

ARMANDO de MARIA y CAMPOS



La Navegación Aérea en México

1770

1900

ARMANDO DE MARIA Y CAMPOS

LA NAVEGACION AEREA EN MEXICO



COMPANIA DE EDICIONES
POPULARES, S. A.
MEXICO

LA NAVEGACION AEREA
EN MEXICO

Hecho el depósito que marca la Ley.

COPYRIGTH BY

ARMANDO DE MARIA Y CAMPOS

Impreso y hecho
EN MEXICO

Printed and made
IN MEXICO

ARMANDO DE MARIA Y CAMPOS

LA NAVEGACION AEREA EN MEXICO



COMPAÑIA DE EDICIONES
POPULARES, S. A.

Apartado Postal 2771

MEXICO, D. F.

A LOS
AGUILUCHOS MEXICANOS
DE AYER,
DE HOY,
DE MAÑANA.

HEROES A LA FUERZA.

LAS PRIMERAS experiencias de que se tiene noticia para hacer volar un globo —orígen de la navegación aérea primero; de la aviación después—, que encuentro registradas en las historias europeas, se verificaron en París, el año de 1773. Fecha exacta: 12 de septiembre. Lugar, la *Folie-Titón*. Numerosa concurrencia asistió a la proyectada exhibición. En nueve minutos, al calor de muchas gavillas de paja, se hinchó el globo que tenía 57 pies de alto; pero, en el preciso instante en que el enorme aparato se iba a despegar del suelo se incendió y quedó totalmente destruido. Inmediatamente se empezó la construcción de un nuevo globo que quedó terminado el día 19 siguiente. S. M. el Rey de Francia Luis XV,

A. DE MARIA Y CAMPOS

en vista del primer fracaso, prohibió que se aventurase en él un ser humano. Por esta razón se colocaron en la cesta del globo un gallo y un pato, héroes involuntarios de la primera ascensión en globo. Este elevó magníficamente y aterrizó, sin novedad, en Vaucresson.

Aquella tarde presentaron al monarca los dos viajeros gloriosos, que el Rey recompensó de la manera más inesperada. Unas horas después guisados a la "moda del día" hicieron su aparición en la mesa real.

EN EL AIRE DEL VIRREINATO.

IGNORAN los historiadores de Europa que un noble español, cuyo nombre se ha perdido, inventó el año de 1667 un extraño aerostato, gracias al cual pudo volar de la hoy "calle del 5 de mayo", del puerto de Veracruz, hasta el médano del Perro? La tradición gusta referir que el primer hombre que había intentado volar en América, pagó el tributo de una pierna quebrada a su audacia de pretender hombrearse —a alearse— con las águilas.

A principios de 1709, un brasileño inquieto, Bartolomé Lorenzo de Guzmán, clérigo a quien apodaban el Volador, intentó un vuelo absurdo, dice Valle Arizpe que usando "un medio globo que contenía dentro un globo de papel grueso, man-

A. DE MARIA Y CAMPOS

teniéndosele debajo un vaso con fuego material, y como el globo de papel se elevó a más de 20 palmos, y ya iba llegando al techo, acudieron los criados de la Casa Real para evitar el contagio del fuego y que hubiese desastre".

En las *Gacetas de Madrid* de principios del siglo XVIII que llegaban a su provincia de Nueva España se relataban las hazañas de unos hermanos Montgolfier, que habían inventado unos ágiles globos que surcaban fáciles el espacio; se refería cómo se deberían construir para lanzarlos al aire. Algunos señores de estas tierras intentaron construir unos globos. A pesar de que tenían ya preparados los materiales adecuados para el globo proyectado, dice Valle Arizpe en el capítulo "El Pasmo de México" de su libro "Cuadros de México", pronto tuvieron que desistir del empeño, porque leyeron con gran desconsuelo en la *Gaceta de México*, una advertencia importante en la que se decía que "si alguna persona intentase construir en México la Máquina Aerostática, se le advierte que el suelo de la Ciudad, se halla elevado respecto a las riberas del mar,

LA NAVEGACION AEREA

dos mil seiscientas varas (formado el cálculo por el método de Bouguer). Esta grande elevación hace que el aire que aquí respiramos, sea más ligero en proporción a la elevación del terreno, de manera que la Máquina deberá construirse de mayor amplitud por lo respectivo a la capacidad en que se introduce el Gas. Las máquinas que se han experimentado en París y Madrid, aquí no se hubieran elevado. Una embarcación que se sostiene sobre las aguas, se sumergería en un lago de aceite". Bueno; entonces los globos se podrían elevar en Veracruz, por ejemplo. Y un año después de que los hermanos Montgolfier, hicieran sus primeras pruebas, en Jalapa de Veracruz, según lo refiere la *Gaceta de México* del 18 de mayo de 1784, el señor Don José María Alfaro intentó elevar un globo. Pero no se sabe si ocurrió tal suceso. De lo que sí no cabe duda, es de que el 6 de febrero de 1785 el Capitán del Regimiento provincial de Tlaxcala, Don Antonio María Fernández, elevó un globo en el patio de su casa, logrando que hiciera una altura muy estimable. Cayó en la playa, a una legua del sitio en

A. DE MARIA Y CAMPOS

que se había elevado. Dieron fe de tan extraordinario suceso, el señor Gobernador don Miguel Corral; el Comandante de la fortaleza de San Juan de Ulúa don Pedro Ponce, eclesiásticos graves y severos y el pueblo espeso y nada municipal. Se repitió el experimento, y, se afirmó entonces, la Máquina Aerostática logró elevarse como a 1,500 varas manteniéndose en el espacio como 45 minutos.

EN LA VIEJA ANTEQUERA

AL MES siguiente, el 18 de junio, los habitantes de la vieja Antequera pudieron admirar cómo se elevaba un globo. Estos afortunados intentos dieron valor a los alumnos de la Academia de las Tres Nobles Artes de San Carlos que estudiaban geometría, y experimentaron elevar dos globos en el Jardín Botánico del Palacio Virreinal, en presencia del Virrey Conde de Gálve y de numerosos palatinos, achi-chincles y lambiscones, no faltando, aunque es verdad que no entre éstos últimos, los señores Maestros de la Real y Pontificia Universidad, y algunos del Seminario Tridentino, pero ¡oh, dolor! ninguno de los dos globos preparados lograron elevarse gran cosa, porque se incendiaron co-

A. DE MARIA Y CAMPOS

mo a las 20 varas de su elevación. A los pocos días sí lograron elevarse, uno después de otro, hasta media docena de globos magníficos. Entonces fué cuando el autor de *La Gaceta de México*, don Manuel Antonio Valdez, preparó en honor del Conde de Gálve y de la linda Virreyna, la elevación de una estupenda montgolfiera. El acto ocurrió en el patio principal de Palacio. La montgolfiera era perfectamente esférica, de 20 varas de circunferencia y de 44 libras de peso, "colocáronsele —explica la *Gaceta*—, en cuatro andanadas más de cincuenta faroles y a corto trcho de su cuello, varias invenciones de fuego. Luego que empezó a elevarse, se dejó ver de todos un letrero que decía: Vivan SS. EE. Siguióse la iluminación de un hermoso zodiaco, compuesto de más de ochenta estrellas: después la de cuatro gallardetes de cuatro varas de largo, y habiendo despedido cantidad de buscapiéses y culebrines, concluyó con un tiempo de Cohetes que corrieron orizontales elevándose a una altura tan grande, que ya apenas se distinguían las luces de los faroles, y después de haber dado una com-

LA NAVEGACION AEREA

pleta diversión al distinguido concurso, siguió su giro orizontalmente hasta ir a caer a un lado del Peñol, distante una legua de la Ciudad".

Con sobrio, insuperable estilo, Artemio de Valle Arizpe relata estas aventuras, con más pormenores, en el capítulo XIII de su libro "Cuadros de México".

PRECURSORES EUROPEOS

CONVIENE y es justo presenar al lector a los hermanos Montgolfier, Esteban y José, fabricantes de papel en Annonay, Francia, quienes pensando que la electricidad era la causa de sostenerse las nubes en la atmósfera, se les ocurrió la idea de producir un gas o aire eléctrico, mediante la combustión de una mezcla de lana y paja mojada, que fuera más ligero que el aire y, por consiguiente, capaz de elevarse en la atmósfera, según el principio de Arquímedes.

El 5 de junio de 1773, una envoltura de tela de embalar forrada de papel, que media cerca de 500 metros cúbicos de capacidad, con una abertura en su parte inferior, y que llevaba suspendida de esta mezcla que

LA NAVEGACION AEREA

había de producir el gas por combustión, fué lanzada al aire ante un público atónito compuesto por hombres de ciencias y curiosos, en la plaza pública de Annonay. Este experimento, que ahora se explica, no por el gas eléctrico sino más sencillamente por la acción del aire caliente, llamó poderosamente la atención de los sabios. Meses después ese mismo año de 1783 el físico Charles los imitó, lanzando, en el campo de Marte, en París, un globo en que el gas hidrógeno sustituía al aire caliente. Años después, los Montgolfier repitieron el experimento de Annonay con un globo lleno de aire caliente, y que conducía un gallo, un carnero y un canario, en sendas jaulas, descendiendo menos a tierra y confirmando las posibilidades de las ascensiones aerostáticas.

Continúan los intentos. El 21 de noviembre del año 1773, emprendió Pilatre de Rozier en compañía del caballero d'Arlandes, el primer viaje aéreo en un globo lleno de aire caliente.

Verificóse la ascensión en el Jardín de la Muerte, cerca del bosque de Boloña, en los aledaños parisinos. Los aeronáutras ali-

A. DE MARIA Y CAMPOS

mentaban en la parte inferior del globo una paja mojada para conservar la dilatación del aire interior; de suerte que a cada instante la llama podía comunicarse al globo con suma facilidad. Diez días después repetían el mismo experimento Charles y Robert en el Jardín de las Tullerias con un globo lleno de oxígeno.

Hay más. El 7 de enero de 1785 hicieron la travesía de Dover a Calais los señores Blanchard y el doctor Jefries. Los dos aeronáutras llegaron a duras penas a las costas de Francia, viéndose en la precisión de arrojar todo al mar, incluso sus propios vestidos, a fin de disminuir el peso del globo.

Otra ascensión que por su importancia y por los datos con que enriqueció a la ciencia de su tiempo debe figurar en el relato anecdotico de sucesos que forman el fondo documental de esta narración, es la de Gay-Lussac, célebre físico que alcanzó 7,016 metros sobre el nivel del mar. Refirió en sus *Memorias* Gay-Lussac, que en las altas regiones que su globo alcanzó —la ascensión se efectuó durante un mes de julio, el de 1804— las

LA NAVEGACION AEREA

sustancias higrométricas, tales como el papel y el pergamino, se secaban y se torcían como si hubiesen estado expuestas al fuego. La respiración y la circulación de la sangre se aceleraron a causa del notable enrarecimiento del aire, observando Gay-Lussac que su pulso daba entonces 120 pulsaciones en vez de 66 que era su estado normal. "El cielo, a tan elevada altura —escribió— adquiere un matiz azul muy oscuro, casi negro, cercando al aeronáuta en silencio absoluto y solemne". Seis horas después de haber abandonado el patio del Conservatorio de Artes y Oficios, de París, bajó Gay-Lussac cerca de Rouen. ¡Había recorrido cerca de 120 kilómetros en tan largo tiempo!.....

Mientras tanto, dos hombres valientes y de seguro aficionados a dar la nota de originalidad, se batieron, en duelo que conmovió profundamente a todo París, en el aire de Francia. Tal hecho increíble si no lo certificaran periódicos franceses de la época, ocurrió el año 1808.

Alquilaron dos globos los duelistas y se metieron en sendas canastillas, armados con mosquetes. Soltaron los globos simul-

A. DE MARIA Y CAMPOS

táneamente y comenzó el duelo. Cada quien trataba de perforar el globo contrario. Uno de ellos logró perforar el globo de su rival. El gas se escapó por el agujero y el tripulante cayó desde una altura de varios centenares de pies, y se mató. El globo del triunfador aterrizó varias millas más lejos, y de él saltó el primer as del aire.

Durante las fiestas que los vecinos de San Luis organizaron para celebrar la jurá de Fernando VII, en agosto de 1808, dice una Relación de la época, publicada por Julio Betancourt, "se presentó el bello espectáculo de un Globo Aerostático, que se arrojó en el Cuartel de Milicias de San Luis con varias inscripciones alegóricas que expresaban ingeniosamente el deseo que los potosinenses tienen en engrandecer el nombre y virtudes de su adorado joven el Rey Ferando Séptimo".

Refiere Manuel Rivera en su Historia Antigua y Moderna de Jalapa, que durante el sitio que vivió el Puerto de Veracruz, el año 1832, los sitiados —Santa Anna al frente de ellos— se burlaron con frecuencia de los sitiadores, dirigiendo a

LA NAVEGACION AEREA

los campos de éstos, cuando el viento corría en dirección conveniente papalotos —bisabuelo del globo— con caricaturas e impresos ridiculizando al gobierno de México y sus defensores. ¿No fué éste el primer correo aéreo?...

EL PRIMER HOMBRE QUE VOLO EN ESPAÑA

EN EL *Almanaque Encyclopédico Español* para 1844, compuesto y arreglado a todos los Obispados de España por Manuel Torrijos, de Madrid, encontré una curiosísima nota sobre "el primer hombre que voló en España". Reproducirla en su propia salsa, sin quitarle punto ni nube, contribuye a fijar históricamente la tentativa del primer aeronáutico español, poco conocida hasta ahora:

"En la Villa de Coruña del Conde, de la provincia de Burgos, nació Diego Marín, hijo de padres pobres, oriundos del mismo Coruña, donde pudo aprender tan solo a leer y escribir un poco. A los catorce años de edad, era ya Diego cono-

LA NAVEGACION AEREA

cido y nombrado en Coruña y pueblos inmediatos por sus travesuras, y no pasaron muchos años más sin que se manifestara en disidencia con la práctica de ciertas rutinas del país, y se propusiera mejorar el mecanismo de un molino situado sobre el río Arandilla que baña aquel pueblo. Construyó luego una máquina para un batán conocidamente ventajosa, e hizo otra para aserrar mármoles, que condujo a las canteras de Espejón. Hizo además un aparato para machacar el lino, y otras muchas, que aún hoy están revelando su ingenio.

“Mientras realizaba todas estas invenciones, acariciaba Marín una idea superior, un pensamiento constante; había creído posible volar como un águila, empleando medios semejantes a los de que se halla provista aquella ave, y seis años de constante tarea le bastaron para obtener favorables resultados y ver coronada su noble empresa. Diego Marín voló, y recorrió por los aires en línea horizontal y en la dirección que se había propuesto, 431 varas castellanas. El aparato o recurso volátil en que iba montado el inventor, consistía en un gran pájaro, con el cuer-

A DE MARÍA Y CAMPOS

po de madera y alas de dos varas de extensión cada una, susceptibles de las flexiones y articulares, compuestas de ligeras costillas de hierro, vestidas de plumas de águila, colocadas en la misma forma y en la misma ala a que habían permanecido sujetas el armazón y entre sí por medio de alambres y una cola también con plumas tectrices, sacadas de otras águilas. Así ésta como las alas eran agitadas por medio de una manivela que movía a su voluntad el jinete, quien, para mayor seguridad, llevaba metidos sus pies en unos casquillos de hierro enclavados en los del pájaro, e iba todo vestido de plumas.

“Durante los seis años en que estuvo trabajando para realizar su intento, se había ocupado Marín en recoger águilas que cazaba, reuniendo las carnes muertas en un sitio donde había construido una trampa. Apenas cogía una, la hacía morir por asfixia, la desplumaba, pesaba el cadáver con los húmedos y aparte la cantidad de pluma. Llegó así a calcular de cuantas necesitaría, dada su gravedad y la del aparato.

“Una vez aprendido el modo con que

mueven sus alas las águilas, no tardó en obtener el resultado de sus afanosos desvelos, que vió realizados la noche del 11 de mayo de 1798, en presencia de su confidente Joaquín Barbero y una hermana suya. Tomó como punto de partida una lastra caliza, sobre la que está edificado un castillo de la Edad Media, que toca al mismo Coruña del Conde, y se eleva por su base a unas 10 varas sobre los edificios de la población.

“Joaquín Barbero que está casado con su hija y nos ha suministrado el último otoño varios datos sobre el hecho, como testigo presencial, reconoce como causa principal el haber elegido Marín la noche para emprender el viaje aéreo, la necesidad de precaver las consecuencias de una oposición universal contra su proyecto, por sus convecinos y parientes, quienes aprovechando una ausencia de Marín, a cortos días de su interrumpido viaje, que pensaba repetir con más seguridad, le quemaron todo lo combustible de su aparato, objeto de tantos afanes y medio de su anhelada gloria; y creése que el sentimiento de no contar con recursos para la construc-

A. DE MARIA Y CAMPOS

ción de otro, pudo contribuir a su prematura muerte, que tuvo efecto a los seis años del suceso, y al cumplir 44 de su edad.

“Al tiempo de partir, según nos ha manifestado Barbero, montado ya Marín, en el pájaro, alegre y sereno, le dijo: “Voy al Burgo de Osma, y de allí a Soria, y no volveré hasta pasados ocho días”. Luego del Burgo, viéndole bajar como se ha dicho, a las 431 varas, merced a la claridad de la noche y haberle seguido a todo correr y no haberle perdido de vista. Llegaron a poco al punto donde Marín había bajado, y le hallaron apostrofando al herrero del pueblo, porque se le había roto un pernio de la articulación del ala derecha del pájaro, motivo de la interrupción del viaje.

“Lejos de encontrar Marín el apoyo a que tanto por su ingenio como por su constancia era acreedor, no halló, como se ha indicado, sino obstáculos para llevar a cabo su proyecto, y sátiros después de haberlo realizado. Así mueren muchas veces ideas en flor, que a no encontrar tan poderosa resistencia, y sobre todo el desdén de la grande o pequeña sociedad en que

LA NAVEGACION AEREA

nacen, habrían acelerado la resolución de problemas que se presentan insolubles durante siglos".

AEROSTATOS PATRIOTICOS

CORREN —es más justo decir que vuelan— los años. La conquista del aire desvela a los hombres de los dos mundos, y a la primera oportunidad ¡zas! lanzan un globo al aire, de seguro con la ambiciosa ilusión de dirigirlo, de controlarlo, domando huracanes, violando nubes, acercándose a las estrellas.

Por ejemplo, con motivo de la primera celebración de la Independencia, se sabe que los mexicanos de la Metrópoli gozaban con frecuencia del espectáculo de ver ascender globos de papel.

El Congreso Constituyente, reunido el año 1824, por Decreto de 27 de noviembre, declaró el día 16 de septiembre fiesta

LA NAVEGACION AEREA

nacional, en conmemoración de haberse oido en la madrugada de ese día, no en la noche del 15, la voz primera que proclamó la Independencia. ¿Cómo y en dónde se celebraría la Fiesta Nacional por excelencia? Un grupo de ciudadanos pidió permiso a la Autoridad competente para celebrarla en la Alameda, sitio cuya amplitud y popularidad entre las clases media y humilde garantizaba el éxito. Al año siguiente —1825, conviene no olvidar esta fecha,— se conmemoró por primera vez el “grito” de Independencia, el 16 de septiembre —y no el 27 como algunos mexicanos lo pidieron—, que también registra una efemérides para la historia de la navegación aérea en México...

Durante este primer acto cívico-patriótico de México independiente y durante muchos años después, tres hermanos de apellido Ibar, llamados Zeferino, Manuel y Tranquilino, honrados ciudadanos, carpinteros de oficio, entusiastas por las glorias de la Patria, de su cuenta hacían y elevaban un globo en la Alameda, un gran globo de papel pintado. El lugar para esto elegido fué frente a la puerta que salia

para Corpus Christi. El globo era muy grande; para inflarle ponían un aparato de vigas, y para alimentar el calor y que subiera a grande altura, llevaba un tripié de fierro con tres hachones de estopa empapados en trementina. Muertos dos de los hermanos, el superviviente, avanzado en años, triste y sin aliento, dejó la patriótica costumbre, refiere José María Marroqui en su obra *La Ciudad de México*.

En Europa seguía preocupando a los sabios, a los audaces y a los desequilibrados, la posibilidad de navegar por el aire. El más terco de todos fué un muchacho valiente y un tanto desequilibrado de apellido Robertson, de origen belga, cuyo primogénito había de ser más tarde, el primer hombre que navevara sobre el Valle de México.

UN PRECURSOR: ROBERTSON

ESTEBAN Gaspar Robertson, natural de Lieja, profesor de física de la Universidad de Bélgica, llegó a París en 1793, cuando la revolución francesa se movía como un huracán y arrasaba tradiciones y dinastías. Después de proponer a los hombres de la Revolución un espejo de Arquímedes perfeccionado, capaz de incendiar las flotas de Inglaterra dió con la idea de emplear los globos como recurso estratégico y construyó el aerostato *Fluerus*, que propuso a Napoleón, pero éste consideró que el globo era incapaz de seguir el vuelo de sus águilas, y no creyó útil este armastoste desde el momento en que también el enemigo podía servirse de él. Entonces Robertson se limitó a intentar ascensiones

A. DE MARIA Y CAMPOS

hasta alcanzar la increíble altura de sesenta toesas. En una de ellas inventó el paracaídas. Resumió sus inventos y experimentos en un libro: *La Minerva o el navío aéreo, destinado a los descubrimientos, propuesto a todas las Academias europeas*. Unos ejemplares llegaron a México y se vendieron en la librería de Seguín, en el Portal de Mercaderes, a once pesos plata cada uno.

¿El libro de Robertson abonó el terreno al *físico* —así se autotitulaban los charlatanes que invadieron la América libre y bárbara de principios del siglo XIX— Mr. Adolfo Theodore, el primero que presentó en México —número 15 de la calle de Plateros— un *Gran Cosmorama*, bisabuelo del cine?... Seguramente, y las noticias de que un hijo del ilustre belga, Guillermo Eugenio, también aficionado a las ascensiones, acababa de utilizar en Lisboa —1819— un paracaídas para tomar tierra desde la altura de dos mil quinientos toesas. El hijo de Robertson andaba por Filadelfia, Nueva York, Nueva Orleans y la Habana presentando el majestuoso espectáculo de las ascensiones aerostáticas.

LA NAVEGACION AEREA

Mr. Teodore, francés, de Lyon, logró impresionar a un general insurgente, empresario y negociante, don Manuel de la Barrera, para que le finanziara la primera ascension en globo que se ofrecería a los mexicanos.

THEODORE EN AIRE DEL VALLE

CALLABA Adolfo Theodore que el 11 de enero de 1833 había intentado ascender al espacio de la República en un globo fabricado con manta. El experimento se hizo en la plaza de toros de la Ciudad de Puebla, sin que el francés lograra su objeto. Aguardó algunos meses a que se olvidara su fracaso de Puebla y en 1835 se presentó en la Metrópoli.

La empresa que Theodore propuso al general Barrera hacía indispensables cinco mil pesos, que serían reembolsables con el producto de las entradas del espectáculo de la primera ascensión. Cayó en la trampa el mítite, y poco a poco le fué dando para la construcción del globo, aparatos indispensables, ácidos, etc., hasta ocho mil y pi-

LA NAVEGACION AEREA

co de pesos. La primera ascensión debió tener lugar en la plaza de toros de San Pablo, propiedad del general Barrera, el primero de mayo de 1883.

El raro, novedoso espectáculo, interesó a los metropolitanos. En el programa se anticipó la reseña: "Es en aquel momento que el viajero se desprende de este suelo... quizás para no volverle a pisar nunca... A la elevación de mil varas, el volador dejará bajar un hermoso *paracaídas* de tafetán conducido hasta el suelo por una águila. Remontándose más en su vuelo, no se distinguirá el aeronáuta, cuando todavía se distinguirá desde el imperio de Júpiter el globo mexicano como un lucero de fuego en medio de los celajes". Pero Mr. Theodore no subió, porque "se preparaba en la atmósfera tempestad y lluvia" y "con tales aparatos le era imposible cumplir sus compromisos". No le satisfizo la excusa al Alcalde en turno, y el frustrado aeronáuta fué a dar a la cárcel, de la que salió para intentar una nueva ascensión, con un globo más capaz, la que tampoco pudo realizar el día fijado —10 de octubre del mismo año— por falta de ácido sulfú-

A. DE MARIA Y CAMPOS

rico. Y aunque conseguido éste la ascensión se anunció definitivamente para el 13 del mismo mes, el Alcalde en turno la suspendió por considerar que Theodore carecía de los conocimientos necesarios para hacerla sin riesgo de romperse la crisma.

Guillermo Prieto presenció el primer fracaso de Adolfo Theodore. "Hiciéronse lenguas los periódicos, —dice— explicando el prodigo; en bandadas corría la gente a procurarse boletos. Madam Adela, modista única de cierta nombradía, reformó su taller, y zargas y encajes raros y puntos riquísimos engalanaban los mostradores, ofreciendo con las joyas todas las magnificencias del lujo.

"En los alrededores de la Plaza de San Pablo, lugar en que debía verificarse la ascensión, se improvisaron barracas y jacalones para fondas, pulquerías y vendimias. En los edificios vecinos a la gran Plaza, se veían amplísimos toldos de brín y de lona, bajo los cuales se distinguían hileras de sillas, bancas y gradas, que ocupó gentío inmenso, convirtiendo en salones las azoteas.

"El día señalado ofrecía un conjunto

LA NAVEGACION AEREA

encantador. Gradas y lumbreras, cuartones y tendidos hormigueaban de gente que parecía precipitarse en cataratas verdaderas desde las alturas. La función estaba citada para las once de la mañana; en el centro de la plaza, y en un cuadro de vigas, estaba el aeronáuta, rubio, delgado y de mejillas encendidas; había en el suelo un hornillo y se levantaba más alto que la plaza un monstruoso globo encarnado que se tambaleaba perezoso, recibiendo el gas, y se bamboleaba preso en su red inmensa a impulso del viento. En la extensa plaza brillaban las hermosas con sus tocados de pluma, sus perlas y brillantes en el cuello, sus vestidos de punto o de tela riquísimos. En gradas y palcos lucían los vistosos uniformes de militares, los fracs áridos color de pasa y verdes con botones dorados, de los paisanos; hábitos y mantas, trajes talares de colegiales y trajes de payos cortesanos con sus cueros bordados de oro y plata, sus chalecos blancos y sus calzoneras de paño riquísimo.

“La inflazón del globo no llegó a verificarse por más que se hicieron prodigios. Los empresarios dieron orden de que na-

A. DE MARIA Y CAMPOS

die saliese, lo que puso en familia a la concurrencia; pero después asomó su cara el fastidio, se hizo sentir el hambre, y el sitio fué atroz. El contrabando aprovechó la ocasión: valía una naranja un peso, y un peso un cucuricho de almendras.

“Los pollos insolventes como yo, pasaron increíbles agonías.

“Por fin, el globo no subió, la gente se retiró mohína y Adolfo Theodore, después de bien silbado y de arrojar sobre su globo cáscaras y basuras, tuvo que esconderse para no ser víctima de la ira del pueblo contra el volador”.

En sus “Memorias”, Prieto asegura que publicó versos en *El Cosmopolita* con motivo de la frustada ascensión de Theodore. No he logrado verlos, porque la colección de este periódico que conserva la Biblioteca Nacional de México, se encuentra mutilada.

ROBERTSON SE ELEVA

GUILLERMO Eugenio Robertson, que acababa de realizar con fortuna varias ascensiones en Nueva York, fué contratado por el burlado empresario de Theodore, general de la Barrera, que con esta nueva aventura quería sacarse la espina que le clavara el desenfado del lyonés.

Robertson llegó a México y mediante un contrato de diez mil pesos por el desempeño de la función, cantidad que recibiría tres días después de realizada la ascensión, cruzó al fin el aire claro del valle, elevándose del redondel de la Gran Plaza de Toros de San Pablo, a las 11 en punto del 12 de febrero de 1835.

Desde las nueve horas, el pueblo —y el público—, empezó a invadir la plaza de

toros, encontrándose con el esferóide lleno de gas hidrógeno. A las diez se empezaron a lanzar pequeños "globos precursoros", para saber la dirección del viento; "a las once entró Mr. Robertson en su preparada barquilla despidiéndose tierna y afectuosamente de sus amigos y otras personas notables", según afirma el periódico *La Lima*. Se encontraban en la plaza el Excelentísimo señor Presidente de la República, General don Miguel Barragán, de quien Robertson se despidió respetuosamente segundos antes de que se soltara el aerostato que, libre de sus amarras, ese elevó verticalmente, describió una línea oblicua hacia el Sudeste, después al Sudoeste y, finalmente, se perdió a la simple vista.

Durante dos días no se supo más de Mr. Robertson y de su esferoide. Al fin, el 14 "se dió con un testigo del talento y de la impavidez de Mr. Robertson". El viaje aereo fué tan rápido que el globo atravesó veintidos leguas en menos de dos horas, pues a la una y media del día de la ascensión "posó" sobre un árbol a inmediaciones de Chalma. Desde ahí se dirigió Robertson

LA NAVEGACION AEREA

al Palacio Nacional para saludar al Presidente de la República. ¡La aviación había nacido en México! Robertson era, además, prestidigitador. Despues de sus ascensiones ejecutaba en el *Teatro Principal* "la fantasmagoría y otros experimentos físicos". Como a Theodore, hay que considerarlo también precursor del cinematógrafo.

Una estampa litográfica, representando a Robertson en la barquilla de su globo, al que circunda una ancha faja con la fecha del acontecimiento, registró la extraordinaria efemérides. Robertson tremola dos banderas mexicanas. La estampa dice: "Primera ascensión en México por Eugenio Robertson. — Febrero 12 de 1835. Este célebre aeronáuta, el primero que ha viajado por la atmósfera mexicana, dió el agradable espectáculo de su elevación a las once y mediade la mañana y descendió a las dos horas en la falda del cerro de Cempoala, a 20 leguas de distancia, con dirección S.O.S."

Robertson volvió a viajar por la atmósfera de México el 13 de septiembre, aniversario de la victoria de Tampico. La mis-

A. DE MARIA Y CAMPOS

ma maniobra que en febrero. El globo se elevó en línea vertical "hasta que llegó a la altura de las nubes, que eran de un color blanquísimo"; el globo entonces apareció "transparente como el cristal, presentando un aspecto maravilloso, verdaderamente indescriptible".

Cruzó la ciudad el globo de Mr. Robertson, y fué a caer en el Potrero de Balvueno, detrás de la Candelaria, en medio de la plebe delirante y estupefacta.

La tercera ascensión la realizó el 11 de octubre, llevando en la frágil barquilla a "una compañera y compatriota nuestra", cuyo nombre no supieron recoger los cronistas de la época. La plaza de toros de San Pablo llena de bote en bote; fuera, una población inmensa cubría los sitios vecinos, y las ventanas, azoteas y hasta los árboles estaban enrracimados de curiosos. "La joven era hermosa y de porte muy decente y se adelantó con paso firme y seguro hacia la barquilla, entre dos vallas de espectadores que la aclamaban. La madre de la joven no había consentido en dejar ascender a su hija, sino bajo la precisa condición y la promesa de que no se elevaría

demasiado alto y no prolongaría su viaje a fin de que pudiera encontrarse cerca de ella en el momento del descenso". Y así fué. Media hora permaneció el globo en la atmósfera, y en seguida Robertson inició la maniobra para dejar salir la cantidad de gas indispensable para el descenso, que se efectuó en una pradera llamada *Las Culebritas*. Ahí la multitud ofreció caballos a los navegantes del aire, que entraron en la ciudad por la garita de San Antonio, rodeados de inmensa cabalgata que los vitereaba. El avisado editor Galván puso a la venta en su Librería *Las relaciones de los viajes aéreos de Mr. Robertson*, que el público devoró y agotó en escasas tres semanas.

Acontecimiento de tal naturaleza conmovió hasta la médula la vida de los metropolitanos. De cómo vivió la Ciudad aquellos días cargados de asombro da idea la circular de la Secretaría de Relaciones con motivo de la paralización de la vida oficial, atenta únicamente al resultado de las ascensiones de Mr. Robertson: "Mayo 1º de 1835. El Excelentísimo señor Presidente interino ha sabido, que con motivo de

haberse señalado el día de ayer para la ascensión aerostática de Mr. Robertson, los juzgados, los tribunales y demás oficinas públicas, se han cerrado en la mañana; lo han sido también las escuelas, las tiendas y almacenes, suspendiéndose así las tareas de los funcionarios públicos, y el curso de las transacciones de los particulares. Otras veces ha sucedido esto mismo, resultando de aquí que a la multitud de días feriados que interrumpen a cada paso el giro de los negocios públicos, con grave daño de los ciudadanos, se añade los que ocasionan estas diversiones, cuando como la de ayer, pudo haberse designado para el domingo inmediato, y evitarse así el inconveniente indicado, y el más grave aún, de fomentar en el pueblo las ocasiones de disipación, que por consecuencia precisa lo retraen del trabajo a que por todos medios debe estimularse, como el principio de las virtudes sociales. Aunque el supremo gobierno, guiado de este y otros saludables principios, ha hecho ya la iniciativa correspondiente a las Cámaras, para que, como es sabido, se disminuya ese crecido número de días feriados, que bajo diversos as-

LA NAVEGACION AEREA

pectos se oponen a los interesantes fines de una sociedad bien arreglada, ha tenido a bien acordar, que entre tanto, se prevenga a V. S. por punto general, que en el señalamiento de días para cualquier espectáculo o diversión pública, se elijan siempre los de entera guarda, a fin de conciliar la honesta distracción del pueblo, con la dedicación a sus tareas en los días consagrados al trabajo. De orden del Excelentísimo señor Presidente interino lo digo a V. S. para su conocimiento esperando que con su acreditado celo cuidará de la observancia de esta disposición, transmitiéndola al Excelentísimo Ayuntamiento y los demás funcionarios a quienes corresponda".

La versión francesa de los viajes aéreos de Mr. Robertson, que en su tiempo devoraron los lectores mexicanos gracias a la oportuna traducción del editor Galván, es un invaluable documento para la *Historia de la Navegación Aérea en México*. Su lectura, hoy difícilísima por lo raro de folleto, evoca usos, costumbres y preocupaciones de aquella época que vivió los primeros capítulos de la conquista del aire por

el hombre. La primera ascensión de Robertson está descrita como sigue:

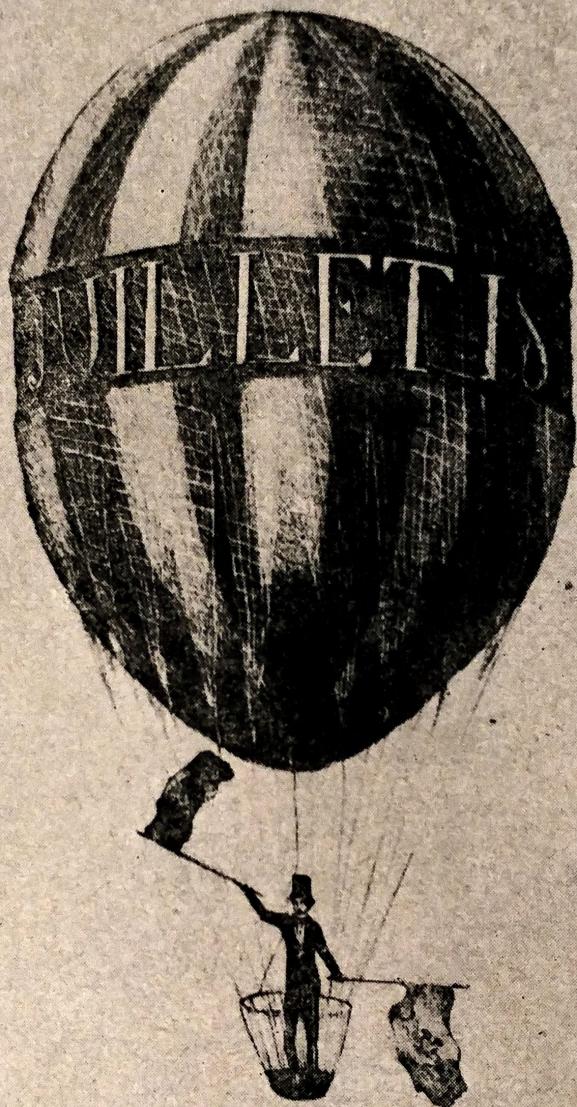
“Desde su arribo a México, fué acogido por las autoridades todas con extremada benevolencia, y el General Barrera le depositó con un banquero la suma de 55,000 francos, a título de garantía. Esta cantidad, que podría parecer enorme, no estaba fuera de proporción con los gastos que acarearía el experimento. Se fijó para realizarlo el jueves 12 de febrero de 1835.

“El jueves desde por la mañana toda la ciudad se dirigió a la plaza de toros, escenario de esos crueles espectáculos importados por los invasores europeos; quince mil personas, la crema de la población, se había dado cita en el recinto. Para dar mayor lucimiento a la fiesta, un decreto de policía había ordenado el cierre de las tiendas.

“Aunque la ascensión no debía efectuarse antes de las once y cuarto, desde las diez el lleno era total. Varios pequeños globos de exploración siguieron rumbos diferentes, indicando así que existía en ese momento una gran variedad de corrientes en la atmósfera. La hora de la partida se aproxi-

PRIMERA ASCENSION EN MEXICO POR EUGENIO ROBERTSON

Febrero 12 de 1835.



Los autores comunican el primeras que han seguido por la aeronautica. Pueden dar el agradable aspecto de su observacion a los ojos y oídos de la mayoria, y devolviendo a los dos horas, en la parte del carro de Zengher la 75 leguas de la distancia con devolucion. P. O.

La primera ascención de Robertson en 1835

RELATION
DU
PREMIER VOYAGE
AÉROSTATIQUE
EXÉCUTÉ
DANS LA RÉPUBLIQUE MEXICAINE,
LE JEUDI 12 FÉVRIER 1835,
PAR EUGÈNE ROBERTSON FILS, DE PARIS.



PARIS.
DE L'IMPRIMERIE DE DEZAUCHE,
FAUBOURG MONTMARTRE, N° 11.

1835.

... la versión francesa de los viajes aéreos...

LA NAVEGACION AEREA

maba. Monsieur Eugene Robertson hizo todos los preparativos con su acostumbrada sangre fría; colocó en la canastilla los instrumentos meteorológicos, un mapa de la región y sus alrededores, algunas provisiones, un anteojos, etc. Hasta el último momento había esperado la llegada de una canastilla que debía serle enviada de Veracruz, pero tuvo que contentarse con una sencilla cesta de vara, muy pequeña y bastante mal construida. Un grupo de hombres se prendió entonces a todas las cuerdas del aeróstato, que ya no estaba sujeto a la tierra: en ese momento, los profesores de la Escuela de Minería notaron con preocupación que la columna del mercurio subía en el barómetro y en el termómetro.

“Digamos desde luego que el viaje de Eugene Robertson duró hora y media y que realizó durante el trayecto experimentos nuevos consignados en una memoria dedicada a la sabia Escuela de Minería, como testimonio de reconocimiento a la vez hacia los profesores y hacia los alumnos.

“Arrastrado al partir hacia un rumbo que no era el de ninguno de los globos exploradores, esta primera dirección lo llevó ha-

cia el Sudoeste; poco después fué arrastrado hacia el sur, y siguió al fin el sud-sudo este, acercándose así a las montañas del Ajusco y al Zempoathcal (?); en diversas ocasiones se le vió descender y volver a ascender. La más grande elevación alcanzada fué de 3,651 metros (1,873 toesas) sobre el Valle de México, que domina en 2,277 metros al nivel del Océano, de manera que hay que calcular como la mayor altura absoluta del aerostato, 5,928 metros, o sea 3,041 toesas. Robertson ha superado pues la cima del volcán el Nevado de Iztaccihuatl (la Mujer Blanca) cuya altura es de 4,786 metros, así como el famoso volcán de Puebla llamado el Popocatepetl (la Montaña Humeante) que tiene 5,400 metros de altura perpendicular y cuya cima, como la del volcán del Nevado, está cubierta de nieves perpetuas.

“Uno de los más felices incidentes del viaje de nuestro aeronauta fué de cierto la posibilidad de visitar hasta su cráter el antiguo volcán conocido con el nombre de Chicle (Chitle?). La habilidad de sus maniobras secundada por el impulso favorable del viento, lo llevó perpendicularmen-

LA NAVEGACION AEREA

te sobre la boca de este Etna, y lo bastante cerca para que pudiera darse cuenta de su interior y examinar minuciosamente todos los accidentes. La excavación ofrecía una forma hemisférica, de diámetro y profundidad que le parecieron de vastas dimensiones. Las paredes, así como el fondo, estaban tapizados de un color cobrizo, rojo oscuro, estriado con matices de amarillo más claro.

“Mientras que el aeronauta camina en esa forma, adelantándose a la gran ciudad, todavía llena de la emoción de la partida, los habitantes de México que no lo veían regresar, eran presa de una viva ansiedad. Se habían enviado en su busca cinco dragones, pero sin ningún indicio del lugar en que podría haber descendido. El General Arago, que tanto honor hizo a la ciencia, propuso el envío de otros treinta jinetes al encuentro de Robertson, con instrucciones de no regresar hasta no haber recogido noticias suyas.

“El Café Veroli, el más frecuentado por la buena sociedad, no dejaba de estar abarrotado de gente, ávida de conocer los menores detalles que pudieran saberse sobre

la suerte del aeronauta. Quien expresaba una opinión o una simple conjetura, se veía obligado a subir a una mesa para que pudiera dar a conocer en alta voz lo que sabía. Algunos campesinos, tanto por engañar al público, predisposto por la inquietud a una fácil credulidad, como por satisfacer la impaciencia general, no tenían el menor escrúpulo en inventar mil cuentos que circulaban en un instante entre la multitud y se convertían en el tema de animadas conversaciones.

“Cuando los señores M. Escandón y Compañía, administradores de las diligencias supieron que Robertson estaba en San Agustín (Tlalpan), (San Agustín de las Cuevas), mandaron por él inmediatamente en un coche enteramente nuevo, tirado por seis caballos.

“Al despertar, Robertson tuvo la agradable sorpresa de verse rodeado de sus mejores amigos. En las puertas se habían colocado centinelas para impedir que la multitud entrara e invadiera su departamento. El Juez de Letras, (*Procurador del Rey*) (sic), se apresuró a ir desde muy temprano a hacerle los elogios más halagüe-

LA NAVEGACION AEREA

gadores; y lo invitó junto con todos sus amigos, a un sabroso desayuno que había hecho preparar con anticipación. Las mujeres de Tlalpan (y aquí hay que pedir perdón a todos los príncipes del mundo por esta intromisión en sus privilegios) pidieron permiso para saludar al aeronauta y ofrecerle coronas y ramos de flores.

“Después de que, atendiendo al réclamo de la multitud congregada bajo sus ventanas, se presentó a recibir las aclamaciones, subió al coche con el Juez de Letras y con sus amigos, entre quienes se complacía en citar los nombres de los señores Faure, Hormot, Ernest, Masson, Goupil y Bescherel; luego tomaron la amplia y magnífica calzada que conducía a México, llevando como escolta un destacamento de dragones enviados a su encuentro por el Gobernador. No tardaron en encontrarse en medio de una muchedumbre de mexicanos y franceses que habían ido expresamente a recibirlas y que ahora formaban, a todo lo largo del camino, una agradable cabalgata. Numerosos coches escalonados sobre la ruta aumentaban a cada instante el cortejo; estaban llenos de damas impacien-

tes por ver al aeronáuta y felicitarlo. Este fué muy sensible a la premura del General Barrera y de sus tres hijos que lo abrazaron con verdadera efusión cordial. El General Barrera, de quien ya se habló antes, es el propietario de la magnífica Plaza de Toros, que fué el lugar donde se inició la ascensión.

"A las puertas de la ciudad esperaba al aeronauta un nuevo piquete de dragones, a fin de relevar a los de la escolta, que habían corrido ya cuatro leguas a galope.

"La entrada a México fué verdaderamente triunfal. Doce dragones precedían el coche a gran distancia, todos los habitantes, asomados a puertas y ventanas o subidos en las azoteas saludaban al aeronauta con mil gritos. Después de cruzar los barrios y una parte de la ciudad, descendió en el Palacio del Gobierno para dar las gracias al Presidente y rendirle cuenta de su viaje.

"El Presidente lo recibió con la mayor benevolencia, y disfrutó de un singular placer escuchando su relato. El General Barrera y el Gobernador, a quienes Robertson visitó en seguida, le demostraron un

vivo interés; luego fué al Colegio de Minería, donde ofreció a Profesores y alumnos la bandera mexicana que había utilizado en el viaje. Los obsequiados agradecieron la ofrenda en una carta en la que aseguraban que conservarían la bandera como un recuerdo precioso del primer experimento aerostático felizmente llevado a cabo en la República Mexicana, y que sería depositada en el Gabinete de Física de la Escuela.

“Robertson concurrió ese mismo día a un banquete que dieron en su honor Faure y Hornot, al que asistieron también una delegación de la Escuela de Minería, médicos distinguidos, hombres de letras y oficiales de altos grados. Al terminar la comida, la excelente banda de Artillería ejecutó piezas escogidas; y los brindis, los versos, y las canciones vinieron a aumentar la alegría de los convidados. Mientras allí las gentes se entregaban al verbo, los concurrentes habituales del Café Veroli, el Tortoni de México, obtenían de la autoridad un permiso para llevar al señor Robertson al teatro, con la banda de música al frente y una escolta de antorchas. Y al tea-

A. DE MARIA Y CAMPOS

tro fué, acompañado por una inmensa muchedumbre, como si fuera llevado en triunfo".

Pasaron algunos años, y en 1841 otro francés, Mr. Luis Laudat, intentó una ascensión en el globo, pero fracasó. No volvió a intentarla más.

En los primeros días de agosto de 1841 se registró una tentativa de ascensión aerostática por un joven mexicano apellidado Carrillo. "¿Cómo podré hablar de ella, dice *El Espectador*— periódico de espectáculos—, si no hubo tal ascensión?... Sólo podré decir que una mexicana subió hasta la altura de las segundas lumbreras, derramando versos en que el viajero se despedía: que Lappan con mano fuerte detenía el globo con un cable, y que esto fué, según dicen, una de las causas de que el Sr. Carrillo no hubiera podido subir; que el gas se descompuso y aun añaden que el globo padeció en el paseo. Sea cual fuere la causa, lo cierto es que el chasco fué muy regular, que muchos se quedaron sin almorzar, y que todos salieron recordando a M. Theodore, y sintiendo que no hubiera sido ayer el día señalado para

LA NAVEGACION AEREA

que el pabellón mexicano ondeará en los aires por la primera vez en manos mexicanas. Se dice que pronto tendremos otra ascensión hecha por otro mexicano."

BENITO LEON ACOSTA

CUANDO las aventuras aéreas de Mr. Robertson empezaban a olvidarse, viajó por la atmósfera nacional un joven mexicano, a quien estaba reservada la gloria de ser el primer aviador nacido en México que cruzara el cielo de la tierra que lo vió nacer, ex-alumno de la Escuela de Minería, Benito León Acosta.

La primera ascensión aerostática de un mexicano ocurrió la mañana del 3 de abril de 1842 y fué dedicada al Excelentísimo señor general Presidente, Benemérito de la Patria, don Antonio López de Santa Anna.

Benito León Acosta había nacido en Guanajuato, en 1819, viniendo a México a estudiar en la Escuela de Minería.

Benito León hizo publicar una gacetilla

LA NAVEGACION AEREA

en *El Siglo XIX*. Es esta: "Hace mucho tiempo que proyecto hacer una ascensión y mi constancia y sufrimiento en vencer los grandes obstáculos que necesariamente debía encontrar, han igualado al placer que hoy me anima, cuando vencidos ya, puedo anunciar al público que la verificaré el día citado, bajo la protección del Excelentísimo señor Presidente de la República, que amigo de las ciencias, desea fomentarlas y cooperar a su engrandecimiento. No he dudado por esto un momento al dedicar, como lo hago, mi primer ensayo científico al que tan bondadosamente me acordó su patrocinio.

"Hay casualidades que el alcance del hombre no puede remediar ni menos prever y si una de estas impidiere la función, se devolverán en el acto las entradas según la disposición del Excelentísimo Ayuntamiento; quien para evitar el perjuicio que pudiera resentir el público, ha formalizado la correspondiente escritura de contrata con todas las formalidades y seguridad conveniente".

El espectáculo, según el hoy muy raro programa de festejo, fué como sigue: "Or-

den de la función: Se abrirán las puertas de la plaza a las ocho de la mañana: a las nueve se comenzará la operación química para inflar el globo construido por mí. En todo el tiempo que dure aquella, se alternarán sucesivamente las músicas militares para que sea más agradable el espectáculo y a las once en punto, después de saludar al público, me elevaré por los aires a la mayor altura posible, con el objeto de hacer algunas observaciones, por ser esta una de las miras que me propuse, siendo conocido anticipadamente el rumbo que debo tomar, por la dirección que indiquen los correos destinados a este fin".

No obstante lo excepcional del espectáculo, los precios de entrada fueron modestos: Lubreras con diez entradas, diez pesos en sombra y cinco en sol, entrada general un peso sombra y cuatro reales —un tostón de ahora— en sol.

La ascensión de Acosta fué un éxito. El joven aeronauta cumplía el día de la ascensión veinticuatro años de edad, según lo revela un soneto anónimo que fué arrojado al público la noche de esa fecha, durante la función que en honor del navegan-

LA NAVEGACION AEREA

te del aire se organizó en el teatro Principal.

Benito León Acosta en este día
Cuatro lustros cuatro años ha cumplido;
¿Y qué mortal más gloria ha merecido
En esa edad? Tu esfuerzo y valentía.

Excede al militar, cuya hidalgüía
Ostenta en el combate orgullecido
Y al nauta, que del mar embravecido,
Salva la nave con sagaz maestría.

Impávido volaste, y en la esfera.
El pabellón flameaste mexicano;
Con él tu nombre que honrará la historia.

A mi musa perdona, es la primera
Prueba que pide al Pindo, un pobre indiano
Que desea que sea eterna tu memoria.

”Ayer hemos experimentado una sensación desconocida, una de esas sensaciones que no se sabe si son de temor o de gozo, de dolor o de alegría . . . Esta impresión nos la causó la ascensión aerostática que acaba de verificar el joven D. Benito León Acosta en la Plaza de Toros de San Pablo”, escribió el día siguiente de verificada ésta, un anónimo cronista de *El Siglo XIX*.

Se cumplió lo enunciado al pie de la letra. A las once y minutos el globo estaba en el aire. Media hora permaneció el aeróstato en la atmósfera. La multitud de gente de a pie y a caballo que rodeaba la plaza se desató como un torrente en la dirección que llevaba el globo. Hombres, mujeres, niños, caballos y coches, envueltos en una nube de polvo corrían a felicitar al viajero de las ondas. El aeronáuta fué a bajar en la calzada del *Niño Perdido*. Lo quería recibir en sus brazos una multitud delirante. "Acosta, aún suspendido en un globo permanecía a la altura de los caballos como fluctuando entre aquel mar de personas entusiastas y animadas de un sentimiento de admiración que él solo producía. ¡Con qué interés se disputaban todos la satisfacción de verlo! ¡Con qué ingenuidad tan tierna, hasta los de la más ínfima plebe, levantaban sus manos palmoteando y prorrumpiendo: ¡viva el mexicano! ¡Las azoteas y balcones estaban coronados de espectadores. Al pasar Acosta, las señoras revolaban sus pañuelos, y él saludaba con afectuosidad, y nos lo suponemos embriagado de deleite y justo orgullo. Nosotros parti-

LA NAVEGACION AEREA

cipamos de este júbilo, porque siempre tributaremos homenaje a la superioridad del talento y del genio, que es la única y verdadera aristocracia que reconocemos en la tierra.

“Así llegó frente al palacio nacional, y el Excmo. señor Presidente de la República envió dos de sus ayudantes para que lo recibieran y condujeran a su presencia.”

En la noche y no obstante la lluvia, el teatro *Principal* estuvo muy concurrido porque un aviso que se repartió en la plaza de toros, anunciaba que el señor Acosta se presentaría en aquel local.

La función del *Principal* se desarrolló en honor de Acosta. En el entreacto de la comedia *Dos Padres para una Hija*, tuvo lugar el homenaje propiamente.

El poeta y autor dramático Fernando Calderón recitó personalmente varias poesías:

Patria idolatrada

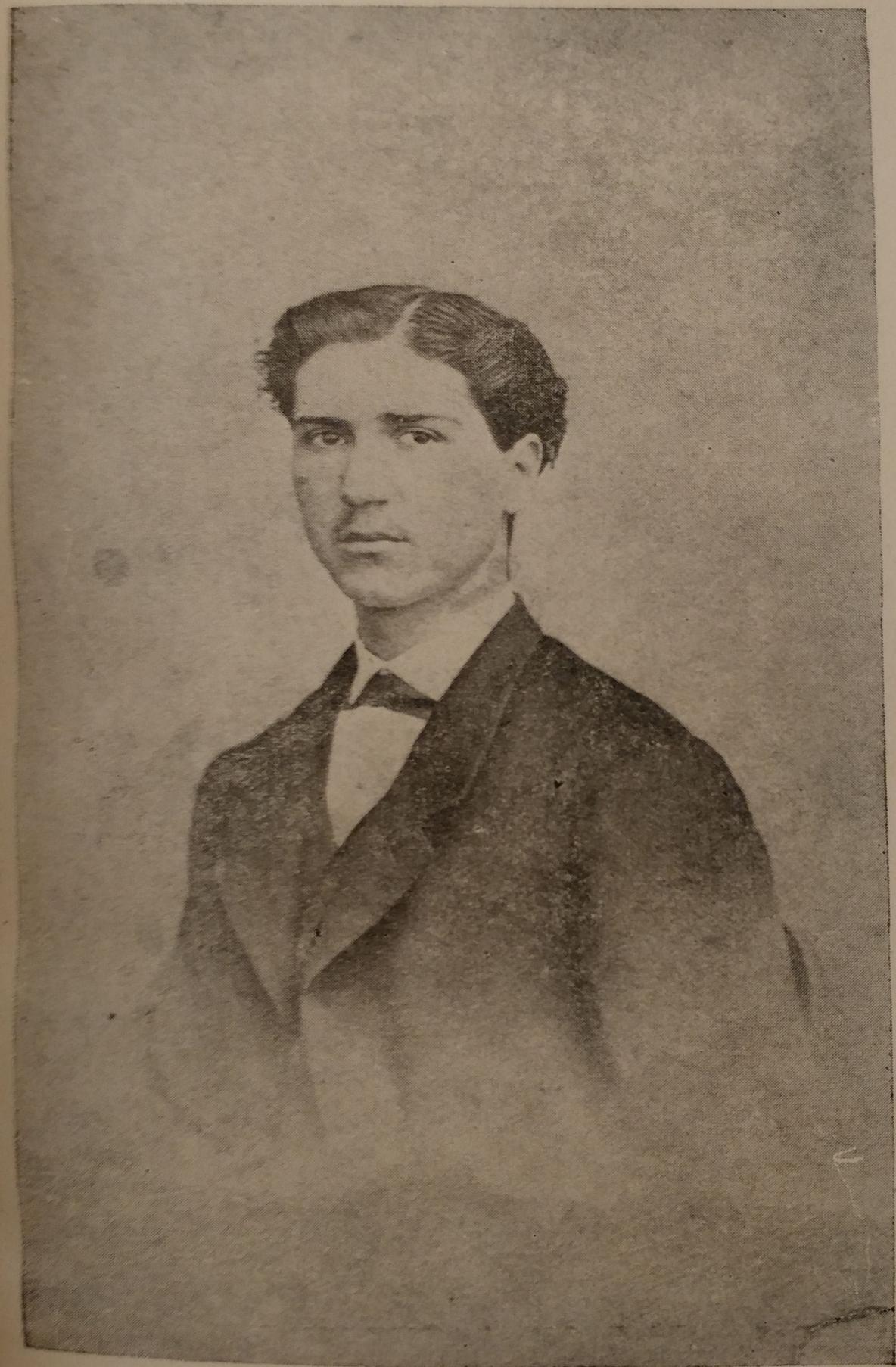
Hónrate con el genio de tus hijos,
Hónrate, y honra al noble americano
Que en frágil barca por el aire sube,
Y más allá de la ligera nube
Tremola el estandarte mexicano!

A. DE MARIA Y CAMPOS

Sigue, artista, esa carrera;
Siendo de tu patria gloria,
Haz eterna tu memoria,
Vuela a la inmortalidad.
Ve a revelar a la Europa
En tu balón mexicano,
Que en el suelo americano
Artistas y genios hay.

Como a juicio del director de *El Siglo XIX*, Acosta necesitaba estímulos, porque "la miseria y la indiferencia ahogan su vuelo", propuso es abriera "una suscripción voluntaria para el que tan intrépidamente se había lanzado en los aires confiando su vida a una barquilla tan frágil por el adelanto ilustre de su país", y, predicando con el ejemplo, hizo presente que "en ésta imprenta de la calle de los Rebeldes número 2, se hallan a disposición del señor Acosta cincuenta pesos".

El Presidente de la República don Antonio López de Santa Anna, fué más espléndido: le otorgó la patente para que nadie, sino él, pudiera cruzar el aire de México durante tres años. El curioso documento dice:



Benito León Acosta cumplió 24 años...



... El navegante de la atmósfera Mr. Wilson ...

*EL BENEMERITO DE LA PATRIA
DECRETA:*

"QUE ATENDIENDO al justo y singular mérito del ciudadano Benito León Acosta, que ha dado honor y gloria a la República, ascendiendo como primer aeronauta mexicano el día 3 del corriente mes, desempeñando con perfección sus funciones científicas, y llenando no solo la espectación pública, sino aún ascendiendo a cuanto se esperaba, recibió las demostraciones más expresivas de un puro y general entusiasmo patriótico, apresurándose a obsequiarlo y aplaudirlo sin distinción de clases, todas las personas de esta capital, he tenido a bien, en uso de las facultades de que me hallo investido, conferirle el privilegio exclusivo por tres años, para que solo el refe-

rido ciudadano Benito León Acosta pueda en dicho tiempo verificar ascensiones aéreostáticas en toda la República Mexicana, y que ningún otro aeronauta sin su consentimiento y permiso pueda verificarlas, por ser un derecho que pueda decirse ha adquirido y merecido por su aplicación, trabajos y desvelos en la adquisición de tan útiles conocimientos. Y sirviéndole de título esta patente para resguardo de su derecho y usos que le convengan, le servirán igualmente en todos tiempos de una prueba terminante y clara, de que el gobierno supremo de la nación sabe apreciar y premiar como corresponde el distinguido mérito donde lo halla.—Dado en el Palacio Nacional a 5 de abril de 1842.—Antonio López de Santa Anna.—José María Bocanegra”.

No faltó quien revelara al Presidente que Acosta había sido expulsado de la Escuela de Minería por revoltoso, y, como a juicio del héroe de Tampico a una golria nacional le están permitidos este y otros excesos, inmediatamente ordenó a su Ministro Bocanegra que se reparara el daño; el Secretario de Estado dirigió al direc-

LA NAVEGACION AEREA

tor de la Escuela de Minería la comunicación conminatoria, que, autógrafo, he tenido la suerte de hallar en el Archivo General de la Nación, y que transcribo:

“Ha llegado a entender el Escmo. Sr. presidente provicional de la República, que ese establecimiento de minería, además de haber borrado el nombre de don Benito León Acosta de los libros en que se inscriben las colegiaturas de los alumnos del colegio, ha exigido caución a este joven, para que exhiba las cantidades que se hayan erogado y se le ministraron en el tiempo de su instrucción. Y como S. E. no ha dado crédito a indicaciones semejantes, pues no puede persuadirse que se desconozca el mérito por personas cuya divisa es la ilustración, el patriotismo y el amor a las ciencias; así como el hacer justicia al mérito y confesarlo donde quiera que se halle; no duda será bien considerado el singular que ha contraído el primer aeronauta de la república, que le ha dado honor con su primera ascensión; y entiende por lo mismo, que en lugar de castigos, se buscará el medio de premiarse como es debido.

A. DE MARIA Y CAMPOS

“Dispone, pues, diga a V. S. como lo verifico, que consultando el honor de la nación al de ese establecimiento, y al estímulo que siempre debe sostenerse en favor de las grandes empresas, y de los sublimes genios que honran a la patria que los produce, no sea obligado don Benito León Acosta a la restitución mencionada, y su nombre quede inscrito en los libros del colegio como alumno que fué de él, y le ha dado la gloria de haber sido el primer mexicano que flameó el pabellón tricolor en la elevada región de los vientos.

“Dispone igualmente S. E. que esta nota sea leída a presencia de todos los alumnos del colegio, y que se asiente a la letra en sus libros”.

CRONICAS AL VUELO.

LA SEGUNDA ascensión aerostática de Benito León Acosta fué el día 1º de mayo del mismo año, y estuvo dedicada "al bello sexo mexicano". Se dirigió Acosta al público en unos *volantes* cuyo texto constituye una deliciosa prueba del carácter sencillo e ingenuo del primer aviador mexicano: "Cuando por la concurrencia de felices circunstancias ví prócsima a realizar mi primera ascensión, objeto de mis estudios asiduos y ensueño el más feliz de los primeros años de mi vida, no vacilé un punto en dedicarla al Primer Magistrado de la Nación, porque en él ví personalizada a mi patria, que me honra con su nombre, y que tan benigna acogió mi humilde ensayo.

"La suerte mi miró risueña, coronó mis

afanes, y mi Mecenas me dispensó generoso su protección. Esto fué tal vez más de lo que yo esperaba: mi experimento científico carecía aún del mérito de la novedad; sin embargo, bajo mis primeros pasos han brotado laureles: desperté a una nueva vida del seno de la oscuridad. Yo, cuando el pueblo me victoreaba, cuando nacionalizó magnánimo el feliz éxito de mi empresa, me veía en medio de mi familia, de mis amigos, y ojalá haya todo el mundo conocido las emociones de mi espíritu. Esas emociones de gratitud carecen de idiomas en que expresarse; no obstante los hechos atestiguarán que no he sido indiferente a su aprecio y entusiasmo. Aspiraba a la gloria, la encontré; mi orgullo se satisfizo y mi ambición de artista; mi corazón ansiaba otra cosa; a mi patria había tributado sus primicias; mi humilde genio deseaba como hombre, rendir mi homenage a la hermosura, y hé aquí la oportunidad.

“Voy, pues, a verificar el 1º de mayo mi segunda y última ascensión en esta ciudad; ¡y qué nombre más digno, que Mecenas más ilustre pudiera elegir que el BELLO SECO de mi país?

“A él consagro mi segundo viage aéreo,

y procuraré amenizar el espectáculo para hacerlo digno de quien se dedica.

“Si merezco la aprobación de la hermosura, si mis conciudadanos generosos quedan complacidas, esta será la más rica y lisonjera recompensa de *Benito León Acosta*”.

No menos afortunada que la primera, fué la segunda ascensión de Acosta, con la novedad de que cuando se encontró a altura conveniente hizo descender desde la canastilla un animal vivo, asido a un paracaídas, “con objeto de observar los fenómenos de esta tabla aerostática de salvación”.

Para el 28 de agosto de 1842 un tal Mr. Juan Bertier, que nadie sabe de donde brotó, anunció una ascensión aerostática, “acompañado de su perro Munito”. En su respectivo programa el Mr. Bertier da los siguientes pormenores: “Mi globo monstruo es siete u ocho veces mayor que los aeróstatos de gas que se han visto hasta ahora, y a pesar de su gran dimensión, será inflado completamente en el cortísimo tiempo de quince minutos, elevándose majestuosamente a continuación por las regiones aéreas, conteniendo una hornilla de

A. DE MARIA Y CAMPOS

alcohol inflamado y todo el aparato que sirve para inflarlo, que es todo de la invención de dicho físico.

“El aeronáuta tiene la satisfacción de invitar a los jóvenes aficionados que quieran acompañarlo en su viaje aéreo, para lo cual podrá contestarse con él anticipadamente.

“Juan Bertier, que es el único en el día que hace estas sorprendentes ascensiones con Montgolfier, espera que el respetable público mexicano, protector siempre de los descubrimientos científicos, acogerá favorablemente esta tan arriesgada experiencia, tal vez no se volverá a repetir en esta capital.—A las nueve de la mañana una música militar, situada dentro de la Plaza de Toros de San Pablo, anunciará que las puertas se han abierto. A las diez se despedirán varios globos correos para observar los vientos en las regiones superiores de la atmósfera. A las diez y media se verificará la ascensión y el descenso en paracaídas del perro Munito, tan conocido en Europa. A las once se comenzará la operación química para inflar el globo monstruo por medio de una operación enteramente desconocida en la República

LA NAVEGACION AEREA

Mexicana. A las once y cuarto, los ilustrados hijos de México presenciarán este asombroso espectáculo, el que si fuese del agrado del bello sexo, quedarán colmados los deseos de Juan Bertier."

Mr. Bertier no logró elevarse.

EN EL AIRE DE QUERETARO.

BENITO León Acosta organizó una gira por el Interior, lo mismo que cualquier artista de su época, o de ésta, para presentar y explotar su espectáculo. No es fácil al cronista seguirlo en su ruta. Sin embargo, hay datos de sus andanzas. Realizó una ascensión en Querétaro, en 1853, a la que dedicó una crónica en su bello y pintoresco libro *Leyendas y Tradiciones Queretanas* el historiador Valentín F. Frías. Por la extremada rareza del libro y porque sin ella quedaría más incompleta esta crónica sobre la navegación aérea en México, la reproduczo casi íntegra:

“Estamos en el período en que el General don Antonio López de Santa Anna sube y baja del poder a su antojo, como

quién entra o sale de su casa. Unas veces toma el mando por la fuerza y luego se le destituye; otras es llamado, y muy en breve hace que renuncia, para volver con más predominio; pues en el período de cuatro lustros contados de 33 al 53, se hace el juguete de la opinión política del país y él a su vez juega con ella, a excepción de algunos que permanecen firmes a sus principios.

“Cuán acertado anduvo el historiador Zamacois al comentar lo que expuesto llevó, al decir que esta es, ha sido y seguirá siendo siempre la débil humanidad.

“Estamos en Abril de 1853. Toda la República celebra el advenimiento del General Santa Anna a la presidencia, sin quien recuerde ya que apenas hace nueve años, llevados del odio de partido, arrastraron uno de sus miembros por las calles públicas de México, maldiciendo su memoria.

“Hoy todo ha cambiado; no hay apenas parte alguna en donde no se hagan manifestaciones más suntuosas en favor del único gobernante que ha tenido México que se ha hecho llamar “Su Alteza Serenísima”; el único que ocupó la silla repetidas

ocasiones; el único que, sin temor, ha echado abajo las Cámaras y se ha hecho dictador; el único que desmembró el territorio mexicano en favor del yankee, y el único que después de tantos vaivenes de la fortuna, murió en paz en su país, olvidado de todos y en la miseria.

“Nuestra ciudad, como todas, tomó también parte en estas manifestaciones de regocijo, haciendo suntuosos bailes, veladas, procesiones cívicas e invitando a don Benito León de Acosta para que hiciese una ascensión en su globo, como buen aeronauta de aquella época.

“En efecto, amaneció el día destinado para la ascensión y desde temprano se vió llena la plaza de toros de la calle de Huarracha, lugar de la ascensión, llegando el pelotón hasta las calles de Calzontzi y Terezitas o Marte.

“A las nueve de la mañana, que era la hora convenida, se soltaron los amarres en medio del aplauso general y alegres danzas de la música.

“A la altura de cien metros iría, cuando quitándose su sombrero hizo un saludo general y se elevó rápidamente.

“Los frecuentes cambios de aire, hicie-

ron que no siguiera el rumbo que al principio tomó.

"Después de permanecer un buen espacio de tiempo contemplándolo la población, se elevó de tal manera, que ya no pudo verse con la vista natural.

"Los campesinos, muy ajenos a tal entusiasmo, solo se ocupaban en beneficiar la tierra para que a su costa se rieran y divirtieran los cortesanos.

"Serían poco menos de las once de la mañana, cuando repentinamente se apoderó un gran pánico de los vecinos de la hacienda de Espejo, perteneciente al Estado de Guanajuato, no menos que de los de las rancherías circunvecinas.

"Los peones, dejando estacionadas sus faenas, corrían a buscar con quien encontrarse y acompañarse. Las mujeres salían de sus jacales, llenas de pavor, esparciendo bendiciones hacia el cielo. En una palabra, los operarios reunidos en grupos en el campo y las familias de igual manera en las puertas de sus casas, no cesaban de contemplar con espantadas miradas y recitando ciertas oraciones, un objeto que venía por el viento atravesando el tradicional cerro del Chivatito, y procedente del rum-

bo de la hacienda de Gamboa y de cuyo objeto hacían multitud de comentarios, pero siempre llenos de misterio como en semejantes casos suele hacerlo la gente ignorante.

“Don Benito al pasar por el “Chivatito” (cerro de tantas leyendas y lleno de tesoros según ellas), quiso descender ya paulatinamente, a cuyo fin dió un tirón de la cuerda de la válvula de escape.

“Al pasar como a un kilómetro de distancia de la referida finca de Espejo soltó el ancla, pues ya iba el globo muy bajo; pero no logró afianzar.

“Don Benito después de esperar a que el ancla hiciera su oficio y no consiguéndolo, dejó escapar todo el gas abriendo por completo la ventanilla, con cuya operación bajó rápidamente el globo, y a distancia de tres metros se dejó caer don Benito, y aligerándose así el globo, siguió su curso volviéndose a elevar.

“Al caer Acosta, se lastimó algo una pierna, pero como su caída fué en un potrero que está entre Espejo y San Vicente, los dependientes de esta le prodigaron toda clase de atenciones.

“El cura de San Bartolomé, Pbro. Don

Bernardino Hernández, que pasaba de vuelta de cumplir con su ministerio en una ranchería donde fué llamado acudió también a prodigarle si necesario fuere ,las medicinas espirituales; mas afortunadamente, no fué el golpe de gravedad.

"Poco a poco fué creciendo la concurrencia en torno de don Benito que fué traído para San Vicente, y en donde pasado lo penoso de la caída y después de platicar un rato de sus aventuras aéreas, fué vitoreado calurosamente por la muchedumbre, entre la que se encontraban las autoridades de San Bartolomé acompañadas de una música de chirimías, violines y tambores, con la que no cesaban de hacer bastante ruido en obsequio del aeronauta.

"Después de comer en dicha finca, salió la comitiva con él a caballo rumbo a esta ciudad, quedando a cargo de recoger el globo y conducirlo a su destino, las autoridades de San Bartolomé.

"Poco más allá de la hacienda de San Nicolás encontraron la carretela acompañada de un piquete de caballería y una comisión que venía por él.

"Al tomar la carretela y antes de continuar su derrotero, se puso en pié y con su

A. DE MARIA Y CAMPOS

sombrero en las manos dió las más expresa-
siva gracias a todos y a cada uno; siguien-
do con un pequeño discurso alusivo a la
fiesta, el cual ya para concluir desplegó
una de las banderas tricolores que llevaba
en el globo, y tremolándola gritó: ¡Viva
su Alteza Serenísima! ¡Viva México!, cu-
yos gritos fueron contestados por sinúme-
ro de voces, entre palmoteos y dianas de
la música citada.

“Poco después, solo veíase allá a lo le-
jos la polvareda levantada por los jinetes
en su carrera.

“Desde entonces nadie ha vuelto a via-
jar por los aires, porque sí es cierto que
ha habido ascensiones, pero de poca ele-
vación y dentro del predio de la ciudad.

“En la hacienda citada de Espejo y en
el potrero llamado de “La Mesa”, lindan-
dose el paso por ser cada uno el primero en
montorio de piedras que los de aquella épo-
ca formaron allí para perpetuar el recuer-
do de la caída de don Benito.

“Llegó a esta ciudad de Querétaro y fué
recibido en medio de aplausos, dispután-
do el paso por ser cada uno el primero en
darle un apretón de manos.

“Desde el Pueblito había gente esperán-

LA NAVEGACION AEREA

dolo; así es que su entrada fué verdaderamente triunfal, cual si hubiese sido el primer magistrado de la Nación".

SOBRE EL LAGO DE PATZCUARO.

EN su "Diccionario Histórico, Biográfico, Geográfico, Estadístico, Zoológico, Botánico y Mineralógico de Michoacán", refiere don Mariano de Jesús Torres, las primeras ascensiones aerostáticas en el aire de los tarascos:

"La primera que se verificó en el Estado, fué la del capitán don Benito León Acosta en la Ciudad de Patzcuaro, el 15 de abril de 1844, con motivo de las solemnes fiestas que se hicieron en la Pascua de Resurrección. El expresado día, a las 8 de la mañana, comenzó en la plaza principal la operación de inflar el globo, y a las 3 de la tarde se verificó la ascensión, en medio del entusiasmo general; tomó la dirección del N. E. hasta perderse de vista. El des-

LA NAVEGACION AEREA

censo se verificó en el llano de la hacienda de Chapultepec que dista 3 leguas de Pátzcuaro, sin haberse causado daño alguno al aeronáuta. El Gobernador y Comandante general mandó dos partidos de tropa para que vigilasen el descenso del señor Acosta, la prestasen el auxilio que fuese necesario y lo acompañasen hasta la ciudad, donde fué llevado en triunfo, recibiendo mil demostraciones de júbilo. En la noche fué obsequiado con un baile en el teatro donde el señor don Gabino Ortiz le recitó una composición en verso.

“La empresa de diversiones públicas de Morelia, entusiasmada con el brillante éxito que había tenido en Pátzcuaro la ascensión del señor Acosta, contrató a este para que fuera a aquella capital a verificar una en la festividad de Todos Santos, comprometiéndose por su cuenta exprofeso una plaza que la estrenaría el aeronáuta en la fecha indicada. Celebrado el compromiso, se procedió a la construcción de la plaza de toros que aún existe todavía, (1906) que quedó concluida el 31 de octubre de aquel año (1844). El 1º de noviembre debió haber tenido lugar la ascensión; pero la mencionada empresa de diversiones pú-

blicas, deseando que los habitantes dentro y fuera de la capital gozaran de aquella, dispuso aplazarla para el lunes 11 del mes expresado. A las 8 de la mañana de ese día, comenzaron los preparativos en la supradicha Plaza de Toros, sin embargo de presentarse el tiempo poco a propósito por el viento que soplaba. A las 2 y media de la tarde, instalado el aeronáuta en la canastilla, hizo que soltara el globo: éste, al salir de la plaza fué acostado por el fuerte aire que corría y se replegó a las extremidad Norte de aquella, donde sufrió la canastilla un fuerte choque contra las columnas y cornisas, rompiéndose algunos de los cordeles que la sostenían. Acosta hizo que algunos esfuerzos para asirse de las columnas, pero fueron infructuosos. Tras tornada ya la canastilla, fué arrastrado con ella por la azotea de la plaza, que cayó desde lo alto de esta a una elevación de 15 varas; el golpe fué tan fuerte, que se le dislocó una pierna y se hizo algún daño en un brazo. El globo, con la fuerza que llevaba e impelido por el viento, pasó según dicen unos, a las cinco de la tarde por Querétaro, para irse a perder en el golfo de México y según se refirió entonces, fué a caer

LA NAVEGACION AEREA

a Fresnillo, Estado de Zacatecas. Tal fué el fin desgraciado de la famosa ascensión de Acosta. El globo de este, era de tafetán de colores y de bella figura.

“Después, un señor Don Juan Bautista N., verificó a los pocos años una ascensión en la misma Plaza de Toros, en un gran globo hecho de lona; se verificó en la mañana ,subió a una regular altura y descendió en la loma del Zapote.

“Para amenizar las fiestas del Carnaval que antes eran muy animadas en Morelia, el señor Don Braulio Franco verificó una ascensión el martes 21 de febrero de 1860 que tuvo un éxito feliz, y en seguida hizo otra el domingo 26 del mismo en la plaza de Toros. Inflado el globo a las once de la mañana, el aeronáuta se aprestó a la ascención, y a los 7 minutos el majestuoso valón se lanzó a los aires, entre las aclamaciones de júbilo de los espectadores. La ascensión duró 20 minutos, y como la tranquilidad de la atmósfera era suma, tuvo facilidad de elevarse a una altura tan prodigiosa que fué visto en el circuito de 8 leguas en cuadro. El descenso aunque rápido, a causa de haberse quebrado el frasco que llevaba el combustible, fué feliz, y el pueblo que

A. DE MARIA Y CAMPOS

recibió al señor Franco lo condujo en triunfo hasta las Casas Consistoriales, a cuyo balcón lo hizo aparecer para tributarle sus homenajes.

“El ayuntamiento le acordó una medalla de oro con una inscripción honorífica alusiva.

“En 1882, el señor don Abrahán Dávalos, artista dramático de la compañía del señor Don José María Escobar, que se quedó en esta ciudad al disolverse aquella, verificó una ascensión el 16 de septiembre del año expresado, para la cual cooperó la Junta Patriótica y varios particulares. Después hizo otra el 5 de noviembre del propio año, a cuyo efecto varias personas se encargaron de colectar donativos en el comercio.

“El jueves 1º de agosto de 1867 entre nueve y 10 de la mañana, hizo su primera quilino Alemán, también en la plaza de Toros, con la particularidad bien notable, de ascensión aerostática el acróbata don Tranque, en vez de la canastilla acostumbrada, pendía de la boca del globo un trapecio en el que el artista iba haciendo a inmensa altura, ejercicios gimnásticos, con gran asombro del público. El descenso se verifi-

LA NAVEGACION AEREA

có a inmediaciones de la Ciudad hacia el Sur.

"Las adiciones del Bando General de Policía, de 14 de marzo de 1898, en su artículo 5º., prohibieron la concesión de licencias para ascensiones aerostáticas, exceptuando el caso en que éstas tuviesen algún fin científico, con el objeto de evitar el peligro a que se expone la vida de las personas, que muchas veces, solo por arrojo se atreven a ascender en globos, construidos en malas condiciones. Sin embargo de esta prohibición municipal, que como se ve, fué dictada por un principio humanitario, el Gobernador Don Aristeo Mercado, consintió en que la artista acróbata Flora Conde, perteneciente a la Compañía del Circo Metropolitano, hiciera varias ascensiones de esa naturaleza en la plaza de Toros; la primera se verificó la mañana del 24 de diciembre de 1899. El globo se elevó a una grande altura, tomando la dirección del S., y descendió en la loma de Santa María. La aeronáuta no subió en canastilla sino en un trapecio, en el que iba haciendo suertes peligrosísimas, con gran riesgo de su vida y produciendo gran conmoción en los espectadores; en la segunda cayó en la

A. DE MARIA Y CAMPOS

primera calle Nacional y la tercera, iba a ser causa de una desgracia, pues uno de los operarios que ayudaron a inflar el globo, al estar desatando un cable, no vió que el globo ya subía, y cuando menos acordó ya se vió arrebatado a los aires; a cierta altura temió soltar el cable porque se causaría la muerte, y así fué llevado por el espacio; poseído de terror, invocaba el auxilio de la aeronáuta, pero a esta le era imposible prestárselo a la distancia en que se encontraba; ambos estaban en peligro de perder sus vidas, los espectadores sentían una angustia horrible, la consternación se pintaba en sus semblantes y todos esperaban un siniestro: por fortuna el globo bajó, y el hombre pudo desprenderse, medio muerto de susto. Terribles consecuencias de la concepción imprudente, a pesar de la prescripción de la ordenanza municipal”.

Es justo —o injusto, según— registrar, precisamente en este lugar, el fracasado espectáculo de navegación aérea, que en febrero de 1854, pretendió haber resuelto, Mr. Erto Petin, embuster de marca mayor, que se tenía por inventor de un sistema para navegar por el aire, que no había logrado interesar a los capitalistas

LA NAVEGACION AEREA

franceses. Su sistema era éste: "El Sr. Petin coloca unos tras otros sus cuatro globos sostenidos y ligados por un armazón ligero de hierro y madera, especie de jaula o casco destinado a sustentar los puentes en que han de colocarse los viajeros, los equipajes, las ruedas de las turbinas, las hélices, las alas, las cúpulas y los paracaídas y parasubidas. Este aparejo es de gran dimensión pues no debe tener menos de ciento veinte metros de largo, veintiséis de ancho y treinta y seis de alto: una cosa semejantes a la nave de la Iglesia de Notre Dame en París, o a un buque de guerra con su arboladura; pero en el aire no es el espacio lo que falta."

En México la novedad cayó bien, y el Siglo XIX dijo en 15 de Febrero:

"El célebre aeronáuta Petin se ha arreglado ya con el Sr. Pozo, para hacer sus magníficas ascensiones en la Plaza de Toros del Paseo Nuevo. Se asegura que Mr. Petin piensa dar algunas sesiones públicas en Minería, con el objeto de explicar su sistema sobre navegación aérea. En efecto, dió en el Colegio de Minería una conferencia el 26 de aquel mes, y para el

domingo 19 de Marzo, en la mañana, anunció así su primera ascensión:

"Gran ascensión aerostática por Ernesto Petin, inventor de un nuevo sistema de navegación aérea, de que se ha ocupado la prensa del mundo entero.

"Esta ascensión será sin disputa la más grandiosa e imponente que se haya jamás visto en esta Capital, y nada dejará que desear de las ascensiones practicadas en París y Londres. El globo se inflará por un sistema nuevo, que no será la parte menos interesante de este hermoso espectáculo. El Sr. Petin rectificará en esta ascensión las diferentes corrientes de la atmósfera, con el objeto de completar el mapa aéreo. El público admirará el más espléndido globo que se ha construido hasta el día: este inmenso aeróstato es en efecto una parte del navío aéreo. Todo él está formado de tela de seda punzó, fina, y de mayor solidez. Para dar una idea de él, bastará decir que en el campo de Marte en París, elevó el Sr. Petin en este mismo globo tres caballos con sus jinetes montados, el aeronáuta, su ayudante y más de dos mil libras de lastre: en otra

LA NAVEGACION AEREA

ascensió elevó el bote Bonvivent con quince personas, etc., etc.

“Este globo mide sesenta pies de diámetro: su altura llega hasta los más elevados edificios: tiene una capacidad de cuatro mil quinientos metros cúbicos (veintisiete veces más que el globo del Sr. Robertson); cuando está inflado de hidrógeno puro, puede elevar más de diez mil libras: para formarlo se han necesitado nada menos que catorce mil cuatrocientas yardas (más de tres leguas), de pespunte de aguja.

“Las ascensiones del Sr. Petin tienen por objeto la conquista del aire, es decir, dar a cada ciudad todas las ventajas de que puede disfrutar un puerto de mar.

“Es de esperar, por tanto, que el ilustrado público mexicano asistirá a este espectáculo, animando al aeronáuta en su empresa.

“Sin embargo de los grandes gastos que ha sido preciso erogar en la conducción del globo, aparatos, arrendamiento de la plaza, etc., etc., los precios eran los siguientes:

“Lumbreras por entero con ocho entrada s, ocho pesos. Entrada genera de Som-

A. DE MARIA Y CAMPOS

bra, sea en grada o tendido, un peso. Entrada general al Sol, tres reales.

“Los boletos se expenderán en la librería del Portal de Agustinos núm. 3. Tercera del Tabaco, frente a la Profesa. Nueva sedería de la Sirena, en el Empedradillo. Cerería del Hospital Real núm. 7. Los sobrantes se expenderán el dia de la función en las casillas de la plaza.

“Las puertas de la plaza se abrirán a las once de la mañana.

“Comenzará el Sr. Petin a inflar su globo a las doce, y verificará la ascensión una hora después.”

Pero a despecho de tanto anuncio, tanta científica disertación, tanta conferencia y tanto programa, resultó que el público se llevó un solemnísimo chasco, acerca del que dijo el Diario Oficial: — “Ascensión de Mr. Petin — Informados por personas inteligentes, nos han asegurado, que el globo preparado el domingo último por este aeronáuta, no tomó la fuerza necesaria para elevar ni aun el aparato que debía conducir la caldera.

“Entre lo que se dice, se asegura que una de las ideas de Mr. Petin, después de

LA NAVEGACION AEREA

los acontecimientos que ha sufrido en las ocasiones a que ha citado al público, es la de hacer una sin convite previo, para verificar después la anunciada al público."

Dijo se que un desgraciado accidente, fué causa del fracaso de la ascensión anunciada para el 19, pero que reparado, ya se verificaría el lunes 27, entre doce y una: pero por segunda vez aconteció el accidente que parece consistía en que el gas se escapaba. La cosa concluyó publicándose en los principales periódicos el siguiente aviso fechado el mismo día del segundo fracaso:

"Conforme a lo que el Sr. Petin ha solicitado impulsado por su deber, el Excmo. Sr. Gobernador se ha servido disponer que las personas que tomaron boletos para la ascensión aerostática únicamente anunciada, pueden ocurrir desde el martes 28 del actual hasta el viernes 31 inclusive, a la tienda de la casa núm. 1 del Puente del Espíritu Santo, en cuyos días se cambiarán los citados boletos por su importe respectivo.

"Este aviso que tiene por principal objeto esa justa devolución, no es el lugar de ex-

poner los accidentes verdaderos a que fué bido el mal éxito de la ascensión, pero no se puede dejar de aprovechar esta primera ocasión para dirigir al ilustrado público a nombre y por especial encargo del Sr. Petin los más expresivos testimonios de su profunda gratitud, por la benevolencia con que le ha tratado en esta desgraciada circunstancia en que los habitantes de esta Capital han dado tan irrecusable prueba de la nobleza de sus sentimientos. México, Marzo 27 de 1854."

¿Qué fué de Benito León Acosta? ... A partir de 1855 se pierde su pista en la tierra y en los aires. No se rompió la crisma en algún vuelo, porque entonces sí que sabríamos cómo había acabado sus vuelos. En México no volvió a volar después de los éxitos sociales que le proporcionara la protección que le dispensó su Alteza Serenísima. Cuando cayó Santa Anna no se elevó más Acosta. El historiador don José Lorenzo Cossío, dice en su libro *Guía Retrospectiva de la Ciudad de México*, que conoció a Acosta, ya muy grande, por el año 1884, y que vivía en el número 3 del Mirador de la Alameda. También recordaba que su se-

ñor padre le había referido algo relacionado con los globos y sus navegantes. Escribe don Lorenzo: "Me contaba que vino a la Ciudad de México un extranjero que hizo ascensiones con gas hidrógeno; una la hizo a caballo y otra acompañado de una pobre muchacha y era tanto el miedo que tenía que la peinadora le enterró una horquilla en el cuero cabelludo y no se dió cuenta de ello hasta que bajó del globo. En una ocasión había un pobre hombre que tenía muchos deseos de subir en el globo y como no consiguió que lo llevaran, al elevarse el globo, se agarró de uno de los cables y como era natural pronto se cansó y se soltó cayendo en la azotea de Palacio".

¿Quién fué este extranjero aeronáuta? No puede ser otro que Mr. Wilson "famoso viajero de la atmósfera", como gustaba que lo anunciaran.

MR. WILSON SUBE Y BAJA

EN el *Eco del del Pacífico* periódico que se publicaba en San Francisco EE. UU., apareció en el número correspondiente al 6 de enero de 1857, una nota de importancia para esta historia de la navegación aérea en América, particularmente para México: “EL FAMOSO AERONAUTA”. El Profesor Samuel Wilson, el famoso aeronáuta que tan asiduamente ha trabajado en este país durante dos años, para interesar al pueblo en su teoría de los globos aerostáticos, saldrá rumbo a México en la barca *Adelaide* que partirá de este puerto el miércoles próximo para Guaymas y Mazatlán, en compañía de su esposa. Después de los experimentos que ha hecho en este Estado, se propone hacer

LA NAVEGACION AEREA

otros tantos en aquella República, y si encuentra en aquel país los recursos necesarios, se propone reducir su teoría a la práctica. Son los pueblos españoles los que se han manifestado siempre liberales para contribuir a la resolución de los grandes problemas. Con las alhajas de la Corona de España, proveyó Colón su expedición para descubrir América; no sería asombroso ver que los pesos mexicanos sirvieran para resolver el problema de lo que impropiamente se llama navegación por el aire. Colón no obtuvo esos socorros de Inglaterra; Mr. Wilson tampoco los ha obtenido de la Unión de América; veremos si México se los suministra.

"El Profesor Wilson en sus experimentos ha efectuado pequeños viajes; pero por falta de los elementos necesarios no ha podido perfeccionar su plan. Ha prometido ir de San Francisco a Nueva York; pero su intento se ha encontrado con el obstáculo de la falta de recursos; por el poco o ningún auxilio que ha encontrado aquí ha tenido que renunciar a su empresa, y mercediendo las teorías explicadas en este país en sus numerosas lecturas, el interés y la atención de los pueblos, le deseamos que

MR. WILSON SUBE Y BAJA

EN el *Eco del del Pacífico* periódico que se publicaba en San Francisco EE. UU., apareció en el número correspondiente al 6 de enero de 1857, una nota de importancia para esta historia de la navegación aérea en América, particularmente para México: "EL FAMOSO AERONAUTA". El Profesor Samuel Wilson, el famoso aeronáuta que tan asiduamente ha trabajado en este país durante dos años, para interesar al pueblo en su teoría de los globos aerostáticos, saldrá rumbo a México en la barca *Adelaide* que partirá de este puerto el miércoles próximo para Guaymas y Mazatlán, en compañía de su esposa. Después de los experimentos que ha hecho en este Estado, se propone hacer

LA NAVEGACION AEREA

de la mañana, si el tiempo no lo impedía, que no lo impidió.

Poco o nada se ocupó la prensa de la ascensión de Mr. Wilson, pero debe haberse resuelto con éxito porque la repitió el domingo 21.

“En extremo agradecido a las exquisitas bondades que me ha prodigado el ilustrado público de esta hermosa Capital, faltaría a los deberes de la más elemental complacencia, si no me apresurara a dedicarle mi segunda ascensión aquí y octava en la República mexicana”.

¿En qué otros puntos del país fuera de México y Guadalajara realizó las otras cuatro?... No he podido averiguarlo; posiblemente en Mazatlán realizó alguna de ellas.

Como ya era costumbre, arrojó en un paracaídas un pequeño cuadrúpedo y para conocer mejor la dirección de los vientos antes de ascender envió varios “globos correos”.

Mr. Wilson tropezaba con dificultades económicas para presentar sus ascensiones desde un punto de vista científico. Así lo hizo publicar en *El Siglo XIX* del 20 de junio de 1857. “MUY IMPORTANTE:

Habiendo sido solicitado por varias personas para verificar una ascensión con objeto científico les he manifestado mis vivos deseos en apoyo de su pensamiento, que indudablemente se realizará, si, como lo espero, queda establecido en México dentro de pocos días el gas que servirá para el alumbrado público, y que juzgo a propósito y necesario para la realización del enunciado pensamiento.

“Al efecto invito a todos los mexicanos amantes de la gloria de su país, a que, mediante su eficaz cooperación, pueda yo hendir los aires y llevar el pabellón de México, más allá de donde el de Francia se ha encontrado conducido por Mr. Gay Lussac en 1804, a cuatro millas de altura sobre el nivel del mar. Yo espero, pues, verificar esta ascensión en unión de las entusiastas y animosas personas que gusten acompañarme, a llevar el pabellón mexicano más allá de las montañas más altas de la tierra, más allá de las nubes y más allá de todas las distancias que el poder del hombre ha recorrido desde el principio de los siglos”.

MAS ALLA DE LAS MONTAÑAS MAS ALTAS

EL AERONAUTA Wilson encontró el mejor apoyo en el Presidente de la República, general don Ignacio Comonfort, para realizar su tercera ascensión el domingo 5 de julio de 1857. "El señor Presidente se ha dignado bondadosamente hacer un presente al señor Wilson, de una hermosa bandera nacional que en esta ocasión le acompañará en su viaje aéreo", dijo la prensa en los anuncios alusivos. Le acompañaron en la ascensión la bandera que le regalara el general juarista, y "una bella señorita mexicana quien valerosamente se arroja en los aires, participando con el señor Wilson las novedades de su viaje eterial, en el hermoso cielo de México. Esta

A. DE MARIA Y CAMPOS

ascensión será hecha con el más grande globo visto en todo el Continente de las Américas. Su capacidad llega hasta muy cerca de 100.000 pies cúbicos de contenido".

La cuarta ascensión aerostática de la temporada, también desde la plaza de toros del *Paseo Nuevo*, se organizó para el domingo 12 de julio, pero esta vez Mr. Wilson no la hizo de aeronáuta, sino de empresario y profesor. "El señor Wilson, penetrado de gratitud por la continuada bondad y entusiasmo del ilustrado público mexicano en sus anteriores ascensiones y habiendo tenido muchas solicitudes, tanto de señores como de señoritas, para navegar los aires del hermoso cielo de este valle, ha consentido en ceder esta ascensión al señor don Antonio P. Vázquez, en compañía de una bonita señorita, conocida suya (no la misma que subió con el señor Wilson la semana pasada)", se anunció en el convite respectivo.

La nueva e incógnita aeronáuta —menudas eran las costumbres de aquel tiempo para que una señorita concediera entregar su nombre a la publicidad— se vistió "representando la América".

LA NAVEGACION AEREA

Después que los aeronáutas descendieron de los aires, volvieron a la plaza de toros a recibir el homenaje del público que llenaba todas las localidades, y que había pagado seis reales en sombra y real y medio en sol. No se puede decir que los precios, como los globos, andaban por las nubes.

La quinta y última ascensión del gran globo *Moctezuma* de Mr. Wilson se verificó el domingo 2 de agosto. "El profesor Wilson con mucho gusto hace saber al liberal público mexicano, que tiene el honor de dedicar otra ascensión al Excelentísimo señor Presidente de la República Mexicana, don Ignacio Comonfort, cuya ascensión debía verificarse el día de San Ignacio, pero habiendo sabido que su Excelencia debe estar muy ocupado por las recepciones oficiales, hemos transferido la función para el día anunciado, conforme al deseo expresado del señor Presidente, quien asistirá dicho día", se dijo en el programa de la fecha.

Se anunció, también, que "en esta ocasión el señor Wilson ascenderá con dos globos, uno lleno de gas hidrógeno y el otro con aire rarificado; el globo de gas es

A. DE MARIA Y CAMPOS

uno de los más hermosos que hasta ahora han subido en este país, está construido del género más costoso y con hermosas decoraciones".

Asistieron al espectáculo de la ascensión el Presidente de la República, los generales que se encontraban en la guarnición y casi todo el gobierno, pero gratis. El único que pagó su entrada fué el pueblo entusiasta y sin influencia.

Después de esta ascensión el Profesor Wilson se dirigió al público con la siguiente nota: "Interesante: El profesor Wilson desea informar a los ciudadanos patrióticos de esta capital, que le causará mucho placer realizar una ascensión sin paga, con un grande y hermoso globo, en la plaza de la Constitución, el glorioso día del Aniversario de la Independencia en septiembre próximo, si recibiera los suficientes socorros y asistencia, en cuya ocasión llevará consigo a una señorita, o a un caballero, con la bandera mexicana, a una altura mayor que cualquiera persona haya alcanzado jamás sobre el nivel del mar".

La ascensión no se llevó a cabo, y no se vuelve a saber nada más de Mr. Wilson,

LA NAVEGACION AEREA

que desapareció de México como si se lo hubieran tragado las nubes.

Se cierra aquel año de 1857, de tan singular relieve en la historia de la aviación mexicana, con una ascensión realizada por un joven compatriota, don Manuel M. de la Barrera y Valenzuela, ascensión que fué seguida de "una corrida de toros bajo la dirección del hábil tauromáquico Pablo Mendoza".

CRONICAS DE ALTURA

ESTA “sobresaliente y lucida función” se desarroló en la *Plaza Principal de Toros de San Pablo*, el 22 de noviembre, y fué dedicada por el aeronáuta mexicano al Excelentísimo señor Presidente de la República, al soberano Congreso y al Excelentísimo señor Gobernador del Distrito con el Excelentísimo Ayuntamiento”. ¡Con razón la plaza se vió concurridísima. . .!

“Después de luchar con multitud de obstáculos y contratiempos —dijo en el programa el navegante de los aires— para alcanzar la gloria de elevarme a las regiones aéreas, y también de conciliar los numerosos imposibles que estorbaban mi suspirado ascenso, hoy, merced a la aprobación del examen que por orden del Excelentí-

LA NAVEGACION AEREA

simo señor Gobernador del Distrito se me hizo, he obtenido el permiso necesario para poder verificar varias ascensiones aerostáticas. Amigos míos, fuerza es que los mexicanos amantes del engrandecimiento de nuestro país, me estimulen. Cábeme el orgullo de ser hijo de México y de lanzarme entusiasmado a arrancar los lauros que el extranjero advierte. Faltan para adornar la frente de mi tan cara Patria. Ea, pues, busco, la satisfacción de la gloria, busco otro porvenir en el espacio, busco, en fin, el adelanto en las imponentes regiones del peligro". Concluido y firmado el exordio preñado de ambición patriótica, el joven aeronauta don Manuel M. de la Barrera y Valenzuela, se puso a organizar el programa.

A las nueve de la mañana se abrirían las puertas de la plaza, a las diez se presentaría él para cargar personalmente, con la indispensable batería, el hermoso globo llamado "El Coloso de Rodas", y, en seguida, otro de bodruz que le acompañaría en su ascensión, llevando éste su correspondiente canastilla, pero con un aeronauta fingido, "haciendo, por lo consiguiente, una ascensión en dos globos". A las doce

A. DE MARIA Y CAMPOS

en punto, y con los dos globos, se lanzaría a navegar por el aire claro del valle de México, pero . . .” a las cien varas de altura soltaré —dijo— una vistosa lluvia de oro, la que será acompañada de varias composiciones poéticas con que se han dignado honrarme algunos de mis buenos amigos”. Es lástima que estas muestras de inspiración se hayan perdido.

En tanto los dos globos cruzaban las regiones destinadas a las aves, el redondel de la plaza de *San Pablo* se desembarazaría de la batería, el clerífero y demás adyacentes empleados en la inflación del aerostato —son palabras del programa oficial—, con objeto de hacer seguir una corrida de toros, y que el público gozara de su diversión favorita, mientras el joven de la Barrera rompía las barreras del aire. El aeronauta prometió que después de su descenso, donde fuera, se presentaría en el redondel de la plaza a recibir el homenaje de sus amigos y compatriotas, mientras que la corrida guardaba el orden siguiente: tres magníficos toros de la misma fiereza y bravura que se han visto en las corridas anteriores, un toro *embolado* para los aficionados, cuya frente estaría cubierta de mo-

LA NAVEGACION AEREA

nudas de plata, y otro *embolado* más, sin monedas, para que los que quisieran volar, sin necesidad de globo, pudieran hacerlo libremente.

"A pesar de los innumerables gastos —que la función requirió— con objeto de que todas las clases sociales puedan gustar de tan grandioso espectáculo", los precios de entrada fueron modestos: seis reales en sombra, sea lumbrera o grada, y dos reales en sol general.

VUELOS DE TRAMOYA.

EL TEATRO de Nuevo México —en el número 34 de la hoy 3a. de Artículo 123— anunció para la tarde del 5 de julio de 1857, “conocida y alborotada función”, para representar *don Juan Tenorio*. “Siempre dispuesta la Compañía —anunció— para presentar al público objetos que a la par que le sorprendan le den placer, trató de apersonarse con el intrépido aeronauta, señor Samuel Wilson, quien por su carácter franco y patriótico se ha prestado muy gustoso a las súplicas que le hizo, por lo que tiene la satisfacción de anunciar al respectable público que si como espera sale en bien de la ascensión que tiene anunciada, se presentará en este Teatro con la señorita mexicana, que se ha comprometido a

LA NAVEGACION AEREA

acompañarlo en su viaje aéreo, en uno de los entreactos de la comedia, para que el público tenga la satisfacción de conocer a tan dignas personas".

Y para el domingo 19, durante la función en que se presentó "Lázaro o el Pastor de Florencia", la Compañía anunció que "los mexicanos don Antonio P. Vázquez y su joven compañera, que verificarán en la mañana de hoy su viaje en un globo a la región aérea de nuestro suelo, animarán el espectáculo con su presentación en uno de los entreactos, siempre que suban y bajen sin novedad, y el tiempo dé lugar a su ascensión. La Compañía por esta muestra de aprecio y deferencia, les dá las más expresivas gracias y hace voto sincero porque regresen felizmente a recibir un grato galardón".

La afición a elevar globos "de papel o de otra materia", con "aguardiente o cualquiera otra materia recinosa", que pudiera provocar accidentes, fué motivo de un bando de policía, publicado el 25 de octubre de 1856, que a la letra dice:

"Se prohíbe elevar globos con aguardiente o cualquiera otra materia recinosa. En los casos de que esto se pretenda en funciones

A. DE MARIA Y CAMPOS

públicas, se pedirá previamente licencia a este Gobierno".

"Y por mandato del C. Gobernador, pongo en conocimiento del público, que se halla en todo su vigor y fuerza el expresado artículo, bajo las penas de venticinco pesos de multa o un mes de prisión a los padres, tutores o encargados de los contraventores, o a éstos mismos si fueran mayores de edad. México, Agosto 7 de 1862.— Luis G. Picazo, Oficial mayor".

EN EL AIRE DEL SUR.

TAMBIEN en la América del Sur, —Argentina, Colombia, Guatemala, etc.— audaces navegantes de la atmósfera intentaban la conquista del aire, y coincidencia curiosa, por los mismos años en que nacionales y extranjeros lo hacían en México.

Atrevida y temeraria fué la ascensión aerostática llevada a cabo en Santa Fé de Bogotá, entonces capital de Colombia, por el aeronauta argentino —que seguramente habría practicado repetidas veces esta experiencia a orillas del Plata— José Antonio Flores, en el año de 1845.

El cronista colombiano contemporáneo José María Cordovez Moure, relata el suceso en su libro “De la vida de antaño”,

A. DE MARIA Y CAMPOS

muy poco conocido en México. Por esta razón, y porque relato tan jugoso documenta esta crónica sobre la navegación aérea en México con datos y costumbres preciosos y pintorescas, la reproduzco con todos sus giros, americanismos, puntos y comas:

“Reunidos los mil pesos exigidos por el aeronauta, preparó su obra en el edificio del Colegio de Nuestra Señora del Rosario; dió entrada en los corredores altos a los contribuyentes y en el patio y corredores bajos a los que pagaban un real.

“El globo era hecho de fajas blancas y rojas de *bogotana*; la boca la formaba un aro de hierro de dieciséis metros de circunferencia y se inflaba por medio de humo caliente, producido por la combustión de leña y tamo. Para mantener el calor e impulsar la subida, se le ponía suspendida del aro, con cadenas, una canastilla de planchas de hierro, llena de trementina, brea y sebo con mechas. Del aro pendía también la estrecha barquilla de cañas, suspendida con cuerdas y adornada de dos banderas tricolores enastadas. El Globo inflado se alcanzaba a ver desde la calle y apenas eran suficientes veinte hombres para retenerlo.

LA NAVEGACION AEREA

“Terminados los preparativos, se presentó Flores con pañuelo blanco en la mano, vestido con sombrero de pelo gris, levita de color azul turquí abrochada, pantalones color de perla y borceguíes de charol. Se introdujo en la barquilla, asiéndose con la mano izquierda de una de las caderas y con voz firme dijo: ¡suelten!

“El monstruo partió como un cohete, derribando de paso el alar del tejado, en el ángulo noroeste del edificio, y descalabrandó a aquellos cuya mala estrella había colocado al pie del siniestro. La muchedumbre que ocupa la parte baja del edificio, se precipitó sobre la puerta para salir a la calle; pero como solo estaba abierto el postigo, se formó allí aglomeración de personas de ambos sexos que se estrujaron sin misericordia, a fin de conseguir, a lo menos, salir de ese dédalo en que se habían metido; hubo gente que quedó en cueros, y los más perdieron el sombrero, la capa, la mantilla o alguna otra prenda del vestido.

“Los orejones de la sabana que habían llegado a ver la ascensión, recorrián las calles a escape, atropellando a todo el mundo para seguir la ruta caprichosa que toma-

ba el globo; los de a pie corrían en distintas direcciones, y hasta los balcones y tejados de las casas estaban atestados de curiosos. Si en ese momento hubiera llegado a la ciudad algún viajero científico, habría escrito en sus apuntes: "Santa Fe es un manicomio de América".

"Entre tanto, el globo recorría majestuoso los ámbitos del cielo, enseñando sus entrañas de fuego, cuyas llamas relamían la tela de donde pendía la vida de un hombre; Flóres, de pie, saludaba con su pañuelo blanco a la Ciudad, que en esos supremos instantes tenía fijas en él todas sus miradas.

"Al salir el globo, se dirigió hacia la plazuela de San Francisco pero en breves instantes, y siempre elevándose, tomó la ruta del Boquerón, entre Monserrate y Guadalupe; en esa posición permaneció estacionario por algún tiempo, y ese fué el momento de mayor angustia para la multitud.

"A la altura a que se hallaba el globo, apenas se distinguía el aeronauta. Este arrojó una de las banderas y todos creyeron que jera él el que se había desprendido! La impresión de curiosidad y asombro que dominaba a los espectadores, se cambió por la de horror y lástima; todas

las mujeres lloraban y gritaban; de los campanarios repletos de sacerdotes y religiosos, se enviaban absoluciones a voz en cuello, y no faltaba quien le echara la culpa de la muerte de ese hombre, a la autoridad que había permitido semejante acto de temeridad.

“El globo empezó a descender y entonces pudo verse al atrevido aborigen que desprendía un lado de la barquilla y se descolgaba por una cuerda amarrada a la misma, a fin de tocar tierra antes que el globo, el cual se dirigía a las torres de la Catedral, chorreando lamparones encendidos de que no podía defenderse el navegante, y al fin cayó sobre el edificio del hospital de San Juan de Dios, en la parte situada en la calle de San Miguel.

“Flores alcanzó a retirarse antes de que le cayera encima esa mole de hierro y fuego: pero al chocar la canastilla con el tejado, se derramó el líquido encendido que contenía y corrió por las canales en forma de lava, que al caer, quemó a los muchos curiosos que estaban en la calle y puso al mismo tiempo en gran peligro el hospital.

“La llegada de tan extraños huéspedes produjo en aquella casa de beneficencia,

A. DE MARIA Y CAMPOS

el más atroz pánico, porque se esparció la voz de que el edificio ardía por los cuatro costados; los enfermos, en camisa, corrían de una parte a otra pidiendo misericordia, pues ya se daban por muertos; y en aquella torre de Babel, el único que tuvo juicio, fué el padre hospitalario fray Mariano Vargas, a quien por ser loco no le cobijó la ley que suprimió los conventos menores. Se paseaba tranquilamente por los claustros, frotándose las manos y diciendo a los que se le arrimaban: ¡Carnestolendas! . . . ¡Carnestolendas!

“Las consecuencias de esta diversioncita fueron para Santafé de más significación que la entrada de los guascas para Bogotá; pero como todo está compensado, los estragos, que especialmente afectaron a la gente de faldas, tuvieron su contra-fómeque en el aumento prematuro de población.

“Pero tanto va el cántaro al agua hasta que por fin se rompe; aquel temerario terminó sus aventuras en un descenso que hizo en Guatemala, en menos tiempo del que quisiera. Como tenía que suceder algún día, se le incendió el globo a quinientos metros de altura, y cayó el desgraciado sobre unas

rocas, de donde lo recogieron con garlan-cha, para poderlo echar a la sepultura.

Poco tiempo después hizo aquel gaucho otra ascensión en la plazuela de San Victorio, en las mismas condiciones que la primera, y fué a caer en la quinta de La Floresta, abajo de la antigua Alameda, de donde los orejones lo trajeron a caballo en triunfo hasta la ciudad.

“En el año de 1850 se apareció un venezolano de apellido Parpacén, ofreciendo ascender en globo alimentado por fuego, mediante el pago de mil pesos.

“Se reunió el dinero, se hizo el globo y se infló; pero al tiempo de subir le dió canillería al aeronauta y pretextando una necesidad, puso pies en polvorosa, y no paró hasta que llegó a Honda y se echó río abajo en el primer champán que encontró. Hasta hoy lo esperan los espectadores chasqueados, como los judíos al Mesías.

“En los tiempos modernos hizo en esta ciudad varias ascensiones, en globo de percal, protegido por maya de cáñamo, inflado con aire caliente, sin canastilla y sentado en un trapecio, el intrépido mexicano Antonio Guerrero. Admiraban la serenidad que aquel hombre que hacía planchas, mo-

A. DE MARIA Y CAMPOS

linetes y mil diabluras más en el espacio, sin tomar precaución alguna para el caso de accidente imprevisto.

Tal ha sido la historia de la navegación aerea en la Ciudad de Santa Fé de Bogotá”.

En su “Historia de la Tauromaquia en Guatemala”, Jorge Aguirre afirma que durante la década de los ochenta del siglo XIX, y en combinación con las mojigangas que divertían a los aficionados guatemaltecos, se admiraba en la Plaza de Toros “al famoso aeronauta mexicano Escarríola, que hizo varias ascensiones y a gran altura se tiraba en su paracaídas, y bastantes años después al francés Tonellir, y a algunos otros”, que no recuerda.

Por su parte, Miguel Angel Peral en su “Diccionario —inédito— Biográfico mexicano”, registra un aeronauta, del que fuera de ésta, no tengo otra noticia. Se llamó Teódulo Cevallos, y, afirma Peral que “nació en Durango en 1852. Una de las singularidades de este aeronauta, consistió en el considerable número de ascensiones que hizo en pocos años. Obtuvo el permiso de ascender por vez primera, en un globo de gas, a la edad de 14 años. Desde esa fecha hizo

LA NAVEGACION AEREA

gran número de ascensiones tanto en México como en otras Ciudades de la América Latina. Especialmente en Buenos Aires. En marzo de 1874, verificó en esta última ciudad, su 122^a ascensión. No se sabe dónde ni cuando murió”.

VIAJE DE VUETA A EUROPA.

EN EUROPA, mientras tanto, se seguía ascendiendo pero "con todas las reglas de la ciencia". Nada de maroma o especulación. Las ascensiones se preparaban largamente en los laboratorios y cuando los aeronautas o sabios se aventuraban a subir, lo hacían sin público bobo, ni gratificaciones o venta de boletos.

Ascensión aerostática importante, fué la verificada en Londres, en 1862, por los señores Coxvell, aeronauta y Glaisher, sabio meteorologista del Observatorio de Greenwich.

A la altura de 9,200 metros era tal el enrarecimiento del aire y tan intenso el frío, relataron después los aeronautas, que Glaisher cayó exánime sin poder levantar los

LA NAVEGACION AEREA

brazos ni sostener su cabeza, habiendo perdido el habla y casi la vista, pues no distinguía sus instrumentos; Coxvell, que conservaba más fuerza, pudo aún observar el barómetro y el termómetro, y "prestando confianza a sus observaciones, efectuadas en tan deplorable estado, se deduce que el globo llegó a 10,460 metros, habiendo descendido el termómetro a 27° bajo cero.

APARECE CANTOLLA Y RICO.

En el periódico humorístico —muy bien informado para su época— *La Orquesta* —28 de octubre de 1862— encuentro el acta del nacimiento aerostático de don Joaquín de la Cantolla y Rico. Lógicamente, no tengo más remedio que copiarla íntegra. Dice así:

AEROSTACION.—Los Sres. Cantolla y de la Puente han solicitado del gobierno amparo para realizar un primer ensayo personal sobre dirección de los aeróstatos, producto del trabajo asiduo de muchos años.—Bueno, muy bueno, bonísimo.

Y puesto que el busilis
Se halló a los globos,

LA NAVEGACION AEREA

Aplaudamos, muchachos
Con gusto, todos,
Mas si no es cierto,
Tengamos prevenidos
nuestros cencerros.

“LA EMPRESA Aerostática Mexicana que trabaja en la dirección de los globos desde el año de 1844 —se dice en un programa de la tercera ascensión de Joaquín de la Cantolla y Rico, en la plaza de toros del Paseo Nuevo para el domingo 26 de julio de 1863—, después de largos y costosos experimentos que ha practicado, además de las diversas ascensiones hechas con este objeto, deseando concluir el grande aparato que tiene ya trazado, y el que verá la luz pública dentro de breves días, ha dispuesto dar una función con cuyos productos se auxiliarán para el grandioso fin que se ha propuesto.

“El sistema conocido ya por varias personas, es sencillo y peligroso; por medio de este procedimiento, nos ofrece la Empresa grandes cosas, pero sí cree que hará cortas travesías con bastante dificultad, hasta que hombres de mejor talento mejoren con sus luces al mecanismo. Con lo poco que haga,

A. DE MARIA Y CAMPOS

queda conforme, y en favor del suelo donde ha nacido, solo impetra del genio de la fama una mirada de los que hasta hoy ha sido esquiva a tantos ilustres científicos de otras Naciones. ¿Tendrá la Empresa esta satisfacción gloriosa? . . . Muy pronto se practicará la última prueba.

“La función señalada para ese día, se ha encomendado al aplicado joven Cantolla que ha trabajado tanto en este sentido y a quien animan los deseos más ardientes por el engradecimiento de la ciencia y de su país”.

Por el texto de la gacetilla publicada en la *tira* que anunció esta ascensión, se conocen datos esenciales para la historia de la navegación aérea en México. Primero, que desde 1844 existía en México una Empresa aerostática mexicana que trabajaba en la dirección de los Globos. Estos globos deben haber sido los que utilizaban para sus espectáculos los maromeros que se elevaban a la buena de Dios y del aire en el interior de la República. Segundo, que el aplicado joven Cantolla se había elevado ya dos veces anteriores, seguramente con éxito.

En el mismo programa, único documen-

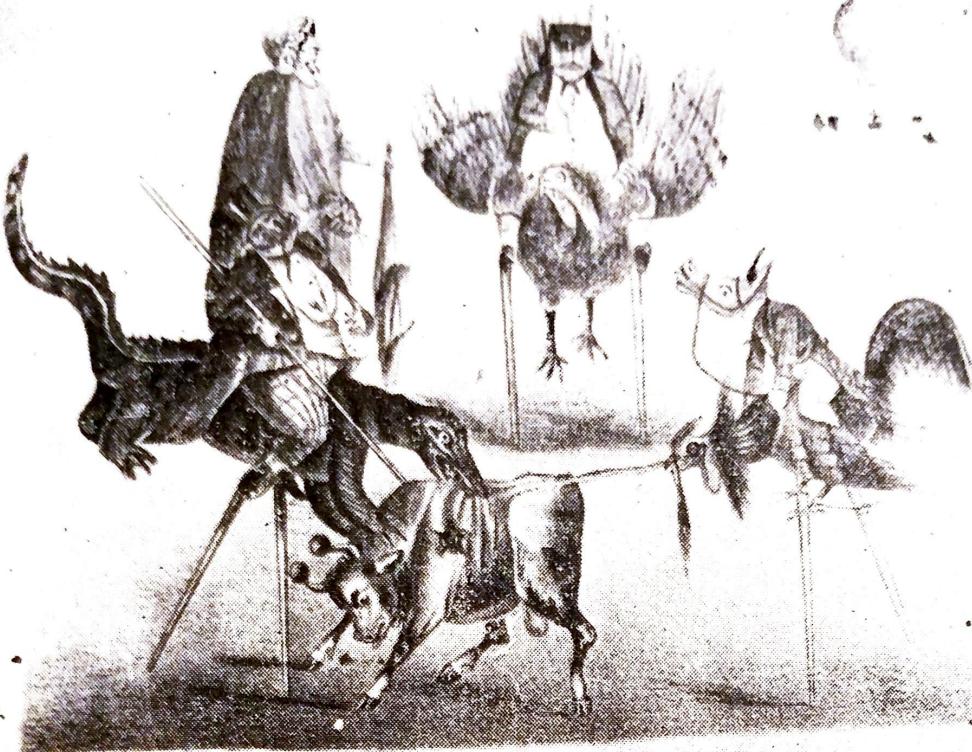
to para reconstruir aquel hecho, se incluyen unos párrafos complementarios que firma el aplicado joven Cantolla. Son estos: "Entusiasta cual he sido por viajes aéreos, hoy tengo el gusto de anunciar al público mi tercera ascensión que verificaré en un globo nuevo y de forma regular; mide 108,000 pies cúbicos, y está marcado en línea perpendicular con los colores nacionales. A pesar de la festinación con que se ha hecho no lo juzgo indigno de ser el precursor del aparato de dirección que está en obra, y el que también tendrá la gloria de ocupar en unión de la Empresa.

"Justo apreciador el público que se sirva honrarme esta vez con su asistencia, comprenderá los crecidos gastos que haya sido necesario erogar por el deseo de complacerlo considerando dejarlo satisfecho y coadyugar al propósito grande y sublime que nos ocupa. Si el público queda satisfecho, también lo estará *Joaquín de la Cantolla y Rico*".

La función fué espectáculo mixto de ascensión y corrida de toros y estuvo dedicada a los Excelentísimos señores Generales de División Don Juan Almonte y Don Leonardo Márquez.

A las 11 de la mañana se abrieron las puertas de la plaza para recibir al público con una música militar que tocaba melodías bélicas. A la una de la tarde si el tiempo lo permitía, y afortunadamente lo permitió, se verificó la ascensión ante un público siempre impresionado por el novedoso y entonces mortal espectáculo. En tanto que Joaquín de la Cantolla y Rico navegaba por los aires, se lidiaron "3 bravísimos toros de muerte de la incomparable raza de Atenco". El programa aseguraba que el aeronáuta se presentaría al público después de la ascensión, pero para que éste, el público, no se impacientara, después de la lidia a muerte por la cuadrilla de Pablo Mendoza de los 3 atenqueños, se desarrollaba una mogiganga, concluyendo el espectáculo con un toro embolado, cuya testuz estaba adornada con monedas de plata.

Los periódicos de la época no publicaron crónica o comentario sobre esta ascensión, y así no estamos en condiciones de saber si el aeronáuta se presentó al público, o si fué a caer varias leguas a la redonda de la plaza. Para el propósito de este relato, basta con registrar el hecho con los detalles pintorescos que el lector seguramente ha gustado.



**PLAZA DE TOROS
DEL PASEO NUEVO.
TERCERA ASCENSION AEREOSTATICA
DE JOAQUIN DE LA CANTOLLA Y RICO.**

SOBERBIA CORRIDA DE TOROS.

FUNCION DEDICADA A LOS EXMOS. SRES. GENERALES DE DIVISION

**D. JUAN N. ALMONTE
Y D. LEONARDO MARQUEZ.**

QUIENES LA HONRARAN CON SU ASISTENCIA.

Domingo 26 de Julio de 1863.

TUROS DE ATENCO.

Nace para el aire de la Cantolla y Rico



En la Plaza de Armas, frente a Palacio, Cantolla infla su globo Moctezuma

EN EL COLUMPIO DE LAS NUBES.

LA NAVEGACION aérea se fué convirtiendo, poco a poco, en industria de acróbatas y maromeros. Por ejemplo, en Guadalajara, verificóse —10. de septiembre de 1864— una ascensión por un acróbata muy atrevido, llamado Tranquilino Alemán, quien la dedicó al señor Barón Neigre, Comandante Militar de la Plaza, habiéndole regalado éste, como recompensa, dos pesos. “El aeronóuta lo merecía por la elección que hizo del Mecenas”, comenta Pérez Verdía en su *Historia Particular del Estado de Jalisco*. La ascensión tuvo verificativo en la plaza principal de la Perla tapatía.

Siguieron otras ascensiones, más o menos aerostáticas, de carácter político, imperial, mejor dicho.

A. DE MARIA Y CAMPOS

Ascendió al trono de México un príncipe austriaco, y por no enviar a tiempo "globos correos", no supo la verdadera dirección del viento, y vino a caer sin paradas, en el Cerro de las Campanas, de Querétaro.

Nadie aspiraba a subir tan alto. Nadie que no fuera un mexicano muy mexicano y además, muy joven. Por ejemplo, el va mencionado Joaquín de la Cantolla y Rico.

El más popular, terco, tenaz y pintoresco de los aeronáutas mexicanos de fines del siglo XIX y principios del XX, fué don Joaquín de la Cantolla y Rico, quien muy joven, empezó a sentir la avecilla —no es justo usar el término de "gusanillo" para un conquistador de las alturas— de volar. Parece que únicamente esperaba Cantolla que cayera Maximiliano para elevarse él lo más alto que pudiera. Sus más audaces tentativas las realizó en la ciudad de México, a fines de 1867. La que empezó a fijar la atención del público en su magra figura fué la verificada el 25 de diciembre, por la mañana. De ella se ocupó "*El Siglo XIX*" en su edición del 10. de enero de 1868. La crónica en verso la hizo el poeta de la época don Manuel G. Puente:

LA NAVEGACION AEREA

Salud a tí, viajero denodado,
que te lanzas feroz a la ancha esfera
salud a tí Cantolla, que animado
de sublime valor, dejas la tierra.

Veinticinco diciembre en la mañana
a la región del águila partiste,
y tricolor bandera mexicana
cual emblema de gloria allá subiste.

Cantolla viva siempre, sí, que viva:
es el ornato de la patria amada:
de sus amigos todos hoy reciba
una ardiente ovación, una mirada.

Cantolla inspiraba a poetas. Hé aquí otra prueba:

Marcha del mundo al confín,
Joaquín
Aunque te rompas la cholla,
Cantolla
Y después claves el pico,
y Rico.
Tu homónimo "merolíco"
Ante tí será un enano,
Cuando te eleve el "Vulcano"
Joaquín de Cantolla y Rico.
(Año de 1883.)

Sin saberlo a ciencia cierta, supongo que el ovillojo anterior, es del señor don Francisco de A. Palafox, amigo de Don Joaquín,

aunque éste en esa época tenía aproximadamente unos cuarenta años y aquél solo contaba veinte.

De una de sus más movidas ascensiones se conserva una fotografía que reproduzco en esta narración y que conserva al dorso una nota manuscrita que es toda una crónica de este vuelo: "Ascensión de Don Joaquín de la Cantolla y Rico en 24 de Junio de 1869 dedicado al entonces Gobernador del Distrito Lic. Don Juan José Baz. El globo se llamaba el *Moctezuma*. En él se mató el 10. de noviembre de 1863 José Merced Avilez, Oficial de sastre que pretendió subir con Cantolla asido de las cuerdas de la canastilla y que se desprendió de una gran altura, 500 ms., rompiendo con su cuerpo, al caer, dos planchas de cedro de las que forman los techos del Palacio Nacional. También se mató cayendo desde el mismo globo al efectuar una ascensión el año de 1889, el aeronauta mexicano Tranquilo Alemán, en Cuernavaca. — Recuerdo de Cantolla — Octubre 26/97".

De Tranquilo —o Severiano— Alemán, mismo que subió en Guadalajara y obtuvo una gala de dos pesos, poseo otro dato, tomado de un dibujo que los Trabajadores

LA NAVEGACION AEREA

del Rastro de la Ciudad de México le ofrecieron el 20 de octubre de 1878, como recuerdo de la ascensión que llevó a efecto probablemente esa misma fecha. En el cuadro alegórico, figuran, además del globo en que ascendió Alemán, un retrato de éste y el de una robusta moza, con inconfundible tipo de cirquera, probablemente su esposa o hermana.

CRESPON EN EL AIRE.

EL 20 DE JULIO de 1869, los queretanos regocijaban con la ascensión aerostática de un señor de apellido Padrón, maromero de oficio. Fué por la tarde, llevando el globo por canastilla un trapecio en el que hacia evoluciones el aeronáuta cirquero. Pero tanto va el cántaro a la fuente, o mas propiamente el globo a la atmósfera, que acaba por ocurrir la catástrofe. Esto ocurrió el 17 de febrero de 1870. El famoso cirquero Adolfo Buyslai, que en unión de los hermanos Orrín había traído a México un circo, en el que figuraba como trapecista el niño Ricardo Bell, que años volando había de llegar a ser uno de los más famosos clowns del mundo, queridísimo en México, anunció que presentaría el espectá-



PLAZA DE TOROS
DEL PASEO MUEBLE,
CIRCO ECUESTRE,
GIMNASTICO, ACROBATICO Y AERONAUTICO
DE LOS SEÑORES
ALBISU Y BUISLAY.

Gran función

PARA LA TARDE DEL
DOMINGO 13 DE JUNIO DE 1869,

■■■■■ LAS CUATRO Y MEDIA EN PUNTO. ■■■■■

(SI EL TIEMPO LO PERMITE.)

■■■■■

Agradecida la Emprona y todos los artistas de esta Compañía por las muestras de benevolencia que le está dispensando el ilustrado público mexicano, ha dispuesto una brillante función, distribuida del modo siguiente:

PROGRAMA.

1º— <i>Gran sinfonía por la</i>	Banda.
2º— <i>Lucha de los gimnastas hermanos</i>	Buislay.
3º— <i>Percha bola, por</i>	Julio y Etienne.
4º— <i>Los hijos del aire, por</i>	Montaño y niño Joaquín.
5º— <i>Los dos cómicos</i>	Julio y Augusto.
6º— <i>Juegos Icarios</i>	Etienne y niño.



A. DE MARIA Y CAMPOS

culo de una ascensión, cogido de un trapecio suspendido a guisa de canastilla, en un globo de papel. Cuando el globo se encontraba a cincuenta metros de altura y Buys-lai llenaba de pavor los corazones con sus cabriolas increíbles, sin saber cómo se desprendió del aeróstato y fué dar tremendo batacazo en las arenas de la plaza de toros, sufriendo un porrazo de pronóstico tan reservado, que doce días después se hacia pública la muerte del valiente y audáz trapecista inglés, víctima del terrible cirquero. La sociedad mexicana y las colonias extranjeras acudieron a una suscripción hecha a favor de la viuda del popular gimnasta británico.

Como ningún cirquero escarmienta en porrazo ajeno, dos años después el acróbata mexicano Carlos Obregón dió a los metropolitanos un espeluznante espectáculo, que aunque no fué propiamente de navegación aérea, sí tiene que ver con ella, porque Obregón prometió que volaría, y voló... No he logrado obtener más datos que el programa de la función: "Viva México ¡Gran vuelo horizontal ejecutado por el valiente acróbata mexicano Antonio Obregón, desde el último cuerpo de una

LA NAVEGACION AEREA

de las torres de la Catedral al Zócalo, llevando en las manos pabellones mexicanos, preciosos globos con palomas adornadas, a las que dará libertad en su travesía, y disparará un par de pistolas, para el domingo 23 de junio de 1872, entre once y doce de la mañana. Compatriotas! Hoy me dirijo a vosotros al hacer un descenso de la altura de 192 varas, y al contar con la protección del Supremo Gobierno que ha concedido el permiso para poner en ejecución el equilibrio que anuncio, solo resta ofrecer este insignificante trabajo a mis conciudadanos. De vuestro patriotismo espera un modesto donativo para remunerar sus gastos, y como buen mexicano cree no salir desairado vuestro compatriota y servidor *Antonio Obregón*".

No hay datos en los periódicos de la época del resultado de este "vuelo", llevando el aeronáuta-acróbata los globos en la mano, ni de si el pueblo, espeso y municipal, le recompensó con creces o mezquinamente.

Una de las ascensiones aerostáticas, menos conocida, es la que el jueves 17 de julio de 1873, efectuó "el intrépido gimnástico Félix Morales" que gustaba de ser

anunciado como "el aeronauta mexicano del siglo xix", elevándose de la plaza del mercado de San Miguel Allende, Guanajuato. Anunció que ascendería "en su globo mounstruo de 88 pies de altura, llevando por canastillo un trapecio, de donde a cierta altura hará el salto del León para saludar al Bello Sexo y al público en general" ¡Viva México! En el programa que anunció esta ascensión, y que forma parte de la colección de documentos de mí propiedad que me han servido para sentar las bases documentales de esta narración, el gismático Morales se dirigió al público con las siguientes palabras: "Sin orgullo como artista, y sí como mexicano, me presento ante el indulgente público de esta predilecta ciudad, ofreciéndole un espectáculo con el fin de complacerlo, y como hijo de la gran República Mexicana me siento animado a que mis afanes en el trabajo puedan competir con los más afamadas notabilidades artísticas, y descanso en la ilustración y patriotismo de los hijos de San Miguel que nunca querrán preferir a los extraños pues no tienen más anhelo que complacerlo.

Las notabilidades arrostran intrépidas los peligros por venir a lucir sus trabajos.

LA NAVEGACION AEREA

Repetidas sorpresas encuentra el iustrado y festivo público de esta Ciudad con los nuevos y variados espectáculos que le presentan. Yo sin mérito ni prestigio no tengo más orgullo que ser HIJO DE MEXICO: y veo muy lejos de mí la presunción ridícula de creer que llegue en mi trabajo a lo sublime: pero si creo que hay algo de interés en presenciar diversos ejercicios de GIMNACIA ejecutados en un trapecio móvil antes de salir de la plaza y después a una considerable altura. A las ocho de la mañana comenzaré a inflar mi GLOBO de 88 pies de ALTURA y su correspondiente circunferencia, el que una vez listo, lanzaré al espacio ascendiendo con él y llevando por canastillo, un Trapecio, en el que ejecutré difíciles planchas y cuerpos horizontales.

El aeronauta dedicó esta ascención "respetuosamente al bello sexto y al comercio eligiendo por madrinas; Sta. Da. Teresa Fuenlabrada y Taboada, Sta. Da. Soledad Cervantes de Santo, Sta. Da. Francisca Samaniego, Sta. Da. Petra Díaz de Muñoz, Sta. Da. Carmen Malo Santo y Sta. Da. Encarnación Vivéro.— pad r i n o s : Sr. Don Uriel M. Loreto Canal de Sama-

niego, Sr. Don Benito Amilivia, Sr. Francisco Santto Cadena, Sr. Don Silvenstre González Correa, Sr. Don Genaro Macías, Sr. Don Alberto Elorduy, Sr. Don Isidro Morales, director de los filarmónicos, Sr. Don Pedro Espinoza, Sr. Don José María Vivero, Sr. Don Alejandro Moreno, Sr. Don Roque Luna y Sr. Don Atanacio Huerta."

Esa misma tarde, fiéndonos en lo que dice el programa, tuvo lugar una selecta función de circo en la plaza de gallos.

El año de 1879 registra varias curiosas efemérides para la historia de la navegación aérea en México. Una de las más interesantes es la que se refiere a la "aventura aeronáuta" del general de división del Ejército Mexicano, Sóstenes Rocha, en la Ciudad de París.

UN MEXICANO VUELA EN PARIS.

EN EL DIARIO *La Voz de México*, de la capital de la República, número correspondiente al 22 de agosto, se publicó una información con una carta del famoso jacobino, general de división Sóstenes Rocha, refiriendo su aventura aérea; dice:

“De una carta del general don Sóstenes Rocha fechada en París el 19 del próximo pasado julio, tomamos lo siguiente:

“Voy a hablarte ahora de la más bella pero peligrosa expedición que he verificado.

“Has de saber que mantengo estrechas relaciones de amistad con el Duque de Madrid, don Carlos de Borbón. Nos visitamos recíprocamente; muy repetidas veces nos invitamos a comer, y el trato ha desarrollado en él un gran cariño hacia mí.

A. DE MARIA Y CAMPOS

"Días pasados, vino a invitarme a que hisiésemos juntos un viaje aéreo en globo libre. Acepté en el acto, y se fijó el dia 8 del corriente para nuestra ascensión, a la que también se invitó a Rafael David.

"Llegó el día señalado, pero estaba el tiempo tan tempestuoso y soplaban tan fuertes corrientes, que los aeronáutas se opusieron a nuestra partida. Sucesivamente los días 9 y 10 nos acercamos a la estación del globo cautivo, a fin de lanzarnos; pero el tiempo seguía de mal en peor. Nuestros amigos y conocidos, y aún muchas personas extrañas, se habían apercibido de nuestro proyecto. Temiendo, pues, que creyeran vacilábamos al realizarlo, a propuesta mís resolvimos emprender la marcha, aunque fuera de noche, el mismo día 10, estuviera el tiempo como estuviera. Así sucedió, y he aquí la relación de nuestro viaje:

Nombre del globo: "Ville de Lyon".

Diámetro: 15 metros.

Volumen 1,413 metros cúbicos.

Distancia recorrida: 384 kilómetros.

"Punto de caída: entre Valleroyle Sec y Mirécourt, a diez leguas de Alemania.

"Nombre del aeronáuta constructor: Louis Godard".

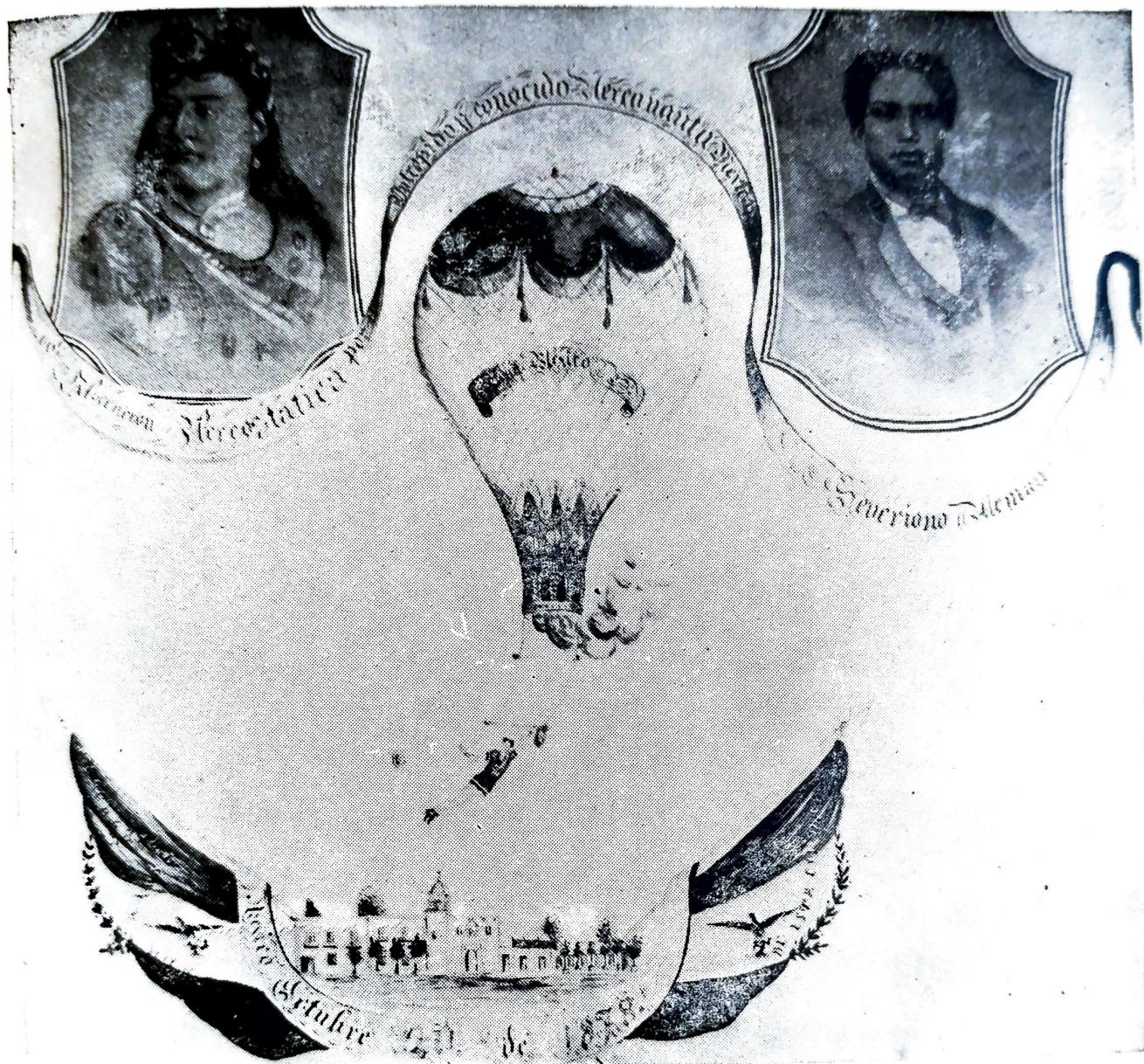
VUELOS EN LA CASTAÑEDA.

“UN MOMENTO... —así empezaba un anuncio de mano profusamente repartido en la Mertopóli a principios de marzo de 1892. Y seguía—: La buena sociedad mexicana, los *sportmn* y los *touristas* de todas partes, se han dado cita en la elegante Hacienda de la Castañeda, Mixcoac, para el sábado 19 del corriente. Pero si usted quiere concurrir a esta alegre fiesta campestre y ver al profesor Lvy Baldwin en su prodigiosa ascensión aerostática, haciendo el viaje en muy corto tiempo, en grande y cómodos wagones y acompañado de las mejores familias de la Capital, tome usted los trenes de vapor del Ferrocarril del Valle, los cuales saldrán de esta Ciudad las horas marcadas en sus itinerarios y además a

A. DE MARIA Y CAMPOS

las horas extraordinarias siguientes: de la calle Ocampo a la 1m15m., 3 h. 15 m., 4 h. 15 m., 5 h. 15 m. y 6 h. 15 m. y de Mixcoac para México a las 12 h. 3 h. 4 h. y 7 h. Para la salud, el recreo, el aire del campo y las impresiones agradables. México 15 de marzo de 1892". Lo que traducido al idioma de esta crónica quiere decir que el Profesor Baldwin ofrecía el espectáculo de sus ascensiones aerostáticas en la Hacienda de la Castañeda, en las afueras de la Capital.

¿Cómo verificaba el Profesor Baldwin sus ascensiones y en qué consistía el espectáculo aerostático? Un programita de mano saca de dudas al cronista y lo pone en condiciones de satisfacer la curiosidad del lector. Por el *volante* cuyo texto reproduje arriba, sabemos que el Profesor Baldwin anunció la ascensión aerostática para el sábado 19 del corriente; seguramente ascendió y probablemente repitió la suerte el domingo 20, acaso también el sábado y domingos siguientes; que no lo pudo hacer el domingo 3 de abril y que por última vez lo hizo —intentó hacerlo— el domingo 10, es lo que nos revela el programita en cuestión, y que, copiado textualmente, dice: "Hacienda de la Casteñada. —No habien-



La ascensión de Tranquillo Alemán en México, el 20 de Octubre de 1878

ASCENCIÓN AEREOSTÁTICA EN LA PLAZA DEL MERCADO, PARA EL JUEVES 17 DE JULIO DE 1873.

POR EL AERONAUTA MEJICANO DEL SIGLO XIX.

El intrépido Gimnástico FELIX MORALES,

EL QUE ASENDIERA EN SU GLOBO MONSTRUO DE 88 PIRAS DE ALTURA, LLEVANDO POR
canastillo un trapecio, de donde a cierta altura hara el salto del Leon para saltar
al Bello Sexo y al público en general

VIVA MÉXICO.

Si Acróbatas tengo el honor de dedicarla
al principamente al Bello Sexo y al Comercio,
y quindi por

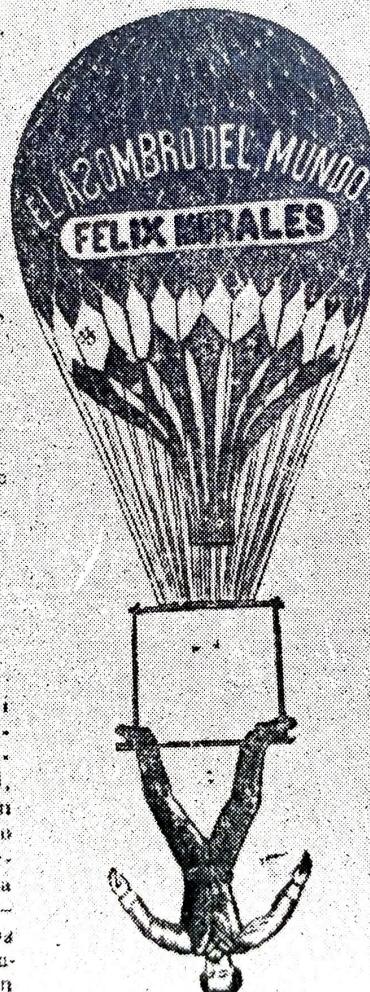
Madrinas.

Sra. Dña. Teresa Farniabrida y Taborda.
Sra. Dña. Soledad Cervantes de Santos.
Sra. Dña. Francisca Samaniego.
Sra. Dña. Petra Fier de Muñoz.
Sra. Dña. Carmen Miles Santos.
Sra. Dña. Encarnación Vivero y Vivero.

PADRINOS.

Sr. D. Uriel M. Loreto, Canal de
Sancti Petri.
Sr. D. Benito Amilic.
Sr. D. Francisco Santos Cadena.
Sr. D. Silverio González Cortés.
Sr. D. Gerardo Macías.
Sr. D. Alberto Elorduy.
Sr. D. Isidoro Morales, director de
los Barnámenes.
Sr. D. Pedro Espinosa.
Sr. D. José María Vivero.
Sr. D. Alejandro Moreno.
Sr. D. Roque Luna.
Sr. D. Atanacio Huerta.

Sin orgullo como artista, y si
como Mexicano, me presento
ante el indulgente público
de esta predilecta ciudad,
ofreciéndole un espectáculo con
el fin de complacerlo, y como
hijo de la gran República Mexicana
me siento animado a
que mis esfuerzos en el tra-
bajo puedan competir con los
de las mas afamadas notabili-
dades artísticas, y descanso en
la ilustración y patriotismo de
los hijos de San Miguel que
nunca querrán preferir a los



extraños pues no hallo razón para que el público otorgue su protección a los artistas que no tienen mas anhelo que complacerlo.

Las notabilidades arrotran intrépidos los peligros por venir a lucir sus trabajos. Repetidas sorpresas encuentra el ilustrado y festivo público de esta Ciudad con los nuevos y variados espectáculos que le presentan. Yo sin mérito ni prestigio no tengo mas orgullo que ser HIJO DE MEXICO; y veo muy lejos de mi la presunción ridícula de creer que llegue en mi trabajo a lo sublime; pero si creo que hay algo de interés en presentar diversos ejercicios de GIMNACIA ejecutados en un trapecio móvil antes de salir de la plaza y después a una considerable altura. A las ocho de la mañana comenzará a iluminar mi

GLOBO

23 99 23 23 12 12

y su correspondiente cir-
cunferencia, el que una vez
listo, lanzaré al espacio as-
cendiéndolo con él y llevante-
do por canastillo un Tra-
pecio, en el que ejecutare
dificiles planchas y cues-
pos horizontales.

Esta misma tarde tendrá lugar una selecta función
de circo en la plaza de gallos.

... Morales, el aeronauta mexicano del siglo XIX"...

LA NAVEGACION AEREA

do podido verificarse la ascensión el domingo 3, por causa de la fuerza del aire, que impidió se inflara el nuevo globo que sube una milla, repetirá el Profesor I. Baldwin su Ultima Ascensión Aerostática, la tarde del domingo 10 de abril de 1892, sirviendo al redondel los mismos boletos, que dicha tarde se devolvieron.—La presente ascensión sólo se verificará si no lo impide el viento o la lluvia; guardando en este caso para la siguiente, los boletos de entrada al redondel.—El pago de veinticinco centavos en la puerta de la finca, sólo da derecho al paseo en la huera, Columpios, etc. y al baile en el salón público.—Salón particular, solo para invitados.—Asiento en gradas, en el redondel 12 centavos. No se admiten mujeres públicas".

La Hacienda de la Castañeda gozaba del favor y de la confianza de la "gente decente" de México, desde hacia varios años; por esto el Profesor Baldwin la eligió para sus "ascensiones aerostáticas", seguro de que la sociedad metropolitana acudiría a verlo y le dejaría pingües ganancias. La Hacienda de La Castañeda ponía a disposición del público "su casa especial para paseos y temperamento —di-

A. DE MARIA Y CAMPOS

ce un programa de este centro de recreo, correspondiente a marzo de 1888 — donde es probado se saná inmediatamente de clorosis, males del estómago e interminentes". Para que el tratamiento fuera más fácil, se alquilaban a precios cómodos cuartos y viviendas vacías y amueblalas con asistencia convencional a los inquilinos". El programa asegura: "Existen en el Establecimiento Baños, Colegio, Médico, Regadera, Tienda y Cantina a precios de México. Arrendamiento de grandes salones y glorietas para fiestas y días de campo, sirviéndose comidas por previo aviso y convenio. Se permite llevarlas de fuera o irlas a hacer allí; y para comer se facilita el local, cocina, mesas y silla por pago anticipado de dos reales por persona (inclusive la entrada). La ocupación de los boliches y salones para bailar debe pagarse aparte. Por entrar a huerta, columpios, volador, etc., así como a los Bailes campesinos las tardes de los días festivos, cuando los haya, en el lugar que se les destine, se pagará un real por persona; advirtiendo que este pago no da derecho de entrada al salón de baile particular, ni a cortar flores, frutas, etc. en la huerta; ven-

LA NAVEGACION AEREA

diéndose éstas en su despacho respectivo. A las Señoras se les obsequiará con boletos personales de entrada gratis, solo para el paseo y baile. Dichos boletos pueden pedirse al propietario, señor M. Carrera Lardizabal, San Ildefonso número 7, o al Administrador de la hacienda, al entrar a la finca. ¡No se admiten mujeres públicas!"

EN LOS TEATROS Y PLAZAS

OTROS valientes que querían volar lo hacían el teatro, en el *Teatro Hidalgo* particularmente, cuando se representaba, por ejemplo, la comedia de magia artificial *El Anillo del Diablo*.

A fines de 1879 se estrenó en el *Hidalgo* esta comedia de Enrique Zumel, que fué un éxito. Mas para que causara mayor efecto, la Empresa se propuso hacerle algunas mejoras, "lo cual ha logrado contando con la inteigencia del señor Abrego, encargado de la maquinaria, quien ha dispuesto, entre otras cosas, que cuando se verifique la ASCENSION AEROSTATICA el globo se transformará en tres, sirviendo uno para cada personaje de los que ascienden, invención de gran efecto que

TEATRO HIDALGO

MAGIA: EL ANILLO DEL DIABLO!!

VARIOS JUGUETES, VUELOS,
ELECTROTELONES, LUZ ELECTRICA

PROPS, ETC.



Para la tarde del Domingo 1º de Febrero de 1880

A LAS CUATRO Y MEDIA EN PUNTO

Cuando hace más meses se montó en este Teatro la preciosísima Comedia de Magia que hoy ofrecemos de nuevo a nuestros conciudadanos, no se creyó que la sería una la performance que se iba, y sin embargo, faltaron localidades; pero una vez presentada, pasó tanto éxito como entusiasmo, y no solo fué visto con agrado, y hubo como resultado se dice: Caso lleno en todas sus representaciones, sino que por varios condicione se ha soñado la representación. Así para que dñe enmarcar mejor efecto, la Empresa se propuso hacerle algunas mejoras, lo cual ha logrado contando con la inteligencia del Sr. Abregó, en seguida de la inauguración, quiso de dir, as de cada una cosa, que cuando se verifique la ASCENSIÓN AEROSTÁTICA, el globo se traslade en todo, sirviendo uso para cada personaje de los que asistieren, inventando de grande efecto que causaría justa sorpresa.

Los bártulos tanto ejecutados por personas inteligentes, los cortes, marchas de Amazonas y Odaliscas, están a cargo del hermano Sr. José Andrade y el personal de Principe de Crustas Altas, al Sr. Campero, al quien una frosná se le ha hecho trajinar la festiva. Copias en que adorna el pabellón que representa.

Todos los Juegos, Vuelos, Tránsitos y Transformaciones, han sido reformados y por esto, así como porque la obra es de un gran argumento que les da de lo mejor, no resulta la función tan larga como la anterior, y el reloj que tiene en cuenta las indijas que se han hecho, al darse de la función la indica el siguiente:

PROGRAMA

PRIMERO.—Abrió la función con la grata obertura del maestro L. G., ejecutada por la enigmática y brillante profesor JOSÉ G. CAMPERO.

ANITA

SEGUNDO.—Representación de la preciosísima, popular y muy divertida Comedia de Magia Artificial, escrita en versos y cuadros versos, por el acreditado licenciado D. Enrique Zenteno, quien la dirigió en sus roles y le puso por título.

EL ANILLO DEL DIABLO!!

La función está a cargo del apóstol actor Sr. Campero, y los personajes de la obra encomendados a los actores que expresa el siguiente:

REPARTO

D. Peñuelas Gutiérrez, personaje de Crustas Altas.....	... SR. CAMPERO
Sr. Gómez.....	... Sra. Anna
Almores Tránsito.....	... Sr. Campero
Mordibito.....	... Sra. Gómez
D. Largo.....	... Sr. Montiel
D. Juan de Puddila.....	... Sr. Pérez
D. Alfonso de Llano.....	... Sr. Gómez
Dra. Brujas, Diablos, Enamorados, Dots, Ius, Fanfarras, de la Inquisición, Resto de Comparsas y Comparsas.....	

TERCERO.—En el intermedio del primero el segundo acto, se presentó la farsa de la Enseñanza, la profunda Bodegón de J. P., titulada LA ISLA DE PERLAS.

CUARTO.—Y en el del segundo al tercero, la enigmática obra

denominada: LA REVUE.

FANTASTICOS BAILES

PRECIO: TANCO POR LAS DUEÑAS EN SU TRANSFORMACION

Gran Marcha de Amazonas.—Baila de Odaliscas

Y PABA FIELIXAR, EL APLAUSO Y BRUJO DE NIÑAS.

PRECIOS DE ENTRADAS

Pistola por catrín con media noche.....	4 00	Entrada a jardín, primera.....	6 57
Pistola por entero en la noche.....	5 00	Idem a palo-regalado.....	6 25
Entrada con agua.....	6 50	Idem a galería.....	6 25

A. DE MARIA Y CAMPOS

causará verdadera sorpresa, por ser una nueva idea del señor Abrego".

Un magnífico grabado en madera, mostrando los tres globos sobre el mar, como lo pedía el argumento de *El Anillo del Diablo*, ilustró los programas de estas representaciones que vió medio México.

En agosto de 1878, y precisamente cuando en el teatro *Principal* llamaban la atención algunas exhibiciones —las primeras— de fonógrafo, "la máquina que canta, ríe y llora" aseguraban los prospectos, un domingo de ese mes la señorita Alemán —¿hija o pariente del cirquero Alemán?— efectuó una ascensión aerostática, partiendo de la Plaza de Armas, con escaso resultado pecuniario, puesto que sólo recogió veintiocho pesos, de los cuales le envió veinte la señora esposa del Presidente de la República. El placer de tutearse con las nubes no dejaba ni para mal vivir...

EN EL AIRE DE LA REPUBLICA

EN LOS Estados se seguía volando —navegando en el aire, se decía— de verdad. Principalmente los cirqueros y acróbatas. Subir en un globo es hacer circo, murmuraban por lo bajo los hombres de ciencia.

Los militares ni siquiera se tomaban el trabajo de levantar los ojos para seguir en el aire las cabriolas de un loco o de un cirquero. En Tulancingo, hacia el año 80, el cirquero, Severiano Alemán, ascendió en un mal globo inflado con aire caliente, haciendo cabriolas en un trapecio.

En Guanajuato, abundaron los experimentos. Un tal don José Soledad Amante, que todavía no se sabe si era cirquero o “físico” —ya lo dije, así se hacían llamar los que experimentaban en cosas ra-

ras, como el querer robar a las aves el secreto de su vuelo —, ascendió dos veces en globo —21 y 28 de enero de 1884—, elevándose de la plaza de la Constancia y descendiendo, la primera, en la Cañada del Cuajín, y la segunda en el *Paseo del Contador*. Años después, el 2 de marzo de 1891, “don Tranquilino Alemán ascendió aerostáticamente en la plaza de Gavira y descendió en la Hacienda Salgado”, refiere en sus “Efemérides Guanajuatenses” el cronista Crispín Espinosa. Sería éste “don Tranquilino” el cirquero Alemán que el historiador Cossío vió ascender en Tulancingo, cuando era muy niño, según refiere en sus notas de la *Guía Retrospectiva de la Ciudad de México?*...

En Guanajuato —no se sabe por qué— abundaron las ascensiones aerostáticas. El 22 de mayo de 1892 el señor T. C. Castillo ascendió en el *Paseo del Contador* y descendió en el callejón del *Barrio Alto*, y el 22 de junio de ese mismo año, don José María Munguía ascendió en la plaza de La Constitución y descendió en el barrio de La Rosita de San Juan, *Calzada de Guadalupe*.

EL GLOBO CAUTIVO

ERA MUCHO arriesgarse lo que hacían estos aventureros en el aire. Elevarse en un sitio y no saber cómo, ni cuando, ni dónde se va a descender... En Provincia, decían los de la Capital, son más tontos que audaces. Subamos, sí, pero seguros de volver ilesos al sitio de la partida. Así nació el Globo Cautivo. El 17 de febrero de 1893 el Gobierno del Distrito, otorgó un permiso para elevar un "globo cautivo" en terrenos del Tívoli del Eliseo. El globo tenía un radio de 8.70 m., con volumen 27.58 m³. Peso con accesorios, 1.615.25 kilos. La carga máxima era para seis pasajeros.

La sociedad metropolitana no dejó de preocuparse con los incidentes y acciden-

A. DE MARIA Y CAMPOS

tes de las muy cacareadas tentativas para establecer en México un globo cautivo. Refiere Olavarria y Ferrari en su "Reseña Histórica del Teatro en México", algunos curiosos pormenores de este suceso. "El iniciador parece que fué don Angel S. Torres que al regreso de un viaje a París indicó y formó una Compañía Anónima para la introducción y explotación de este espectáculo en México. Dados los pasos convenientes, en el vapor francés que el 9 de julio de 1893 arribó a Veracruz, llegaron los aeronáutras Godard y Taupin, conduciendo el correspondiente globo, construido en París con un gasto de diez mil pesos, sin contar fletes, derechos aduanales, seguros marítimos y otros. El lugar designado para las ascensiones, fué el Tívoli del Eliseo: la altura a que se elevaría, se fijó en cuatrocientos o quinientos metros, y en su canastilla podrían ascender quince personas cada cuarto de hora, al precio de dos pesos billete. Después de algunos meses de explotado en México, el Globo Cautivo sería llevado a Chicago, para hacerle funcionar allí durante la Exposición del cuarto centenario del descubrimiento de América."

“Puesta mano a los trabajos de instalación, llegó a anunciarse el estreno del Globo Cautivo para el 21 de agosto, después se transfirió para el 30, y después para otro día, y otro, ya porque, según se murmuraba la comisión inspectora del Ayuntamiento oponía dificultades, porque no podían conseguirse cantidades suficientes de limadura de hierro y de ácido sulfúrico, porque faltaba agua a consecuencia de los trabajos para la nueva entubación, porque, según unos, el globo no tenía las condiciones necesarias para ascender en México y porque a juicio de otros ni el Godard ni el Taupin sabían lo que traían entre manos. Hasta los días 9, 12 y 13 de octubre, no vino a saberse que la Sociedad Anónima había perdido su dinero, porque el globo, que se llamó “Ciudad de México” carecía de la necesaria fuerza ascensional: el domingo 9, día en que por primera vez se lanzó al espacio sin gente en la canastilla, el globo rabió ni más ni menos que un papelote mal hecho: el 12, ya más hinchido, apenas pudo subir doscientos metros, sin más peso que cuatro personas: el 13 había perdido gran cantidad de gas, y no pudo con más de dos personas. Hubo pues que

A. DE MARIA Y CAMPOS

desistirse de otras pruebas, y el globo fué doblado y guardado mientras se demandaban daños y perjuicios a la casa remitente. Godard y Taupin, oyeron mil y una lindezas, y sufrieron prisiones y disgustos de toda especie hasta que pudieron salir de México, supongo que echando pestes y hasta de su misma sombra”.

Al año siguiente 1893, por Pascua, entre las diversiones que ofrecía a los metropolitanos el Tívoli del Eliseo, se contaron las ascensiones aerostáticas del globo cautivo “Ciudad de México”, cada 15 minutos. Otra novedad de que gozaron los metropolitanos, aquel año, fué el salón de patinar o *Skating Rink* con su higiénico ejercicio en patines de ruedas.

El ya famoso globo cautivo “Ciudad de México” había logrado elevarse el 26 de marzo de 1893. Los señores Sort de Sáenz y Arángulo —muy señores nuestros— asociados con Mr. Baldwin habían adquirido de la Compañía propietaria de tal aerostato el permiso para explotarlo por cuenta propia, comprometiéndose a dejarlo disponible para hacerlo subir. Gracias al ningún aprecio que de su vida ni de la de sus semejantes hacia Baldwin, la nom-

LA NAVEGACION AEREA

bradia de éste o de éstos arrojados aeronáuticas, porque los periódicos de la época pluralizan, creció grandemente con una ascensión de un globo *Marte*, habilitado para un viaje de boda que hicieron en él los esposos Luisa Orellana y Luis Bartoj. "El Imparcial" comentó el suceso, digno de un Ripley de fines de siglo, en croni-quilla de la que son estos párrafos: "En los anales de lo extravagantes, por lo menos en México, no se había dado el caso de que se emprendiera en globo un viaje de bodas. Pero así pasó el domingo último, siendo los autores de tal idea la señorita Luisa Orellana y el señor Luis Bartoj. Esta feliz pareja, después de recibir la bendición nupcial, fué al Tívoli de San Cosme, y entre los aplausos de un inmenso número de inocentes o bobos, emprendió su ascensión en el globo "Marte", sin que en su arriesgada aventura les aconteciese a los aeronáuticas accidente alguno que les pusiera en peligro", etc., etc. . .

SILUETA AEREA DE CANTOLLA

No duro mucho tiempo la novedad del globo cautivo, y ya a fines de 1894, se habían suspendido las ascensiones del "Ciudad de México". Pero no la afición de los mexicanos por conquistar el aire, encarnada —y es un decir, porque el "héroe nacional de la atmósfera" no tenía parte blanda, de puro hueso que era— en don Joaquín de la Cantolla y Rico, de quien se decía que empezó a volar antes de la guerra de Reforma. Seguía con la misma afición de entonces, y hasta contaba con un globo propio: "El Vulcano". En la lejanía de mis recuerdos infantiles, se haya fija una silueta que no me cabe duda que es la de Cantolla. ¿Lo ví en la Alameda, el año 1907?... ¿En alguna ceremonia de

LA NAVEGACION AEREA

las fiestas del Centenario?... Después, su recuerdo se confunde con fotografías suyas que he encontrado en las revistas anteriores a la Revolución. No me atrevo a trazar una silueta del último de los aeronáuticos mexicanos y primero de su tiempo, porque temo que resultaría más producto de la fantasía que de la realidad. Pero, ¿para qué andar buscando en la memoria una silueta borrada por el tiempo, si tengo a mano la magnífica e inédita además que escribió para su libro "Panorama Mexicano 1880-1910", el periodista Ciro B. Ceballos, que figura en el capítulo El Boulevard, al lado de las de Fra-Diavolo, el general Lobo Guerrero, el padre Ramón Berdejo, Chóforo Canseco y el coronel Antonio Tovar, todos con Cantolla y Rico, personajes pintorescos de los últimos años de la dictadura porfirista, con los que se va la "navegación aérea", porque empiezan ya a cruzar la atmósfera y a circular por los aires, los primeros aeroplanos?...

Ceballos llama a de la Cantolla y Rico, "hombre sideral" y "genio del aire", y asegura que era "un hombrón rígido como un muñecote de manufactura, un figurón de cera del Museo Grevin, delgado,

A. DE MARIA Y CAMPOS

derecho, alto, de cutis apoplético en color rojo "inglés" de carne cruda, de bigote corto, negro como pintado con tinta china, de pobladas cejas, hundido un ojuelo en la craneana cuenca, mientras el otro, de vidrio, "parado", rebrillaba en la blanca porcelánica de la esclerótica, en el relumbrante negror de la pupila de tremebunda expresión polifémica...

"Siendo muy niños, allá por el año de 1885, con admiración infantil le contemplamos varias veces al surcar los vientos, con averiada chistera en la testa, con una bandera tricolor en cada mano, metido dentro de una especie de canastón de ropa sucia, suspendido con cuerdas de su descomunal mongolfiera pintada de amarillo, con mexicanas águilas de abiertas alas en la parte ecuatorial de su esférica construcción de gigante mundo rodante en los espacios zafirinos e infinitos...

"Ello, mientras abajo, en el infecto barro de la costra terrestre, el soberano pueblo, levantando orante las manos, le glorificaba, viéndole triunfar.

—¡Viva Cantoya!

—¡Viva!

“También, veces no pocas, en plena

Plaza de Armas, bajo un solazo cenital lloviente en lumbre, vimos caer a tan intrépido navegante de la estratosfera, patas arriba, con la chistera convertida en zapato viejo, cuando su remendado aeróstato se desinflaba transformado en nube de humo vano, dando con el eteronáuta como con un costal de esti;rcol, en la irreverente tierra, mientras el infame pueblo, a carcajada riendo, le descalabrabía con pedradas, repitiendo un sedicioso grito:

—¡Muera Cantoya!

—¡Muera!

“En aquellos deliciosos tiempos no había festividad religiosa o cívica en la cual no figurara como número obligado en el patriótico programa la aerostática ascensión de personaje tan “célebre”.

“Los periódicos, como el pueblo, le laudaban cuando tenía éxito, sin perjuicio de motejarle de cobarde o inepto cuando no lo tenía, que tal es la condición de la naturaleza humana en su bellaquería natural.

“Tanto más cuanto que nuestro lírico héroe no “subía” en globo por el interés de coger dinero para la función digestiva, ni por avaricia tampoco, sino por inclina-

ción puramente poética, por “volar” como ahora se dice, por el dulcísimo deleite de encontrarse en absoluto nirvana en las elevadas zonas, en el sublime silencio del espacio, entre los céfiros, entre las nubes, entre las aves...

“Cuando le veíamos exhibiendo su ridícula persona por el “boulevard” ya no “subía”, no por falta de ganas, pues nunca tantas tuvo, sino porque las autoridades no le concedían la necesaria licencia, porque se hallaba enfermo de epilepsia, padeciendo ataques, a consecuencia de los cuales asimplado quedaba por algunos días.

“No era imaginable un aeronáuta “accidentado” a tres mil metros sobre el suelo cuando cincuenta mil bausanes, con la cabeza en alto, clavaban la mirada de sus cien mil ojos, en su voladora persona.

“Además, su globo, su adorado “Vulcano”, el inolvidable aeróstato, como su dueño, se encontraba en condiciones desplorables de caducidad, en cuanto al físico, comido de ratones, desgarrado, descosido, despintado, orinado de gatos, enteramente inútil, un verdadero cachivache reclamado por el muladar.

LA NAVEGACION AEREA

“Fuera de sus “estratosféricas monomaniás, el celestial náutico era individuo estambótico en grado sumo.

“De profesión telegrafista, sin necesitarlo, desempeñaba un empleillo menguado en la Oficina de los Telégrafos Federales en la calle del Cinco de Mayo, en un edificio vetusto con reja de hierro, en el cual, en los buenos tiempos del romanticismo literario, celebradas fueron artísticas veladas donde recitaban madrigales llorones, o ripiosas estrofas de arte mayor, los más conocidos liridas de la época.

“En aquellas oficinas, nuestro aeronáutico era el objetivo de las burletas de sus compañeros maleantes.

“Acostumbraba vaciar los tinteros bebiéndose el contenido, como si fuese generoso vino.

“Padecía una bulimia extraña. Comía cuantas cosas le ponían en las manos, así fuesen un pedazo de papel secante, un frasquillo de mucílago, un fragmento de vidrio, un escarpín de mujer, una pelotilla de alquitrán, una vejiga de ternero o un polluelo crudo...

“Alguna ocasión tuvimos oportunidad de tratarle en el “Salón Bach”, por ha-

bernos sido presentado en este sitio por un alemán, querido amigo nuestro, hombre de carácter tan bondadoso como travieso:

— Señor Don Joaquín, tengo el gusto de presentarle a mi amigo, un escritor ocupado en tomar datos para escribir su biografía.

— ¡Mi biografía?

— En efecto, señor, soy su admirador.

— Muchos tengo.

— Nadie lo duda.

— Conque desea usted algunos datos?

— Exactamente.

— En este momento no puedo dárselos.

— Cuando usted guste será.

“Comimos unos sandwiches de “pumpernikel” remojados por algunos bocks de cerveza negra.

“Poco tiempo después se marchó el celestial viajero manifestando particular simpatía al despedirse de nosotros”.

No escribió Ceballos la biografía de don Joaquín de la Cantolla y Rico — ¡qué lástima! — privando al mundo de lo pintoresco de un magnífico anecdotario y, tal vez, del ejemplo de una vida consagrada a hacer realidad una locura — volar, volar —.

LA NAVEGACION AEREA

que ha llegado a constituir una de las más grandes conquista del hombre: la aviación.

De como la popularidad de Cantolla no decreció, hay un dato:

La Sociedad Mexicana de Autores, que se había reorganizado, entregó a la empresa del *Principal* su primera producción y ésta fué la zarzuela *La Pesadilla de Cantoya*, letra de Rafael Medina, con música del maestro Susano Robles, que fué estrenada el día 5 de ese mismo mes de marzo de 1904, y que obtuvo éxito. Cantolla asistió a la representación y fué aclamado mitad en serio, mitad en broma.

Don Joaquín de la Cantolla y Rico se sobrevivió como aeronáuta intuitivo. Cuando nuestro estrafalario e incomprensido navegante de los aires estaba a punto de romperse la crisma, porque continuaba elevándose a la buena de Dios y del viento, un acaudalado joven brasileño, que gastaba en París sus rentas en caprichos costosos, el primero de ellos construir globos, demostraba a un mundo atónito que el hombre podía volar, dirigiéndo una aeronave.

DESPEDIDA DE LA MAQUINA AEROSTATICA

Los mas experimentados fabricantes de globos seguían sosteniendo que la vibración de un motor en el aire sería tan violenta que molería y quebrantaría al atrevido aeronáuta que pretendiera agregarle un motor de gasolina, por ejemplo, a un aeróstato inflado con hidrógeno. Esto ocurría en 1898, cuando el brasileño Alberto Santos-Dumont anunciaba a París que una mañana de septiembre volaría sobre la capital a bordo de una "aeronave", especie de globo en forma de cigarrillo, de 27 metros de longitud, de seda barnizada, inflado naturalmente con gas hidrógeno, pero impulsado, además, por un motor de gasolina de 312 caballos de

LA NAVEGACION AEREA

fuerza, que le había costado la fantástica suma de 30 mil dólares, que, convertidos en reis, hacían un capital estratosférico, muy digno de un aeronauta.

Conviene evocar la escena. Una muchedumbre atónita se dió cita en el Jardín Zoológico, de París. El brasileño había suspendido de un árbol su auto-triciclo y, vestido con elegante traje de calle negro a rayas, sombrero hongo y guantes de piel, comprobaba que el motor se movía en el aire, es decir, trabajaba, con la misma efectividad que en la tierra; trepó en su "automóvil aéreo", que, dicen los periódicos de la época, "parecía una canasta grande de lavandera, con un motor de gasolina y una hélice de doble aspa dentro, y suspendida del globo mediante unas cuerdas". Ante el asombro de todos, a la voz de: ¡Suelta ya!, el *Santos Dumont Número 1* ascendió triunfalmente por el aire. Por primera vez un ser humano —¡oh, mañes de Theodore, de Robertson, de Wilson, de Acosta, de Cantolla!— un mortal podía gobernar su rumbo a voluntad por el piélago inmenso del vacío.

Santos Dumont —que había nacido en el Brasil, el año 1873—, gastó una fortuna

A. DE MARIA Y CAMPOS

en descifrar el enigma del vuelo a voluntad, es decir el enigma de la aviación. De niño, construía globos de juguete y soñaba con una nave que pudiese bogar por el aire. Cuando llegó a París, quién lo creyera, a estudiar aeronáutica, se sorprendió de que no hubiera un solo dirigible —el que él soñaba— entre los numerosos globos esféricos que existían en la Ciudad Luz. Y era lógico, porque las pruebas efectuadas hasta entonces fueron desalentadoras. El aereóstato de vapor de Giffard y el eléctrico de Renard, habían resultado sendos fracasos: el de Wolfert se había incendiado, causando la muerte de su autor, y el globo rígido de Schwartz había hecho explosión. Ya vimos cómo, sin amilanarse, voló en septiembre de 1898. Lo cierto es que no acabó con felicidad el vuelo, pues le falló la bomba de aire, y si no es porque en tierra los curiosos cogen la cuerda guía y corren contra el viento, lo mismo que los muchachos hacen con los cometas o papalotes, Santos Dumont hubiera muerto, víctima de su locura, en algún lugar de París...

Curiosidad y ambición alentaban cuan-
to experimento aerostático se intentara.

Las autoridades municipales de París ofrecieron un premio de 125 mil francos a quien lograse, arrancando de Saint Cloud, volar alrededor de la Torre Eiffel, y volver al punto de partida ¡en media hora!... El 9 de septiembre de 1901, y después de un fallido intento, Santos Dumont ganó el premio, haciendo el recorrido; ¡en nueve minutos!...

No descansó Santos Dumont construyendo aparatos híbridos de dirigible y aeroplano, hasta que en 1906 hizo su primer vuelo en público con un aparato más pesado que el aire —que conste que los hermanos Wright no lo hicieron hasta 1908—. En 1907 lanzó los primeros monoplanos que alcanzaron éxito. Estaban construidos de bambú y seda japonesa y pesaban con motor y tripulante 100 kilogramos. Los bautizó con el nombre de “Moscas-Dragones”.

Hasta aquí la historia —a vista de pájaro— de la navegación aérea. Hacia 1910 la aviación pasó a manos de ingenieros y mecánicos. Se descubrió un mundo, en las alturas. Los inventores llámense como se llamen, europeos o americanos, boca arriba y bajo tierra no pueden abrir

los ojos vacíos de infinito, para contemplar, con impotente envidia, cómo los aeroplanos añaden hoy una tercera dimensión al horror de la guerra, y cómo mañana, tenderán entre los hombres y los pueblos lazos aéreos más fuertes y sólidos, más estrechos y humanos, que cuantos se han conocido.

De todos cuantos navegaron por el "pié-lago inmenso del vacío", sólo Santos Dumont predijo la posibilidad de la guerra en el aire. En su libro "*Mis Aereonavez*", publicado en 1904, escribió estas proféticas palabras:

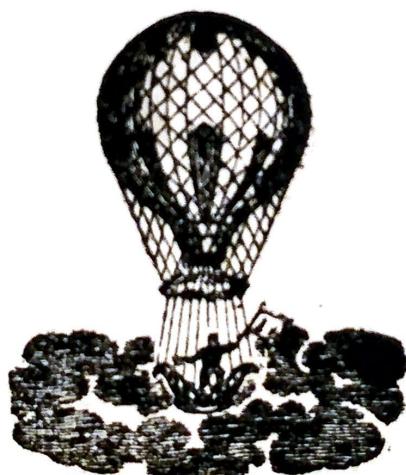
"La nave aérea posee una ventaja incomparable, única: sus tripulantes pueden percibir los objetos que se mueven debajo del agua. Los submarinos les resultarán enteramente visibles, al paso que será casi imposible verlos desde el puente de un barco. Y mientras que el submarino no puede atacar a las naves aéreas, éstas, que desarrollan doble velocidad, pueden buscar a aquél desde el aire y delatar sus movimientos a los barcos contra los cuales opera. Es más: la nave aérea está en condiciones de destruir el submarino enviándole unas largas flechas llenas de dinami-

LA NAVEGACION AEREA

ta, capaces de penetrar debajo del agua, cosa que no pueden hacer los cañones montados en la cubierta de un navío", etc., etc. . .

La influencia de los ilusos navegantes de la atmósfera nos alcanza a todos. A ellos debe la Humanidad el milagro y el castigo de la aviación, maravilla y terror del presente y del futuro.

Pero esta, es otra historia. . .



Primera ascension aeronautica por D. Benito Lecanda Acosta, abunzón que fué del colegio de Minería, dedicada al Exmo. Sr. general presidente Lecanda, y el alto de la patria, el dia 3 del inmediato Abril.

APENDICE

I

EFEMERIDES DE LA NAVEGACION AEREA Y DE LA AVIACION MEXICANA

1785.—“La Gaceta de México”, publicación de la época colonial, en dos números correspondientes a este año daba cuenta de que, en el puerto de Veracruz, el Capitán del Regimiento Provincial de Tlaxcala, don Antonio María Fernández, había efectuado la soltada de varios globos aerostáticos.

1835.—Por gestiones del General Manuel Barrera, procedente de los Estados Unidos, vino a México y por primera vez surcó nuestra atmósfera el célebre aeronáutico europeo Guillermo Eugenio Robert-

A. DE MARIA Y CAMPOS

son. Los periódicos de esa época, comentaban en forma fantástica, esa proeza que causó enorme entusiasmo y admiración de los habitantes de la ciudad de México, y por la que, a Robertson, hubo de pagársele la suma de diez mil pesos.

1841.—Nuevamente ascendió al espacio en México el francés A. Lauriant.

1842.—El 3 de abril, Benito León Acosta, realizó de propia iniciativa nuevas ascensiones al espacio, y convirtiéronle en el hombre del día, ya que era el primer mexicano que ejecutaba tal proeza.

1842.—Tras de anunciarlse profusamente llegó a México Wilson, quien el 17 de agosto realizara su primera ascensión ante millares de espectadores. Cautivado por el éxito de Wilson, don Joaquín de la Cantolla y Rico, a pesar de la oposición de sus familiares, dedicóse con ellos al estudio de la aerostación, consagrando a ella el resto de su vida y conquistando enorme popularidad por su temeridad y singularidades. Más de cuarenta años el aeronáutico mexicano divirtió gratuitamente a los habitantes de la ciudad de México con sus múltiples viajes aéreos que llevó a cabo, siendo uno de los más notables el que

LA NAVEGACION AEREA

realizó vestido de charro y montando en un caballo sujeto a un globo.

1866.—También fueron objeto de atención en sus ascensiones, nuestros compatriotas Tranquilino Alemán y Cosme Acosta, porque durante ellas efectuaron actos de acrobacia en un trapecio pendiente del globo.

Siglo XX.—Siendo considerado el siglo pasado como el de la aerostación en el presente se inició la etapa de la aviación o vuelo mecánico, y con fe ciega en la posibilidad de realizarlo, varios compatriotas al principio de este siglo, dedicaban sus esfuerzos en dominar el espacio.

1907.—De acuerdo con sus conocimientos e inventiva, entre estos años construyeron diversos planeadores los hermanos Juan, Pablo y Eduardo Aldazara. Separadamente, los señores Miguel Lebrija y Alberto Barniff, usando aviones extranjeros modificados por ellos, aunque lograron despegarse del suelo, no llegaron a resultar prácticos por falta de buenos motores.

1910.—Durante la celebración del Centenario de nuestra Independencia, llegó a

A. DE MARIA Y CAMPOS

México un grupo de aviadores franceses organizado por Alfredo Maissant, entre los que figuraban los hermanos Whring y el atrevido piloto francés Roland Garros, quienes dieron admirables exhibiciones en México y en otros lugares del país. Las evoluciones realizadas por este conjunto aéreo, permitieron a nuestros aficionados apreciar prácticamente la ejecución de vuelo. Entre los *amateurs* más destacados de esa época, figuraban los señores Alberto Braniff, ingeniero Martín Mendiá, Miguel Lebrija y los hermanos Aldazoro. Poco después de la salida del país de este conjunto de aviadores, Alberto Braniff, deportista destacado, con un aparato que había adquirido en Francia, logró realizar un vuelo a una altura media de sesenta metros y de permanencia en el aire de 10 a 12 minutos.

1911.—A mediados de este año arribó a México un circo aéreo en el que figuraban dos aviadores y dos aviadoras. Durante una de sus demostraciones, efectuadas en los campos de Balbuena, estuvo presente don Francisco I. Madero, candidato entonces a la Primera Magistratura de la Nación. El Capitán Dyot, piloto de

la compañía, le invitó a volar, cosa que el señor Madero aceptó y ante la expectación del público abordó la máquina de Dyot, quien con tan ilustre pasajero efectuó el vuelo sin novedad. El 30 de diciembre del mismo, tras de graduarse como piloto en la Casa Duperdussin, Francia nuestro compatriota ingeniero Martín Mendía, logró cruzar, por vez primera, en un aparato más pesado que el aire, el cielo de la ciudad de México. Comisionados por el Gobierno, salieron rumbo a los Estados Unidos de América los señores Salinas, Horacio Ruiz y los hermanos Aldazoro, a fin de estudiar la carrera de pilotos aviadores en la Escuela Maissant del Estado de Nueva York. Meses más tarde, cuando asumió el poder el General Victoriano Huerta, fueron enviados a la Escuela Bleriot, de Francia, treinta cadetes de la Escuela de Aspirantes, a efecto que cursaran Aviación, obteniendo en relativo poco tiempo sus correspondientes diplomas. Para aprovechar sus servicios el gobierno de Huerta, por conducto de su agencia financiera en Londres, hizo un pedido de veinte aparatos a la Casa Bleriot, mas su obtención no logró realizarse,

A. DE MARIA Y CAMPOS

porque los fondos que para ello se habían destinado fueron empleados en atenciones urgentes en la campaña que se llevaba a cabo contra las fuerzas constitucionalistas, que en su movimiento revolucionario contra la usurpación, se acrecentaban en todo el país.

1914.—Los elementos constitucionalistas, pretendiendo utilizar los servicios de la aviación en sus operaciones guerreras, habían adquirido en los Estados Unidos de América, dos aviones, uno para el Cuerpo del Ejército del Noroeste y otro para la División del Norte.

1915.—Creado por decreto de don Venustiano Carranza, con fecha 5 de febrero, el Departamento de la Fuerza Aérea Nacional, fueron designados dos comisionados para adquirir la información necesaria aeronáutica en México, creándose a su regreso los talleres para la construcción y reparación de aeroplanos y la Escuela Militar de Aviación.

1917.—El primer vuelo de nuestros aviadores fué anotado a Horacio Ruiz, quien, tripulando un aparato de fabricación nacional, con motor Hispano-Suiza, transportó correspondencia entre México y Pa-

LA NAVEGACION AEREA

chuca y viceversa. El hoy General Fernando Proal Pardo, meses después del récord anterior, tripulando otro avión de construcción nacional, realizó con felicidad el primer vuelo de ruta, saliendo de México a Veracruz, Tampico, San Luis Potosí y México.

1919.—Tripulando aviones "Farman" pilotos, general Samuel C. Rojas y Rafael O'Neil, realizaron el vuelo México-San Luis Ptosí y regreso.

1924.—Efectúan un vuelo de recorrido por varios Estados de la República los aviadores Roberto Fierro, Pablo Sidar y Rafal Fonseca, tripulando dos aparatos, "Lincoln Standard". La jira terminó trágicamente, al fallar el motor del avión que tripulaba Fierro, se precipitó a tierra, muriendo en el accidente el aviador Fonseca. Posteriormente, marcando récords, fueron el hoy general Alfredo Lezama y el hoy teniente coronel David J. Borja, quienes realizaron el primer vuelo directo entre México y Laredo, Texas. El infortunado Emilio Carranza, entonces teniente, logró efectuar el primer recorrido directo entre México y Ciudad Juárez, Chih, y regresó, tripulando el histórico "Tololoché", de fa-

A. DE MARIA Y CAMPOS

bricación nacional, que estuvo a punto de incendirse en pleno vuelo. En la anotación de récords, siguió el hoy general Roberto Fierro V., en su vuelo en Mexicali, B. C. a México tripulando el avión "California", construido totalmente en Mexicali. Nueva proeza realizó poco después el propio general Fierro, al efectuar el vuelo México-Cuba y regresó, tripulando el avión "Anáhuac". El infortunado piloto Emilio Carranza, posteriormente llevó a cabo el vuelo México-San Diego, California, con toda felicidad.

1927.—Correspondiendo al viaje de buena voluntad que a México realizara el As de la aviación estadounidense, Coronel Charles Lindbergh, el propio aviador llevó a cabo su vuelo México-Washington, y cuando cubierto de gloria regresaba a su patria, sucumbió abatido por una descarga eléctrica en Nueva Jersey. Meses después del vuelo anterior, el coronel Pablo Sidar, realizó con trágico final su vuelo México-Sudamérica.

1928.—El general Roberto Fierro conquistó un nuevo lauro para nuestra aviación al realizar el vuelo directo Nueva York-Méjico. Poco más tarde, era realizado por el

LA NAVEGACION AEREA

hoy general piloto aviador Gustavo León, un vuelo de circunvalación por la República Mexicana, poniendo a prueba un avión diseñado por el general Juan F. Azcárate.

Entre los vuelos internacionales realizados por nuestros Icaros mexicanos posteriormente a los ya descritos, son dignos de mencionarse el ejecutado por el intrépido aviador Francisco Sarabia, entre México y Nueva York perdiendo la vida al intentar el regreso, al caer con su avión "Conquistador del Cielo" en las aguas del Río Potomac, unos cuantos minutos después de haberse elevado. Asimismo los realizados por los pilotos Vergara y teniente coronel Antonio Cárdenas Rodríguez a través de las Repúblicas de la América Latina y regreso a México.

1943.—Se inaugura en terrenos que fueron del antiguo rancho Azcárate —allí las fuerzas mexicanas se organizaron para recibir a los invasores franceses el 5 de mayo de 1862— la Escuela de Aviación de México— que tiene por nombre aquella fecha.

La Escuela está bajo la dirección del General Piloto Aviador Alfredo Lezama, tiene 5 Instructores y capacidad para instruir a 400 pilotos cada año. Su dotación: 20 apa-

A. DE MARIA Y CAMPOS

ratos, 2 ángares de gran capacidad, 3 pistas de aterrizaje y desprendimiento de fortalezas aéreas, salones de estudio, casino, dirección, sala de banderas y de oficiales, almacén, oficinas, etc.



II

VALONA de Don Joaquín de la Cantolla y Rico famoso aeronauta mexicano.

Texto de Daniel Castañeda.—Música de
Vicente T. Mendoza.

(Cedida del libro inédito “Narraciones
del Requinto”. Sones, Canciones, Corridos,
Valonas, Bolas, Huapangos, Trovas, etc.
de la Revolución)

Giraba por los setenta
y a todo trapo en el viento
el trompo de los transcurtos,
cuando —sin venir a cuento—
del cielo cayó al País
un niño que vino en globo
posando de cumbre en cumbre:

A. DE MARIA Y CAMPOS

ni lo trajo la cigüeña,
ni siguiendo la costumbre
lo encargaron a París.

Y como vino de arriba,
en lugar de hacer barquitos
como todos los muchachos,
le dió por construir globitos
con engrudo y con papel;
y los inflaba con humo
soltándolos hacia el techo
y se pasaba las horas
espiándolos y en acecho
del más pequeño vaivén.

Flotaban en el espacio
sus ideas por ir al cielo,
o al menos por levantarse
algunos metros del suelo
que es nuestra eterna ilusión;
y así concibió el proyecto
de estudiar como aeronauta
y adquirir conocimientos
—por experiencia o por pauta—
dando cuerda a su afición.

Echó raíces muy hondas
su elevarse por los aires

LA NAVEGACION AEREA

y cual pájaro en las nubes
llegar hasta Buenos Aires
o cualquier otra Ciudad;
pero amigos, lo de siempre,
cuando hay lumbre no hay pajuela,
cuando hay pá' carne es vigilia,
y entonces no *había* ni escuela
para aprender a volar.

Tuvo que escoger *carrera*
y no encontrando otra pista
que acerque el cielo a la tierra,
se volvió telegrafista
del *Sistema Nacional*.
Con estos antecedentes
—como *aguacate* en la olla—
se maduró el aeronauta
Don Joaquín de la Cantolla,
que sin genio, fué genial.

Popular y pintoresca
su inconfundible figura,
como una vara de pesca
levantaba su estatura
más allá de lo normal.
Larga y enjuta la cara,
la nariz, y muy atrevida,
y en virtud de una caída

A. DE MARIA Y CAMPOS

un ojo pequeño y negro
el otro ojo de cristal.

El cabello muy escaso
tirando a calvo de plano,
el valor hasta en los poros
el corazón en la mano
y la actitud liberal.

Negra y alta la chistera,
y a propósito de *tacos*
pa' beber fué sibarita,
hecho un taco en su levita,
pa' comer no tuvo igual,
pues por gusto y por apuesta

tragó velones de sebo,
verdes cáscaras de *tuna*
y cascarones de huevo,
afirmando de verdad
que yendo todo a la panza
—de la sopa a los frijoles—
lo mejor es la *escamocha*
con coles y estoperoles
en dmócrata igualdad.

en demócrata igualdad.
convencido *hasta las cachas*,
construyó un globo de manta

LA NAVEGACION AEREA

que apesar de algunas tachas
juzgó pa'l caso eficaz;
le adaptó una canastilla
con *mecates* hechos greña,
lo llenó de humo caliente,
quemando trapos y leña
empapada en aguarrás

Así los preparativos
y escudriñando el Arcano,
por vivir de humo y de fango,
llamó a su globo "Vulcano".
y en "Vulcano" se subió.

Audaz y valientemente
y ya en la cesta de marras,
ordenó a sus ayudantes
que cortaran las amarras
y hacia el éter se elevó.

Subió espantando palomas
y asombrando a los gorriones;
y con los pelos de punta
lo miraban los *mirones*
subidos en Catedral,
o andando en la Plaza de Armas
como hormiguero espantado,
pues era la vez primera
que nuestro suelo estrellado
trataba con un mortal.

Mientras "Vulcano" ascendía,
la muchedumbre gritaba
con entusiasmo sincero
y Cantolla tremolaba
la bandera tricolor.

Así pasaron las horas,
mas perdiendo lentamente
su fuerza el humo y los gases,
por el rumbo del poniente
descendió el explorador.

El Pueblo aplaudió a Cantolla
lo acomodó en carretela,
y quitando los *jamelgos*,
por calles, barrio y plazuela,
la aclamaba con furor.
y una y cien veces subió
dándole alazo el ala,
en unas con buena suerte
y en otras con suerte mala,
pero siempre con valor.

Tuvo varios accidentes
notables y aparatosos,
pues nadie se halla seguro
si en los cielos borrascosos
soplan rachas al azar.
Perdió un ojo, dos costillas,

LA NAVEGACION AEREA

sufrió herida tras herida
y en ocasiones aciagas
por nada pierde la vida
en su empeño por volar.

Sufrió sustos, sobresaltos
y triunfos y aclamaciones,
se cubrió de cicatrices,
que eran condecoraciones
de su audacia y su actitud.
Alternando con la Muerte,
una vez cayó en los Toros;
y otra vez en el Senado
—en plena sesión de loros—
les perforó el tragaluz.

Cierta ocasión cayó envuelto
bajo su propio aparato
y salió como el Demonio:
negro, cambujo, mulato
y tiznado de carbón.
En otra de tantas veces
se achicharró hasta el pellejo,
pues lo agarró *la de malas*
cayendo en el aparejo
de una paila de jabón.

En las fiestas de la Patria
fué número de programa

y el Presidente le daba
—con un pañuelo de lana—
y en la Plaza de San Lucas
la señal para ascender.

Narraciones y aventuras
dictaba a los periodistas
y en “El Siglo XIX”.
se describen las conquistas
del rival de Montgolfier.

Hubo vez en que les dijo:
“Con un cielo tan hermoso
y en medio de nubes blancas,
el arranque fué impetuoso
y el *jalón* fué de verdad;
pero yo prefiero estar
allá arriba y en mi globo
que en las luchas de la tierra,
lejos del hombre hecho lobo
y solo en la Inmensidad”.

En memorable festejo
subió en globo y a caballo
descendió como de rayo
causando la admiración.
Un último ascenso tuvo
con Braniff el deportista.
¡Y subió en el Centenario

mano a mano con Garros!

Así fué este gran valiente
aeronauta mexicano.
el de las fiestas del Pueblo,
el del humor *campechano*
y la férrea voluntad.
Derrochando simpatías,
lo imposible fué acicate
de sus celestes empresas
y hasta su gran *paliacate*
gozó popularidad.

FIN



I N D I C E

	Págs.
Héroes a la fuerza.....	9
En el aire del Virreinato.....	11
En la vieja Antequera.....	15
Precursores	18
El primer hombre que voló en España.....	24
Aerostatos patrióticos.....	30
Un precursor: Robertson.....	33
Theodore en aire del Valle.....	36
Robertson se eleva.....	41
Benito León Acosta.....	58
El Benemérito de la Patria decreta.....	65
Crónicas al vuelo.....	69
En el aire de Querétaro.....	74
Sobre el lago de Pátzcuaro.....	82
Mr. Wilson sube y baja.....	96
Más allá de las montañas más altas.....	101
Crónicas de altura.....	106

Vuelos de tramoya.....	110
En el aire del Sur.....	113
Viaje de vuelta a Europa.....	122
Aparece Cantolla y Rico.....	124
En el columpio de las nubes.....	129
Crespón en el aire.....	134
Un mexicano vuela en París.....	141
Vuelos en la Castañeda.....	143
En los teatros y plazas.....	148
En el aire de la República.....	151
El globo cautivo.....	153
Silueta aérea de Cantolla.....	158
Despedida de la máquina aerostática.....	166
Apéndice	173

Terminóse de imprimir
este libro el día 30 de
abril de 1944, en los ta-
lles de imprenta de B.
COSTA AMIC, en la
Ciudad de México.