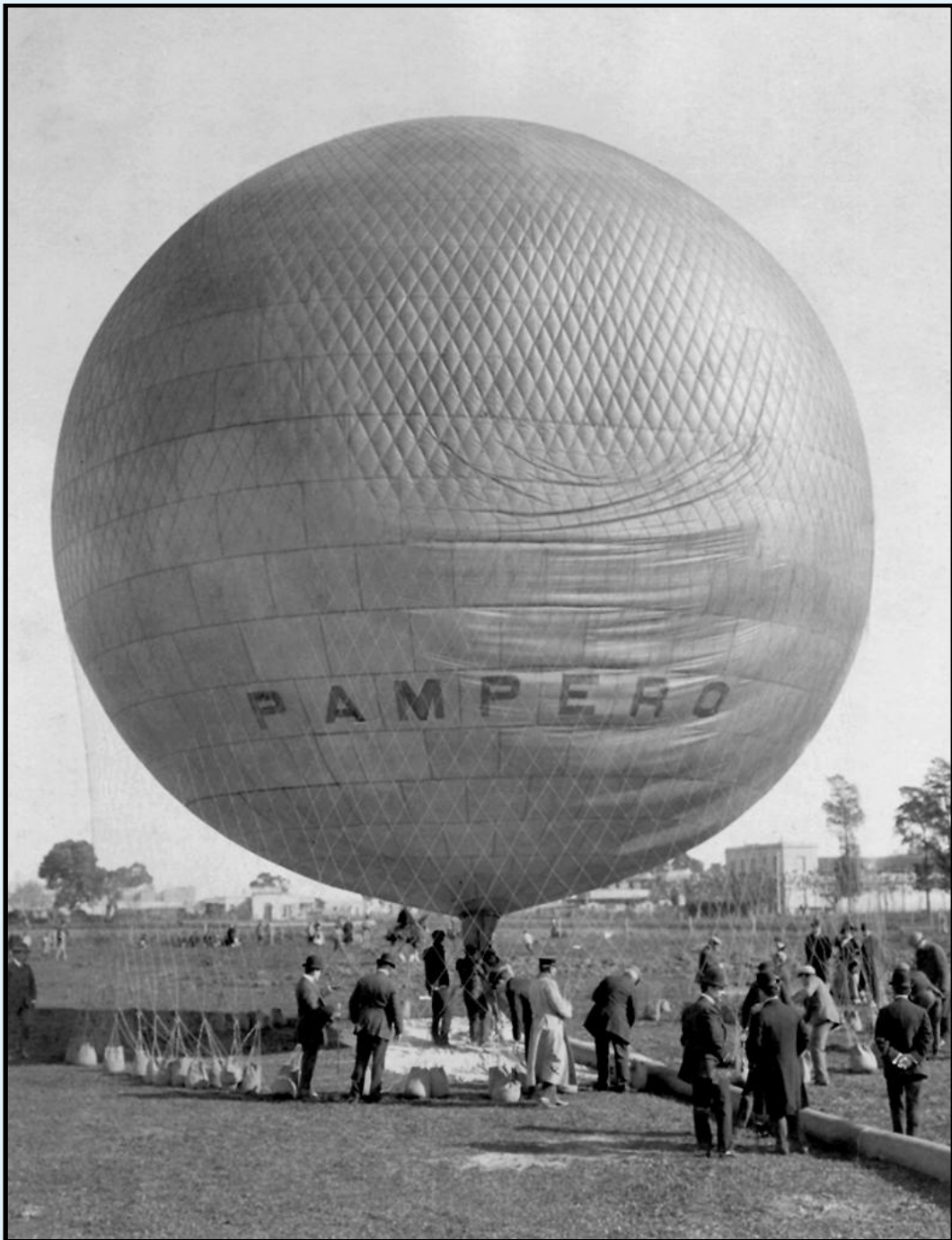


El Pampero a 105 años de su desaparición



© Eloy Martín
(Actualización Febrero de 2014)

El Pampero a 105 años de su desaparición

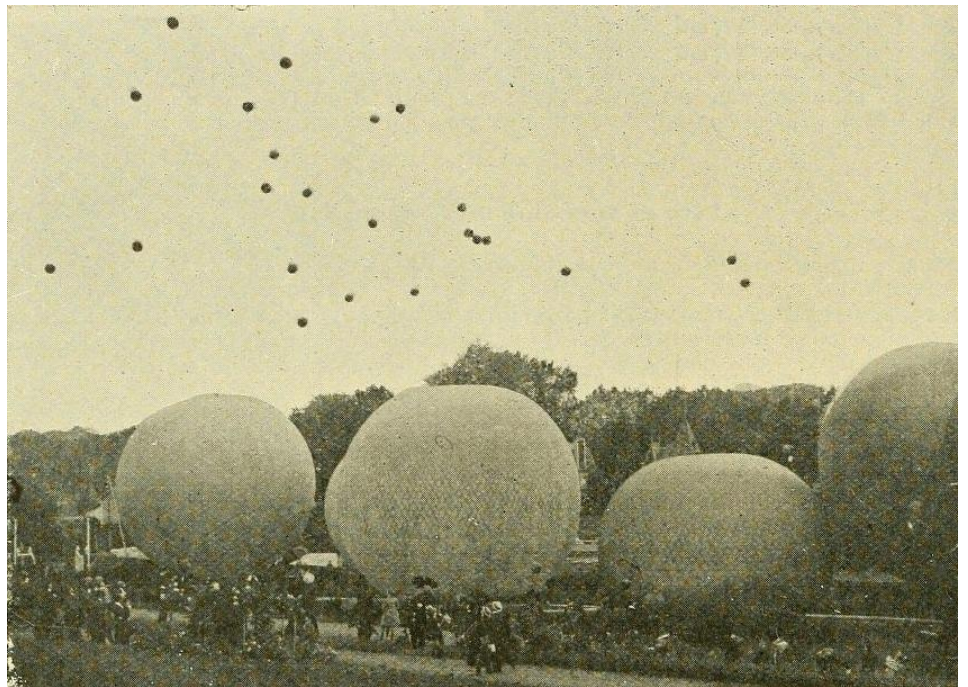
Antecedentes

Si bien la República Argentina registra sus primeros antecedentes de actividad aeronáutica desde 1806, fue 1908 el año que marcó el nacimiento institucional de la aviación argentina como tal.

Una noticia publicada por la revista *L'Aerophile* ubicó a Aarón Félix Martín de Anchorena (1877-1965) asistiendo al concurso aerostático *Figaro* llevado a cabo el 8 de junio de 1905 en Pavillon du parc con la participación de un centenar de globos y unos doscientos cincuenta pilotos donde resultó ganador Frank Purdy Lahm¹ seguido por los aeronautas Edouard Bachelard y George Blanchet².

El 6 de julio participó junto con el Dr. Máximo Marcelo Torcuato de Alvear (embajador de la república en Francia) en un comité presidido por el conde Henry de la Vaulx con la finalidad de establecer las bases preparatorias para la creación de una conferencia internacional de aeronáutica a realizarse el 15 de octubre que dio origen a la Federación Aeronáutica Internacional (FAI)³. En ese entonces Anchorena desempeñaba funciones como secretario honorario de la Legación Argentina en París, atraído por el vuelo había iniciado su formación como piloto aeronauta nada menos que Paul Tissandier (1881-1945). El 23 de junio voló con su instructor y el Dr. Alvear a bordo del *Le Sylphe* (1600 m³) uniendo Blest-Gana y Tollander de Balsch a unos siete kilómetros de Chatres en 1:45 hora de vuelo⁴.

Concurso aerostático *Figaro*
Revista *L'Aerophile*. Junio
de 1905



¹ Cuando se desempeñó como vicepresidente de la FAI, Lahm visitó nuestro país en enero de 1922. Fue agasajado por las autoridades del Aero Club Argentino en el aeródromo San Isidro.

² Revista *L'Aerophile*. Junio de 1905. Pág. 129.

³ *Ibidem*. Pág. 148 y 171.

⁴ *Ibidem*. Pág. 149.



Paul Tissandier (1881-1945), hijo del famoso aeronauta Gastón. El 7 de enero de 1904 recibió el brevet de piloto aeronauta expedido por el Aero Club de Francia

La aeronave

El aeróstato fue construido por *Ateliers de Constructions Aéronautiques Maurice Mallet*⁵ cuyas instalaciones se encontraban en 10 route du Habre, Puteaux (Siene). Tenía una envoltura de seda de color amarillo⁶ con una capacidad de 1200 m³ y una barquilla era de aproximadamente un metro cuadrado con capacidad para cuatro personas.

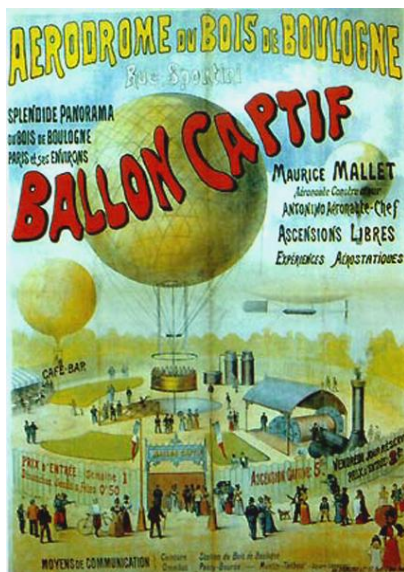
El 18 de junio de 1906 realizó su primer vuelo tripulado al mando de Alberto Santos Dumont, quien sería su propietario inicial⁷. En esa ocasión llevó como pasajeros Anchorena, Henri Lettelier y su esposa. Despegó a las 15:50 de un parque cercano (muy probablemente de Saint Cloud) y luego de 4:20 horas de navegación hacia el sur de Paris, aterrizó en Orangis luego de recorrer unos treinta kilómetros. A comienzos de 1907 Anchorena se lo compró a Santos Dumont por un precio de 7000 francos. El equipamiento de abordaje era un ancla, un altímetro, un estatoscopio (indicador de ascenso y descenso), una cámara fotográfica⁸ y 220 kg de lastre distribuidos en bolsas de 20 kg. Sobre la envoltura amarilla se pintó con letras rojas la leyenda *Pampero*.

⁵ CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Pág. 108.

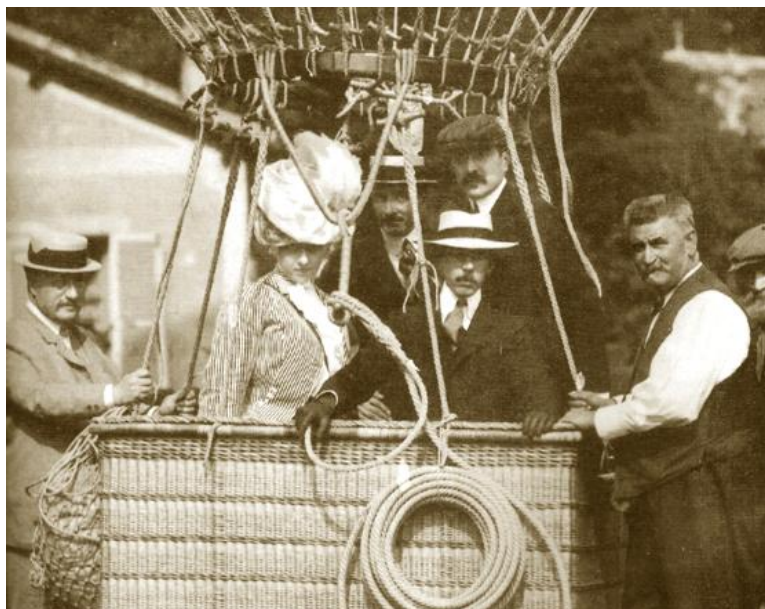
⁶ ARANDA DURAÑONA, Oscar Luis. (2008) *Y la guerra contaminó los cielos, Evolución del pensamiento doctrinario aeronáutico*. Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Colección de Historia Aeroespacial. Pág. 26 a 31.

⁷ *Inauguration d'un ballon*. Revista *L'Aerophile*. Junio de 1906. Pág. 111.

⁸ Que se perdió en el primer vuelo realizado en Argentina.



Publicidades de la casa Mallet



Primer vuelo del *Pampero* realizado el 18 de junio de 1906. En la barquilla se ven a Santos Dumont, Anchorena (con boina), Henri Lettelier y su esposa⁹.

Durante su permanencia en Francia protagonizó siete ascensiones más alcanzando y en una de ellas llegó a los 5000 m. La experiencia de vuelo del novel aeronauta era de una docena de ascensiones¹⁰.

Fue embarcado en origen y llegó al país el 29 de julio en el transatlántico *Cap Blanc* y el 2 de septiembre, contratado por Anchorena, el técnico del Aero Club de Francia Louis Faberes, entonces con 27 años, llegó desde Marsella a bordo del buque *Les Alpes*. Dos años después, el 9 de octubre de 1909, también procedente de Marsella, llegó al puerto de Buenos Aires su esposa de 35 años, a bordo del barco *Plata*¹¹.

⁹ Archivo Juan de Anchorena. www.anchorenaranch.com

¹⁰ Diario *La Nación*, 25 de diciembre de 1907.

¹¹ <http://www.cemla.com/busqueda.php#>

Las ascensiones del globo *Pampero* marcaron un hito en la historia de nuestra aviación. La más resonante fue la protagonizada el 25 de diciembre de 1907. En esta ocasión Newbery gestionó ante la Compañía de Gas del Río de la Plata¹² el tendido de una cañería provisoria¹³; y por expresa orden del Ministro de Guerra el Ejército se puso a disposición veinte soldados del Regimiento de Granaderos a Caballo *General San Martín*¹⁴ que colaboraron en las tareas de inflado, acondicionamiento y despegue de la aeronave supervisada por el técnico francés Louis Faberes¹⁵.



Aarón Félix Martín de Anchorena. Derecha: caricatura publicada por la revista PBT N.º 161. 14 diciembre de 1907

Los inicios del Aero Club Argentino

El 13 de enero de 1908 a las 21, en los salones de la Sociedad Sportiva, con la suscripción del acta de fundación de la institución y la donación del *Pampero*, quedó definitivamente sellado el na-

¹² Sus instalaciones desde 1871 estaban ubicadas sobre la calle Gutenberg (Av. Luis María Campos al 900) actualmente remodeladas son ocupadas por el *Shopping Solar de la Abadía*.

¹³ El proyecto demandaba una inversión de \$ 18000 y los tubos eran de barro y de escasas tres pulgadas de diámetro.

¹⁴ El regimiento se trasladó de Campo de Mayo a los Cuarteles de Caballería de Maldonado en 1907 (Resolución del 20 de julio de 1907). A partir de 1910 el cuartel fue ocupado por los Regimientos de Infantería N.º 1 y 2 (actual Regimiento de Infantería 1 *Patricios*). La colaboración de la institución en apoyo de la actividad aérea prosiguió de manera constante.

¹⁵ Llegó al país con su señora para asistir a Anchorena. La Comisión Directiva del Aero Club resolvió contratarlo (Libro de Actas N.º 1. Acta N.º 3, 30 de enero de 1908. Foja 8), acto que se efectivizó el 1 de mayo con un sueldo de 2032 francos (923.59 pesos m/n), de los cuales Anchorena aportó el 50 % (Libro de Actas del Aero Club Argentino. 20 de mayo de 1909. Libro I. Acta N.º 7. Folio 14).

cimiento de la aviación civil y militar¹⁶. La primera comisión directa integrada de la siguiente manera¹⁷:

Presidente: Aarón Félix Martín de Anchorena

Vicepresidente 1.º: Coronel Arturo Macario Lugones

Vicepresidente 2.º: Ing. Jorge Alejandro Newbery

Secretario-Tesorero: Alberto de Bary

Vocales: Mayor Waldino Correa, Barón Antonio De Marchi, Sebastián Lezica

Suplentes: Roberto Zimmermann, Teniente coronel Isaac José de Oliveira César

El 23 de enero la institución gestionó la instalación de una cañería de gas hacia el baldío adyacente a la residencia de los Tornquist y se iniciaron los trámites de rigor para obtener la personería jurídica¹⁸. El 24 de julio se abrió un registro de ascensiones¹⁹ en el cual, previo pago de 200 pesos, se anotaban los socios para poder llevar a cabo los vuelos asistido por el técnico contratado por la institución Louis Faberes.

A mediados de 1908 Anchorena remitió una carta al Dr. Eliseo Cantón, por entonces presidente de la Cámara de Diputados, solicitando una subvención de \$ 50.000 con el objeto de llevar a cabo ascensiones gratuitas para promover la actividad aérea y desarrollar, mediante concursos privados, vuelos exploratorios en regiones desconocidas entre ellas, los esteros del Iberá y ciertas zonas de la cordillera andina y subsidiariamente reunir información topográfica y meteorológica con el auxilio de la fotografía aérea²⁰.

Lugares de operación del Pampero

La actividad aerostática se repartió entre la Sociedad Sportiva y el terreno ubicado en adyacencias de la quinta de *Villa Ombúes*. La selección de estos lugares no fue casual, la Compañía de Gas del Río de la Plata muy próxima a estos lugares había tendido cañerías del fluido que aún a pesar de ser relativamente precarias²¹ y de escaso caudal, facilitaban las tareas de inflado de los globos.

Sociedad Sportiva Argentina²²

En 1894 el Dr. José Benjamín Zubiaur (1856-1921), uno de los trece fundadores del *Comité Olímpico Internacional*, gestionó ante el General Julio Argentino Roca, la creación de la Sociedad Hípica Argentina. Esta propuesta se concretó en 1899 y a partir de 1902 se confió su presidencia al yerno del General Roca, Barón Antonio De Marchi, quien recibió la consigna de estimular la

¹⁶ El propósito quedó ratificado en los estatutos de la institución (Artículo 1, apartados d y e) establecidos en la reunión del 2 de octubre de 1909. Libro de Actas del Aero Club Argentino. Libro de Actas N.º 1. Acta N.º 14. Foja 33.

¹⁷ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Libro de Actas N.º 1. Acta N.º 1, 13 de enero de 1908. Fojas 5 a 7.

¹⁸ *Ibidem*. Foja 75.

¹⁹ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Libro de Actas N.º 1. Acta N.º 5. Foja 10.

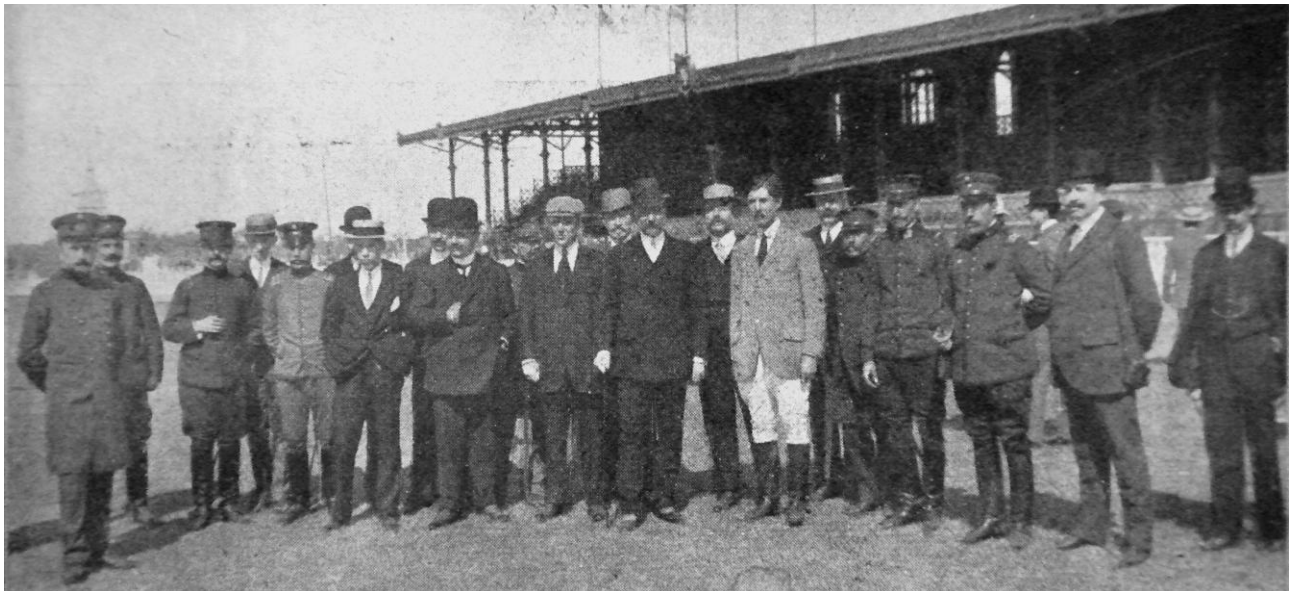
²⁰ CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Capítulo XXVII. Pág. 129.

²¹ Eran caños de barro cocido.

²² MARTÍN, Eloy, *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8.

mayoría de las actividades deportivas útiles para el desarrollo de la juventud. En 1908 cambió su nombre por el de *Sociedad Sportiva Argentina* y con ella nació el *Comité Olímpico Argentino*²³.

Fue una entidad dedicada fundamentalmente a propiciar y difundir toda clase de deportes entre la niñez y la juventud, llegó a ser la más importante de América en su tipo. Tenía su sede central en Florida N.º 183 y el campo de deportes en Palermo sobre la Avenida Vértiz (actual Del libertador), frente al hipódromo *Argentino*.



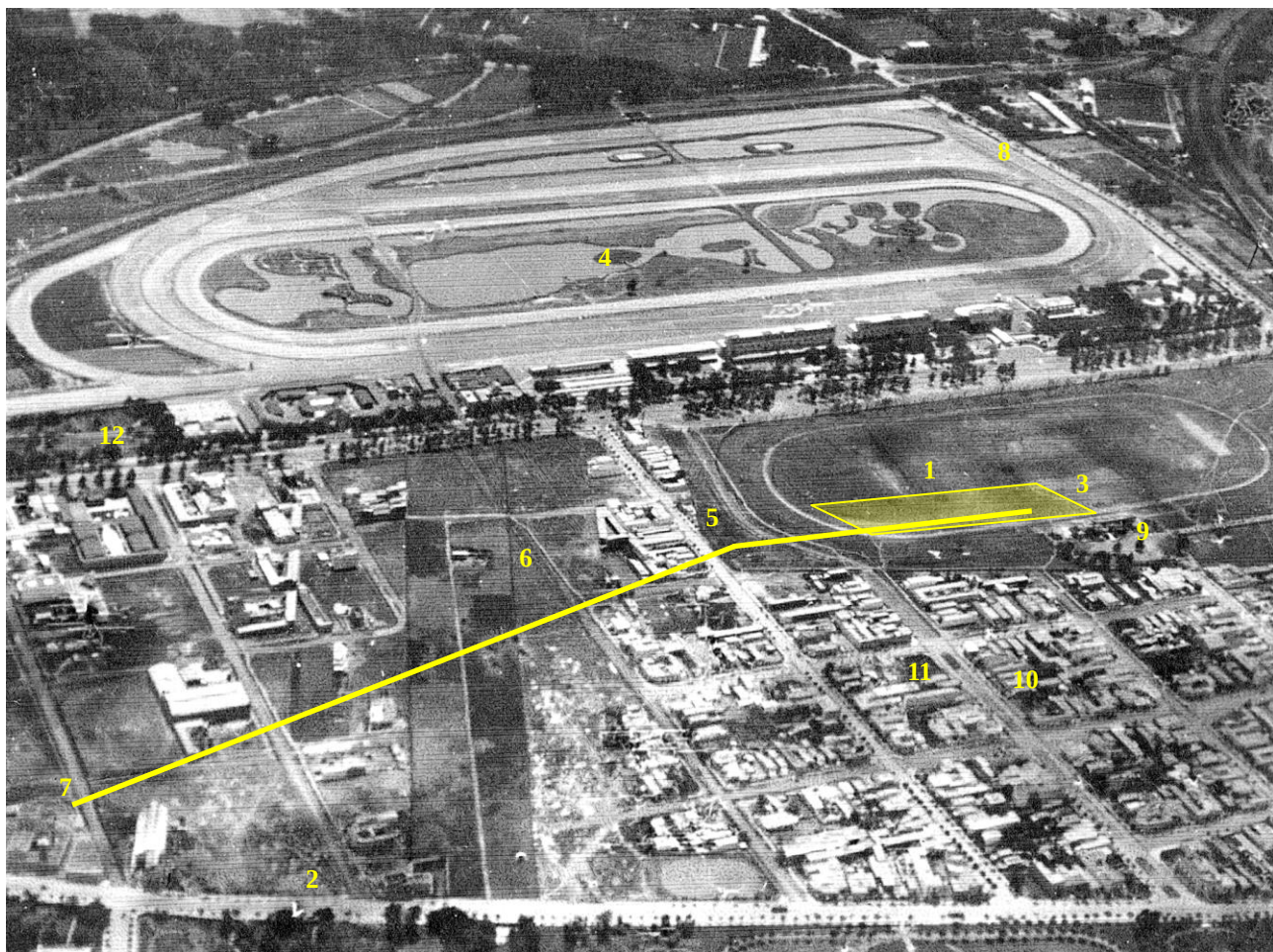
Sociedad Sportiva Argentina. Visita del Ministro de Guerra durante la inauguración de la temporada deportiva. Revista *Caras y Caretas* N.º 498. Abril de 1908



Sociedad Sportiva. Partido de football entre Argentina y Uruguay. Revista *La Ilustración Sud-Americana*. Marzo de 1914

²³ ARANDA DURAÑONA, Oscar Luis. (2008) *Y la guerra contaminó los cielos, Evolución del pensamiento doctrinario aeronáutico*. Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Colección de Historia Aeroespacial. Pág. 26.

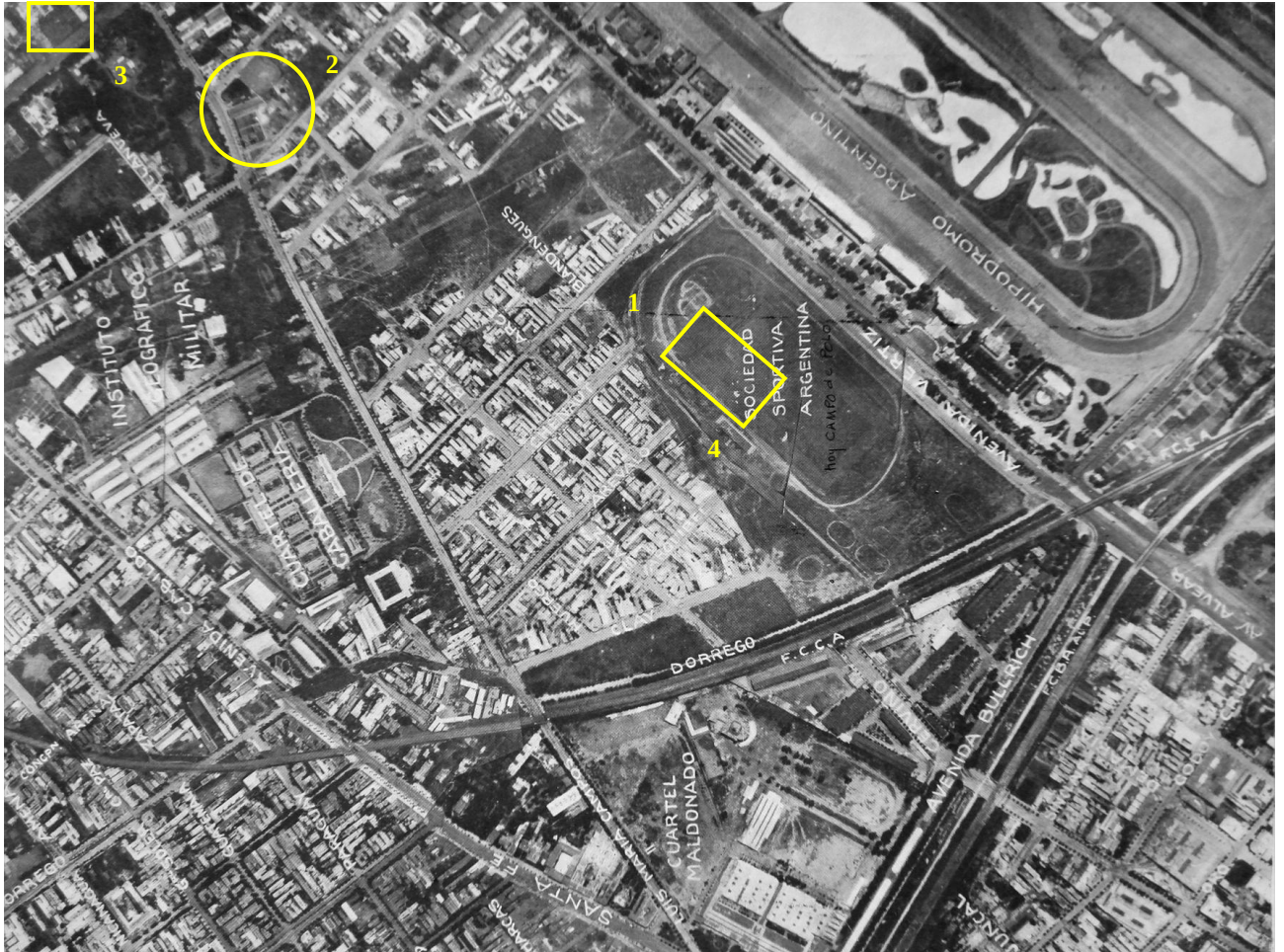
Ocupaba alrededor de veinte hectáreas, en el centro había dos pistas, una de 1100 m de largo y 20 m de ancho destinada a las carreras de trote y a los concursos de *sulky* y la otra de 1000 m por 20 m de ancho para carreras de obstáculos con vallas, barreras y fosos con agua. Era pues, un verdadero hipódromo. El centro de ambas pistas estaba formado por un terreno de 335 m por 116 m destinado a canchas de polo y fútbol²⁴, donde también se practicaba atletismo carreras de automóviles, motocicletas y bicicletas. Disponía de tribunas divididas en dos sectores, uno para los miembros y sus familias y otro para el público en general. Para llegar al campo de la Sportiva se debía recurrir al tranvía eléctrico de la empresa Buenos Aires y Belgrano cuyo boleto costaba quince centavos y si no, se debía recurrir al coche de alquiler a un costo de dos pesos la hora. Estos podían entrar al campo por una puerta sobre la calle Dorrego, abonando la suma de un peso por estacionamiento. En esa misma puerta había una boletería donde se vendían entradas para la tribuna oficial.



Vista del hipódromo *Argentino* y la Sociedad Sportiva. Referencias: 1. sector utilizado para el vuelo de globos debido a la proximidad del tendido de la compañía de gas. 2. Av. Luis María Campos. 3. Tribunas de la Sociedad Sportiva. 4. Tramo utilizado como pista de aterrizaje en el hipódromo *Argentino*. 5. Calle Ortega y Gasset (ex calle Chacarita). 6. Calle Teniente Benjamín Matienzo (ex calle Ushuaia). 7. Compañía de Gas del Río de la Plata. 8. Av. Dorrego. 9. Calle Arévalo. 10. Av. Gral. Indalecio Chenaut. 11. Calle Arce. 12. Av. del Libertador (ex Av. Vértiz). La línea punteada indica el tendido realizado por la compañía de Gas del Río de la Plata. Foto Circa 1920. (Colección particular Juan Carlos Borra)

²⁴ La temporada de carreras, fútbol y polo transcurría de abril a septiembre siendo el costo de la entrada a la tribuna oficial de \$ 3, la reservada: \$ 2 y la popular: \$ 1,50. El abono de temporada se vendía a \$ 10 y se obtenía en el local de Florida 183.

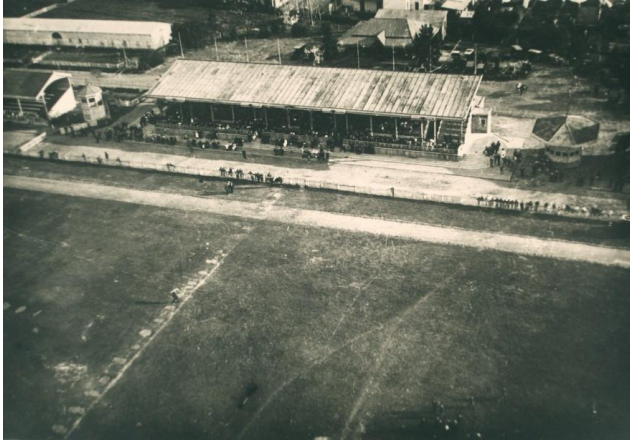
Cuando Anchorena llegó con el globo las autoridades colocaron a su disposición un local para su guarda. Luego el Regimiento de Granaderos también proporcionó facilidades en sus cuarteles para la guarda y conservación del globo *Pampero*²⁵ hasta que el Aero Club Argentino alquiló el inmueble ubicado sobre Av. Cabildo N.º 492 con el mismo fin, mantenimiento del material aerostático y vivienda del técnico Faberes. La vivienda se encontraba en un punto cercano a la Sociedad Sportiva, *Villa Ombúes* y la Estación Central de Palomas del Ejército.



Entre las referencias más apreciables podemos observar el picadero hípico ubicado al norte del circuito (rectángulo grande) corresponde al sector aproximado desde donde salían los globos (1); el círculo indica la ubicación de la Compañía de Gas del Río de la Plata (2), el lugar aledaño a *Villa Ombúes* desde donde operaron los aeróstatos del Aero Club Argentino (Villanueva y De los Ombúes) (3), las tribunas (4). Fotografía aérea tomada por el Ejército en 1929

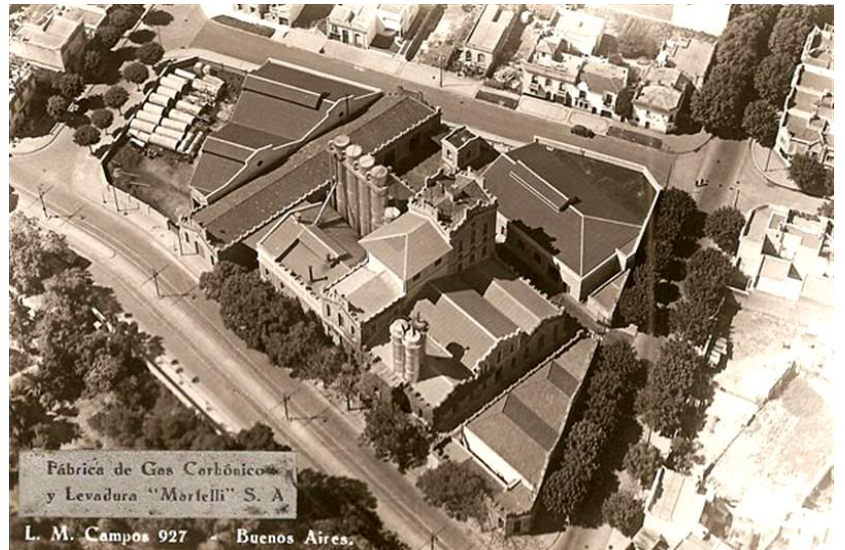
²⁵ Estatutos del Aero Club Argentino del 8 de noviembre de 1909.

El Pampero a 105 años de su desaparición
 © Eloy Martín
 (Actualización Febrero de 2014)



Izquierda: Vista aérea de las tribunas. (Foto Archivo General de la Nación). Derecha: Zona donde se encontraban las tribunas. 2010

Edificio de la Compañía de Gas del Río de la Plata sobre Av. Luis María Campos

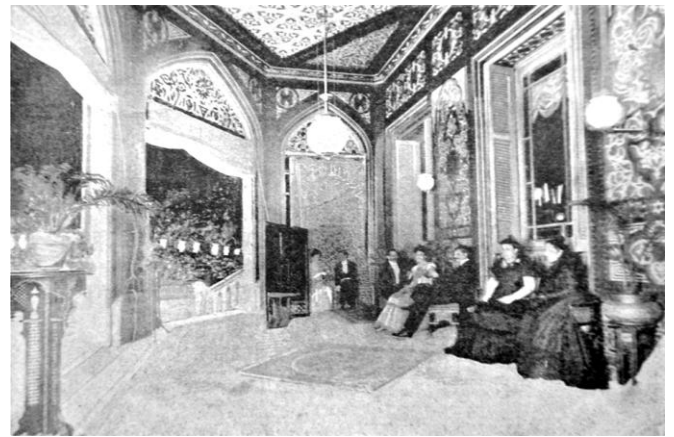


La Compañía de Gas del Río de la Plata en la actualidad

Villa Ombúes²⁶

Fue uno de los lugares emblemáticos de las operaciones aerostáticas desarrolladas en Buenos Aires. El predio era parte de los terrenos correspondientes a la quinta *San José* que perteneció al escritor José Hernández, quien falleció en el lugar el 21 de octubre de 1886.

Era una mansión señorial que, entre fines de 1871 y principios de 1872 perteneció al financista Francisco Tornquist. El predio, de aproximadamente una hectárea²⁷, albergaba un palacete muy característico para el barrio de *Las Cañitas*. El solar fue sucesivamente adquirido por A. Casullo y Adolfo Blaquier (1937) y actualmente es ocupado por la embajada de la República de Alemania.



Villa Ombúes en 1899 (Revista Caras y Caretas)

Según consta en el libro de Actas del Aero Club Argentino, el 23 de enero de 1908²⁸, se resolvió instalar una cañería con tubos de barro cocido de unas tres pulgadas de diámetro entre la Compañía

²⁶ MARTÍN, Eloy, *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8.

²⁷. Estaba demarcado al Oeste por la calle Villanueva, al Norte por la calle *de los Ombúes* (actual Olleros.), al Sur por la calle Gorostiaga al Este por Gutenberg (Av. Luis María Campos).

²⁸ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Libro de Actas N.º 1. Acta N.º 2. Foja 7. En esa reunión también se dispuso enviar una nota a las autoridades de la Sportiva agradeciendo la cesión del local para la guarda del globo.

de Gas del Río de la Plata²⁹ y la propiedad de los Tornquist que se encontraba cruzando la calle Gutenberg. La medida se debió a que si bien se contaba con un local facilitado por la Sociedad Sportiva³⁰, el suministro de gas para el inflado del globo se dificultaba por la baja de presión durante el recorrido.

De esta manera la proximidad del predio permitía que el fluido necesario para el vuelo llegara con mejor presión y la consiguiente reducción de los tiempos de inflado, muy diferentes a los tiempos insumidos para la misma operación en la Sociedad Sportiva Argentina.

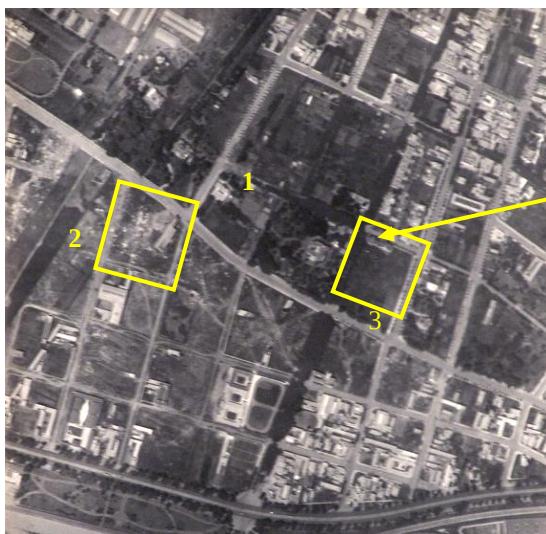
La tradición oral ubica las ascensiones y los registros de vuelo aparece el nombre de la quinta de la familia Tornquist como lugar de ascensión aerostática, pero si examinamos con atención los testimonios orales recopilados del público presente y las escasas fotografías tomadas sobre los aerostatos confirmaremos que en realidad el terreno desde donde operaron no estaba dentro de la propiedad sino frente a ella calle Olleros (entonces *de los Ombúes*) y Villanueva, más precisamente en la actual calle Olleros N.º 1965. Allí se realizaron ascensiones entre el 25 de mayo y el 12 de septiembre de 1909.



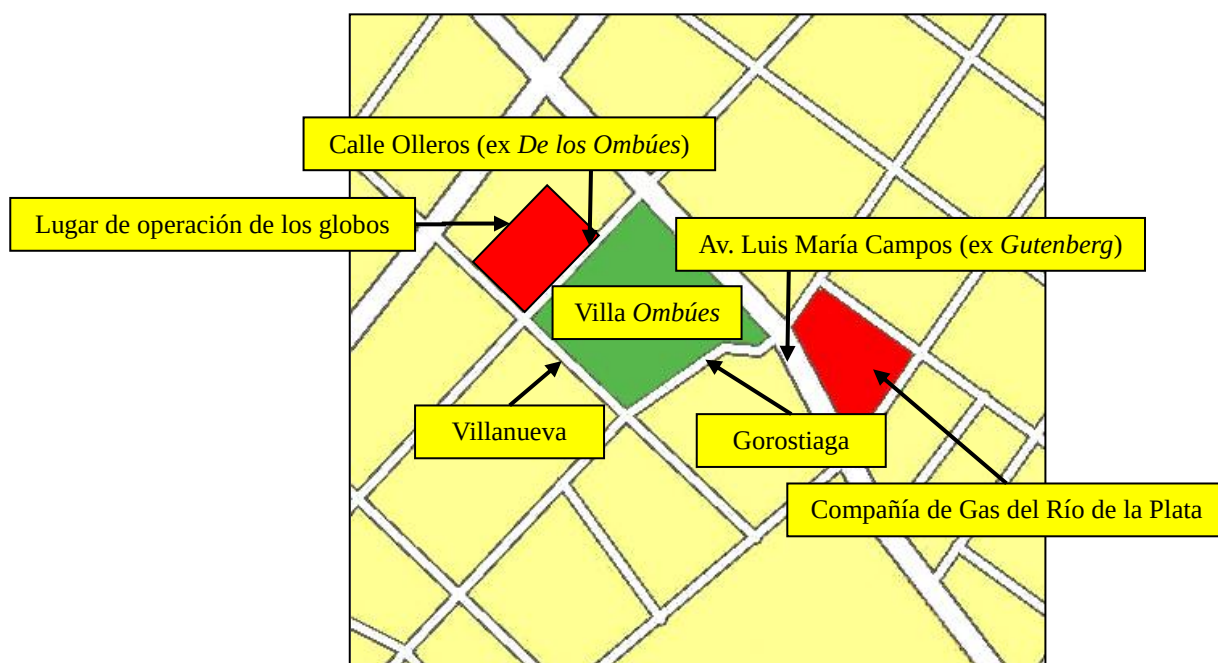
Izquierda: *Villa Ombúes* tomada desde la esquina de las calles Gutenberg y *De los Ombúes* (Diario *La Nación*, 16 de diciembre de 1910). Derecha: Entrada a la propiedad

²⁹ En 1871 la Compañía del Gas Argentino y la Compañía de Gas de Belgrano se fusionaron dando lugar a la *Compañía de Gas Argentino del Río de la Plata* (2 de junio de 1897), luego llamada *River Plate Gas Company Limited*. VERGARA, E. Raúl. (1946) *Historia del Alumbrado de la Ciudad de Buenos Aires*. Sus instalaciones estaban ubicadas sobre calle la Gutenberg (Av. Luis María Campos al 900) y actualmente remodeladas son ocupadas por el shopping *Solar de la Abadía*.

³⁰ La institución también colocó a disposición del Aero Club el comedor de la sede para las reuniones de la Comisión Directiva. Libro de Actas del Aero Club Argentino. Libro de Actas N.º 1. Acta N.º 4. 6 de abril de 1908. Foja 9.



Izquierda: Fragmento de una fotografía aérea tomada a 3500 m de altitud por un piloto de la Misión Militar Francesa el 24 de diciembre de 1919 donde se aprecian los terrenos de *Villa Ombúes* (1), la Compañía de Gas del Río de la Plata (2) y los terrenos utilizados para las ascensiones aerostáticas (3). Derecha: Esquina de Villanueva y Olleros desde donde partieron los aeróstatos del Aero Club Argentino



Para finalizar la descripción de este sitio transitorio de operación aerostática, diremos que la última operación conocida se llevó a cabo el 19 de diciembre de 1909. Fue protagonizada por Felipe Madariaga y Gervasio Videla Dorna a bordo del *Huracán*, y volaron hasta Bella Vista en 4:15 horas de vuelo.

Los vuelos en Argentina

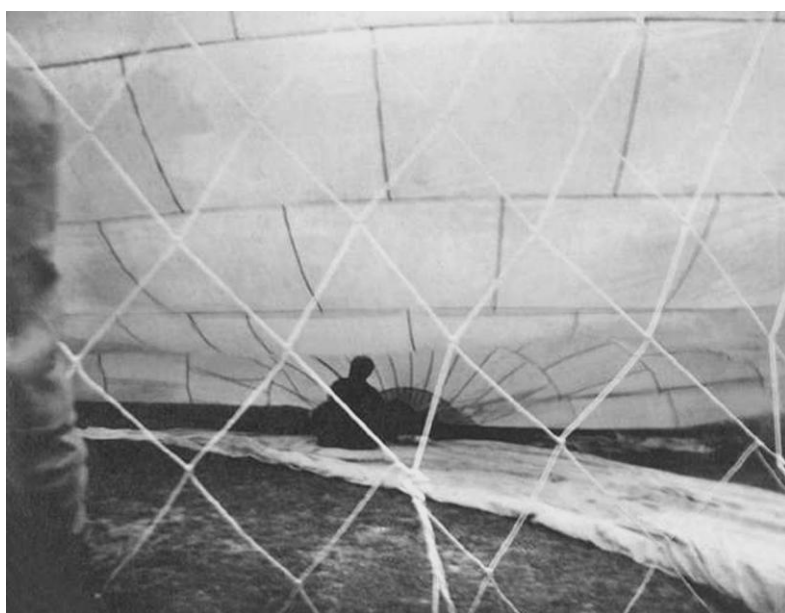
Ascensión del 25 de diciembre de 1907

Para la ocasión la Compañía de Gas del Río de la Plata había colocado una cañería especial desde la usina hasta el frente de la tribuna. Las maniobras de inflado comenzaron a las 10, pero a las 15 la

presión era demasiado baja y el viento había aumentado considerablemente del cuadrante oeste de modo tal que hacía peligrar la seguridad del vuelo y sus tripulantes, por lo que a las 18 Anchorena suspendió las tareas para reiniciarlas el 25. Por la tarde se habían alertado además la lancha *Pampa* (propiedad de Anchorena) y una torpedera comisionada desde La Plata por el ministro de Marina para asistir el vuelo en previsión de un eventual cruce del Río de la Plata.

Las tareas de inflado se reiniciaron el 25 a las 2 y fue supervisada por el Ing. Jorge Alejandro Newbery. Consultado por el periodista del diario *La Nación* dijo: *Vengo de ver el globo. Si el viento no sopla con mayor violencia que en este momento, lo cual obligaría a dar escape a los 600 metros de gas que tiene desde la tarde, a fin de evitar desperfectos, y si la compañía completa la provisión podremos salir esta mañana de 9.30 a 10, con cualquier viento*³¹.

En la crónica del periodista se dio a conocer además la intención de Anchorena y Newbery de estimular la navegación aerostática y organizar parque aerostático militar estaba sucediendo desde hacía algún tiempo en Europa. A las 9 de la mañana ya se apreciaba el público que había llegado al estadio para presenciar el vuelo. Una hora después llegaron los tripulantes para acondicionar la barquilla y supervisar los últimos detalles del esperado evento. El ejército destacó un contingente de soldados del Regimiento N° 1 de Caballería que permanecía colaborando con los preparativos. Pocos minutos después de las 12 y luego de las fotografías de rigor Anchorena dio la orden de *¡Larguen!*



Izquierda: Louis Faberes trabajando sobre el inflado de la envoltura. Derecha: Soldados de los cuarteles de Caballería de Palermo colaborando con las ascensiones. del *Pampero*.1908

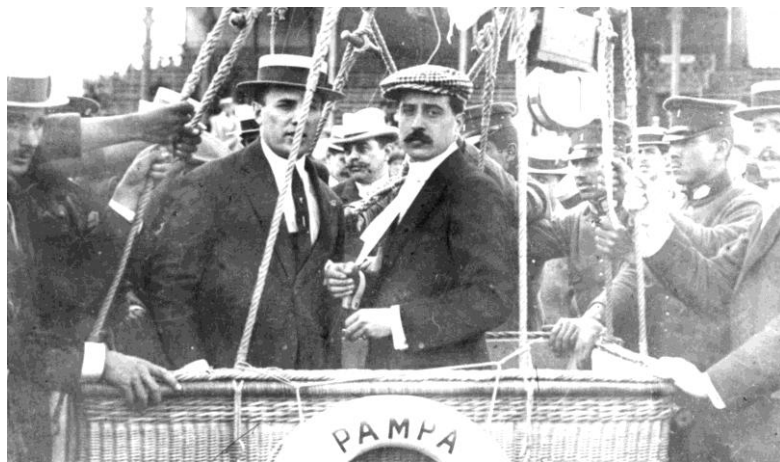
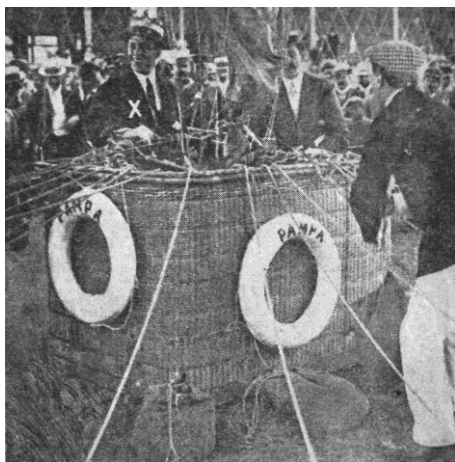
El globo se elevó plácidamente hasta los 150 m y lentamente se dirigió hacia el río perdiéndose de vista. Transcurrieron las horas con la lógica incertidumbre por el destino de los tripulantes. Habían llegado a los 3000 m y comenzaron un franco descenso. Sobre tierra firme y a unos 20 m de altura los tripulantes comenzaron las maniobras para el aterrizaje. Debido a la velocidad de la caída Anchorena arrojó todo el material que llevaban de lastre y cuanto quedaba en la barquilla: los instrumentos, una valijita, un cesto, la máquina fotográfica, los pocos objetos que quedaban para

³¹ Diarios *La Nación*, *La Razón* y *La Prensa*, 25 de diciembre de 1907.

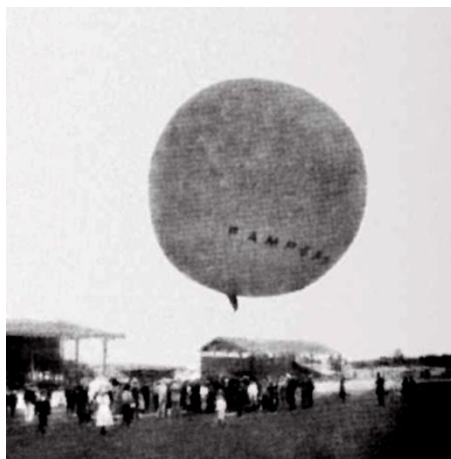
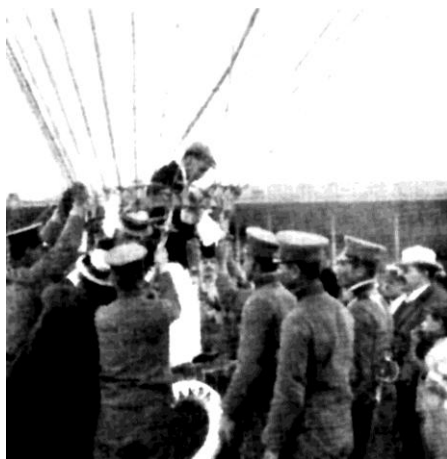
evitar una caída violenta³², sin embargo no pudieron evitar el impacto seguido de unos 200 m de arrastre a través del campo.

Por la noche el corresponsal del diario *La Nación* emitió el esperado despacho: *Montevideo,-25.- Aunque todavía no se tiene ningún dato oficial respecto al sitio donde cayó el Pampero sé que éste bajó á las 5 de la tarde aproximadamente, con feliz éxito, en la costa de Conchillas, departamento de Colonia, dirigiéndose los excursionistas á la estancia del Sr. Bell, situada en ese paraje.*

Por su parte los excursionistas nos dirigieron desde Conchillas el siguiente telegrama, fechado a las 8.15 de la noche: Espléndido viaje. Bajamos con todo éxito en el departamento de Colonia, á siete leguas de las costa, en la estancia de D. Tomás Bell. Saludos.-Newbery-Anchorena³³.



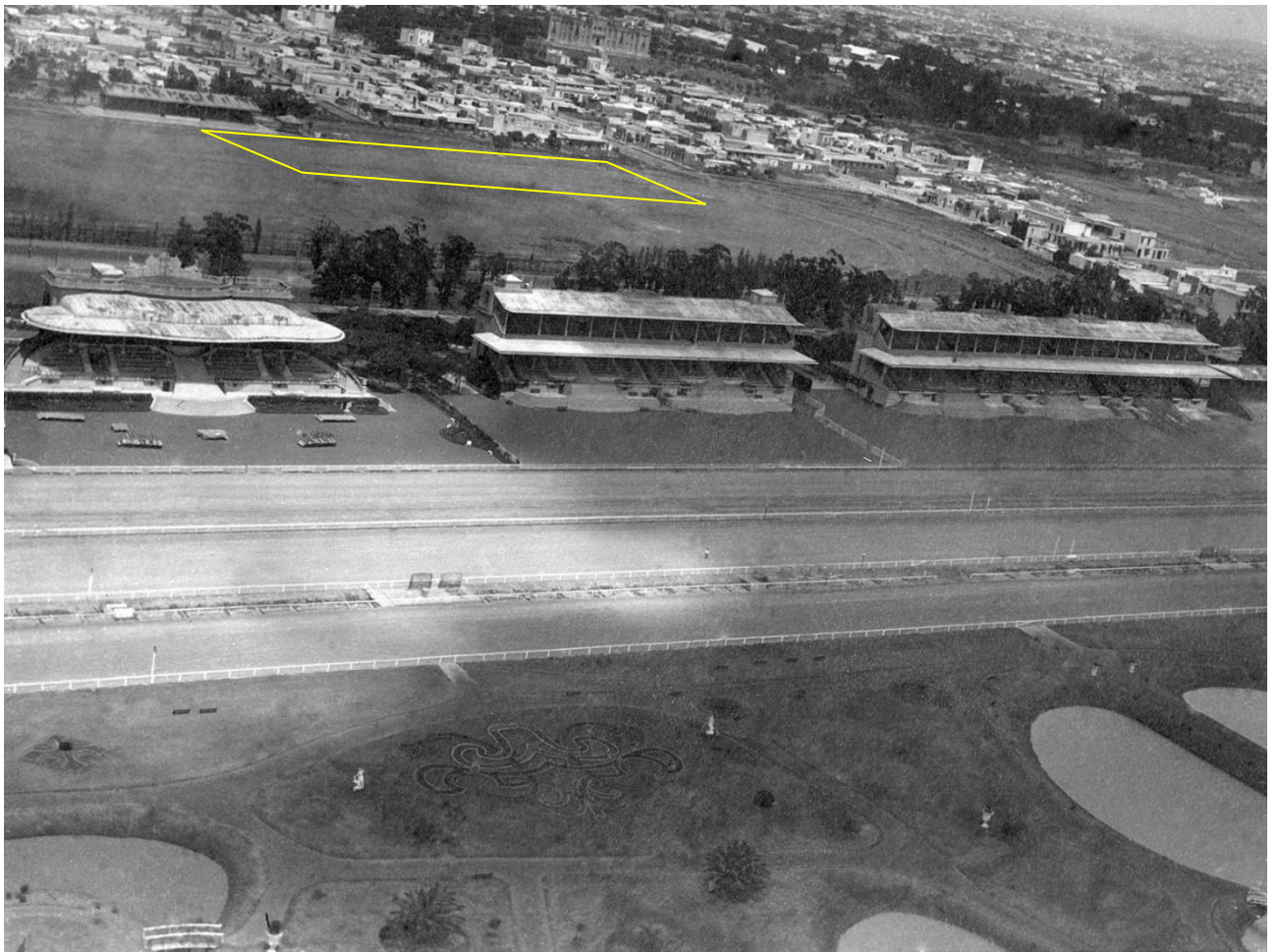
Anchorena y Newbery en la barquilla del *Pampero*. 25 de diciembre de 1907. Los salvavidas con la inscripción *Pampa* fueron tomados de la embarcación personal de Anchorena



³² Diario *La Argentina*, 27 de diciembre de 1907.

³³ Diarios *La Nación*, *La Razón* y *La Argentina*, 26 de diciembre de 1907.

El Pampero a 105 años de su desaparición
© Eloy Martín
(Actualización Febrero de 2014)



Sector desde donde operó el *Pampero* (Foto colección Juan Carlos Borra)



Foto actualizada del sector desde donde operó el *Pampero*. 2010

El 26 se trasladaron en carro hasta Conchillas donde fueron invitados por el médico británico J. M. Kyle, finalmente se dirigieron al puerto y embarcaron hacia el puerto de Buenos Aires a bordo del vapor *Luna*³⁴. Luego el periodista del diario *La Argentina* proporcionaría los detalles más salientes del vuelo: ascenso en una hora hasta los 700 m durante un recorrido de 28 kilómetros. Luego un recorrido de 35 minutos, a 3000 metros de altura con una velocidad relativa de 100 kilómetros por hora.

Ascensión del 7 de febrero de 1908

El Aero Club Argentino inició su actividad práctica el 7 de febrero de 1908, que consistió en una nueva ascensión del *Pampero* a cargo del Ing. Newbery y el Mayor Correa³⁵. Despegaron de la Sportiva y en algo más de 5:25 horas de vuelo aterrizaron en la Estancia *La Armonía*, propiedad de la Sra. Susana T. de Castex.



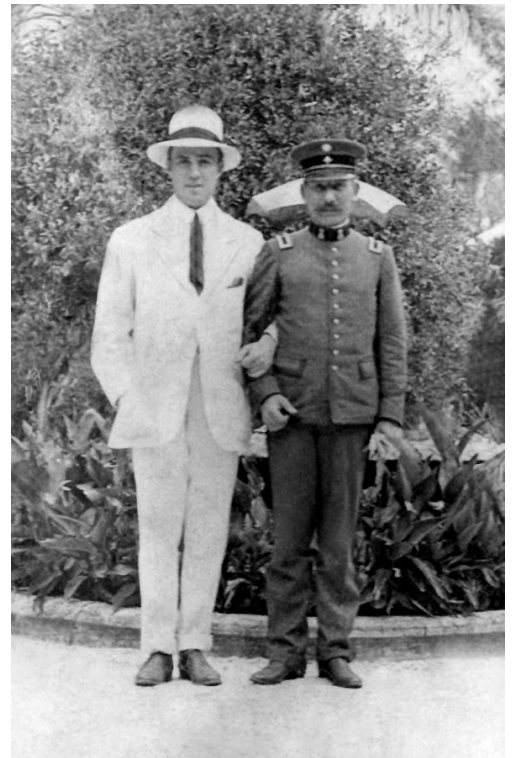
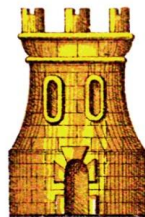
Izquierda: Ing. Jorge Alejandro Newbery
Derecha: Mayor Waldino Correa

³⁴ Diarios *La Nación*, 27 de diciembre de 1907.

³⁵ Este acontecimiento posibilitó que accediera al brevet de Piloto Aeronauta N.º 3 otorgado por la institución y fuese el segundo oficial del Ejército Argentino en tripular al mando una aeronave, luego del Teniente coronel Robert A. Chodasiewicz.

El Ing. Jorge Alejandro Newbery con el Mayor de artillería Waldino Correa. La foto seguramente fue tomada en ocasión del vuelo del 7 de febrero de 1908. Curiosamente con emblema del arma de Ingenieros en el cuello de su uniforme, pese a que su arma de origen era la Artillería.

En esos años había una escuela de aplicación común para las dos armas y sus oficiales cumplían funciones en cualquiera de las dos armas del ejército. Era bastante común ver oficiales de artillería como jefes de unidades de ingenieros y viceversa



En la barquilla del *Pampero* se ve al Ing. Alejandro Newbery y al Mayor Correa, en el medio de ambos, con barba, está el ingeniero británico Thomas Walter Owen. *Villa Ombúes*, 7 de febrero de 1908. (Foto Archivo General de la Nación)

Ascensión del 19 de abril de 1908

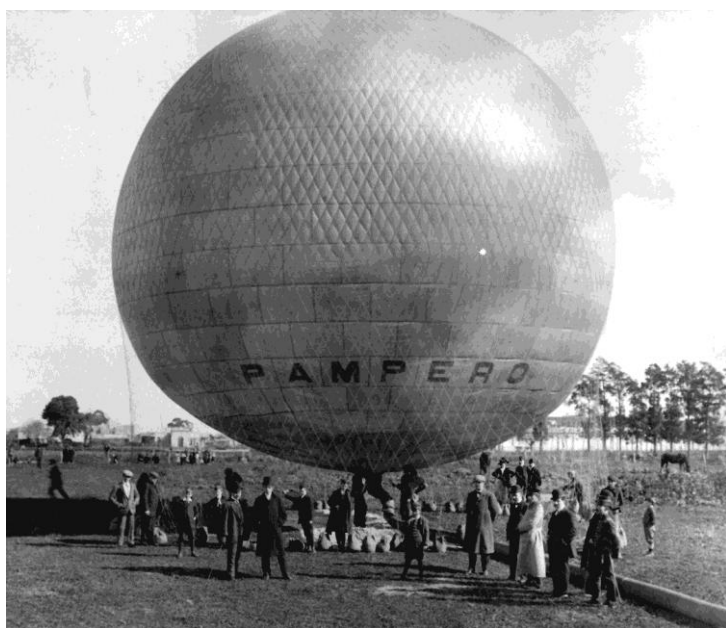
La operación fue autorizada en la sesión del 6 de abril³⁶. Fue llevada a cabo por el Mayor Correa y E. F. Newbery. Despegaron del sector noroeste de la Sociedad Sportiva y luego de recorrer 230 km en 7:30 horas de vuelo³⁷ aterrizaron en Estación Parravicini, partido de Dolores.



Inflado del *Pampero* en el campo de la Sociedad Sportiva, en ocasión del tercer vuelo en el país realizado el 19 de abril de 1908 hasta Estación Parravicini tripulado por el Ing. Jorge Alejandro Newbery (1) y el Mayor Waldino Correa (2). De espaldas, con capote gris, al lado del tubo de gas, se ve al Mayor Correa supervisando la operación

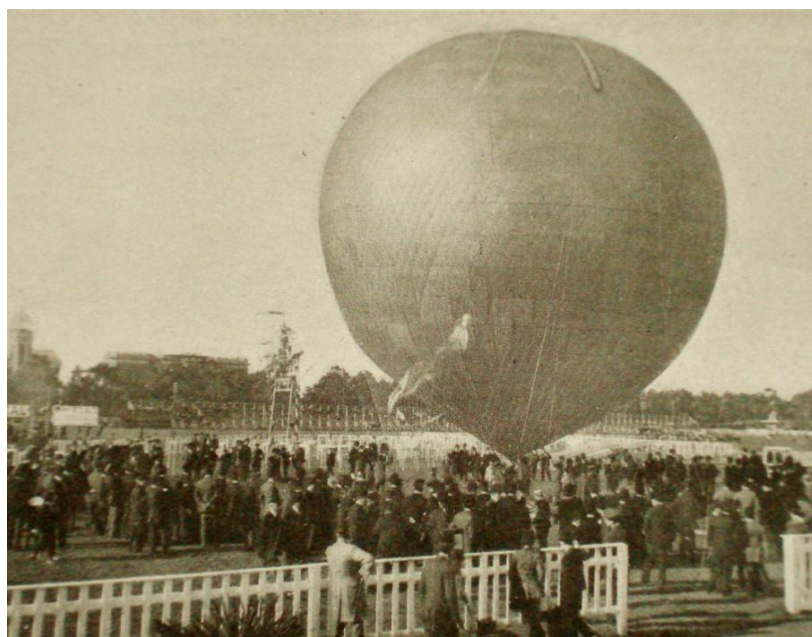
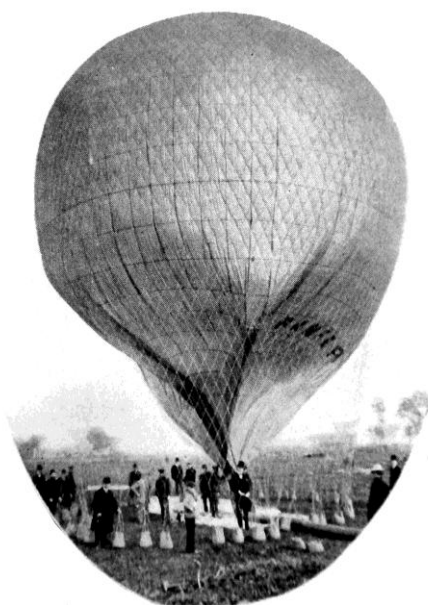
³⁶ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Libro de Actas N.º 1. Acta N.º 4. Foja 9.

³⁷ 6 horas de vuelo En LIRONI, Julio Víctor. (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres Gráficos Fenelli. Julio de 1958. Buenos Aires.



Ascensión del 2 de mayo de 1908

El globo estuvo tripulado por Ernani Mazzoleni con Eduardo Federico Newbery y el Mayor Waldino Correa. Volaron de Belgrano a Moreno en 3:30 horas de vuelo³⁸ cubriendo 36 km.



Preparativo y salida del *Pampero* desde la Sportiva el 2 de mayo con Ernani Mazzoleni, Eduardo F. Newbery y el Mayor Waldino Correa. Revista *La ilustración Sud-Americana* N.º 369. 15 de mayo de 1908

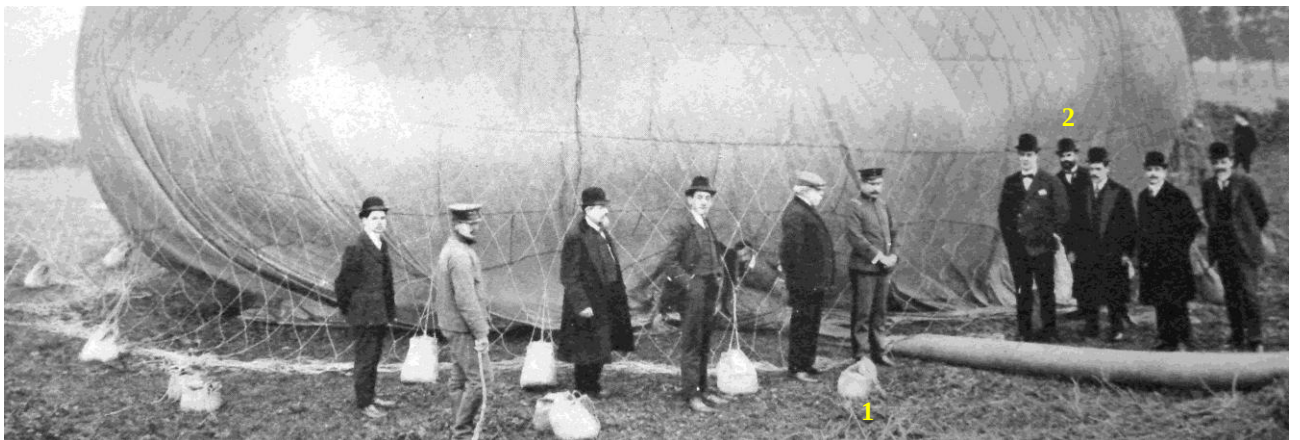
³⁸ 2:10 horas de vuelo en LIRONI, Julio Víctor. (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres Gráficos Fenelli. Julio de 1958. Buenos Aires.

Ascensión del 25 de mayo de 1908

Fue protagonizada por el Ing. Horacio Anasagasti y el Dr. Eduardo Federico Newbery. Partieron de la Sociedad Sportiva y luego de 2:50 horas de vuelo aterrizaron en Lomas de Zamora completando un recorrido de 25 km³⁹. En este vuelo Anasagasti obtuvo su título de piloto aeronauta.

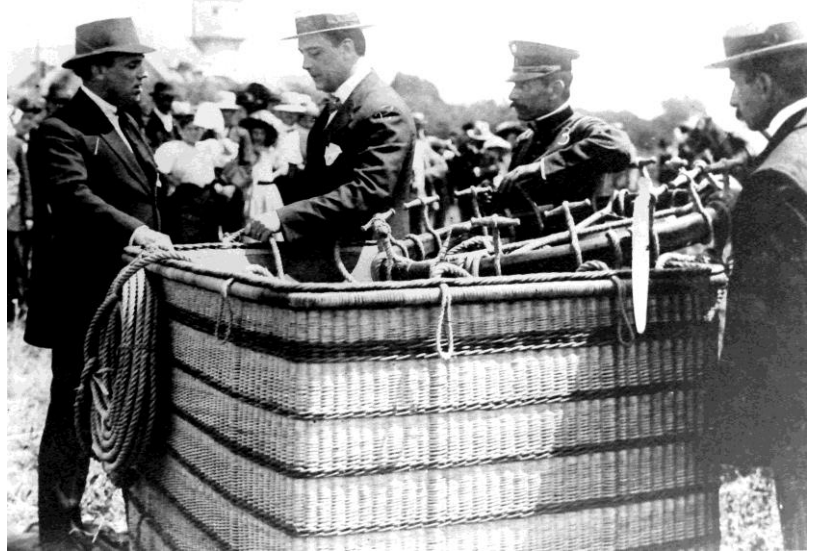


Inflado del *Pampero* asistido por personal del ejército para la ascensión protagonizada por Eduardo Federico Newbery (1, con la mano izquierda sobre la envoltura), Waldino Correa (2) y Luis Irigoyen. Fue llevada a cabo desde *Villa Ombúes* el 28 de junio de 1908



Vuelo de 25 de mayo de 1908 donde se pueden apreciar a W. Correa (1) y a Thomas Owen (2). *La ilustración Sud-Americana* N° 373 15 de julio de 1908

³⁹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 124.



Izquierda: Maniobra final de inflado del globo en la Sportiva. Derecha: Jorge Newbery conversa con Anasagasti y el Mayor Correa en la barquilla del globo



Ing. Horacio Anasagasti, a la derecha caricatura alusiva al globo Patriota donado por él al Aero Club Argentino

Ascensión del 28 de junio de 1908

Fue protagonizado por Eduardo Federico Newbery, Waldino Correa y Luis Irigoyen. Volaron de Belgrano a General Belgrano en 5:40 horas de vuelo⁴⁰ recorriendo 143 km⁴¹.

⁴⁰ 5:20 horas de vuelo en LIRONI, Julio Víctor. (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres Gráficos Fenelli. Julio de 1958. Buenos Aires.

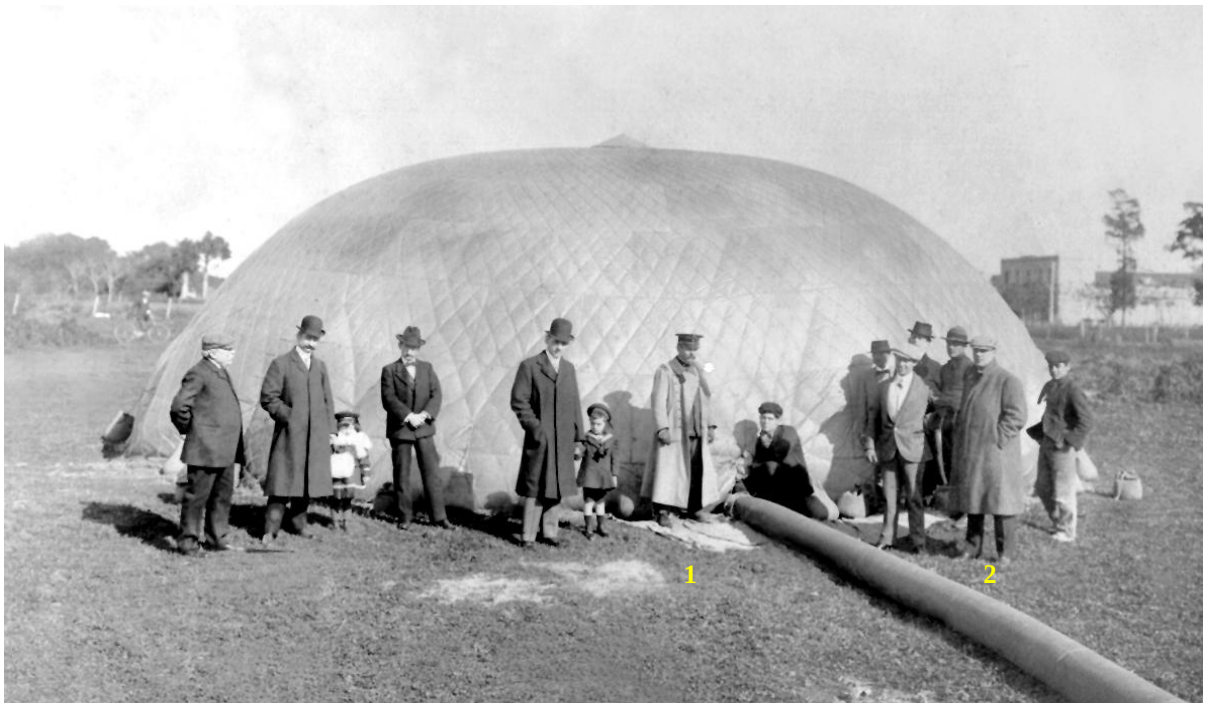
⁴¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N° 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 156.

Ascensión del *Pampero* que muy probablemente corresponda con el vuelo del 28 de junio. La fotografía podría haber sido tomada hacia el norte desde la calle de los Ombúes del lado de la quinta de *Villa Ombúes*. Dirección de Estudios Históricos de Fuerza Aérea. Colección Mortz



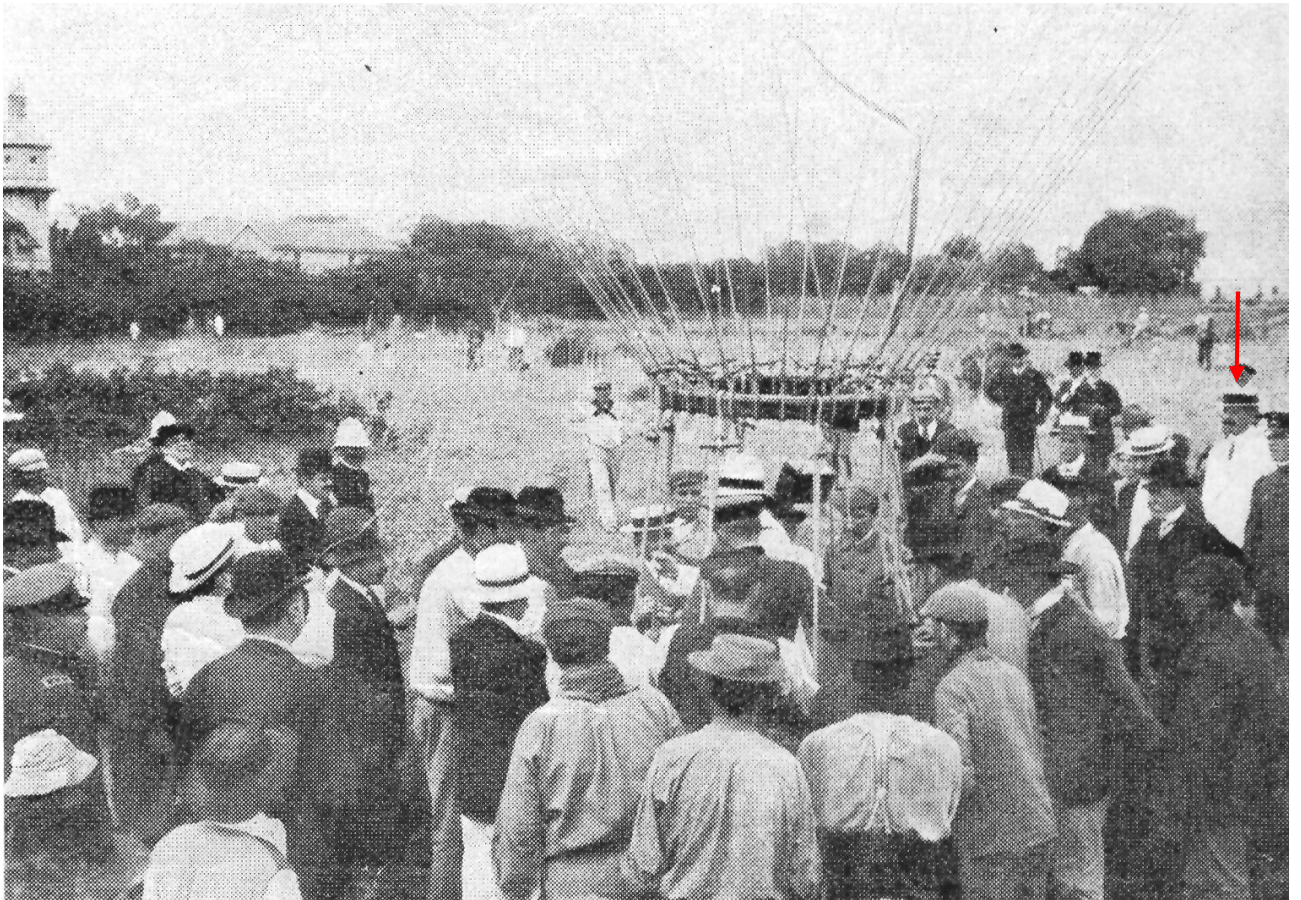
Ascensión del 9 de julio de 1908

El vuelo fue tripulado por el Mayor Correa, Anasagasti y Eduardo F. Newbery. Volaron de *Villa Ombúes* a Marcos Paz en 4:40 horas de vuelo⁴² recorriendo 48 km.



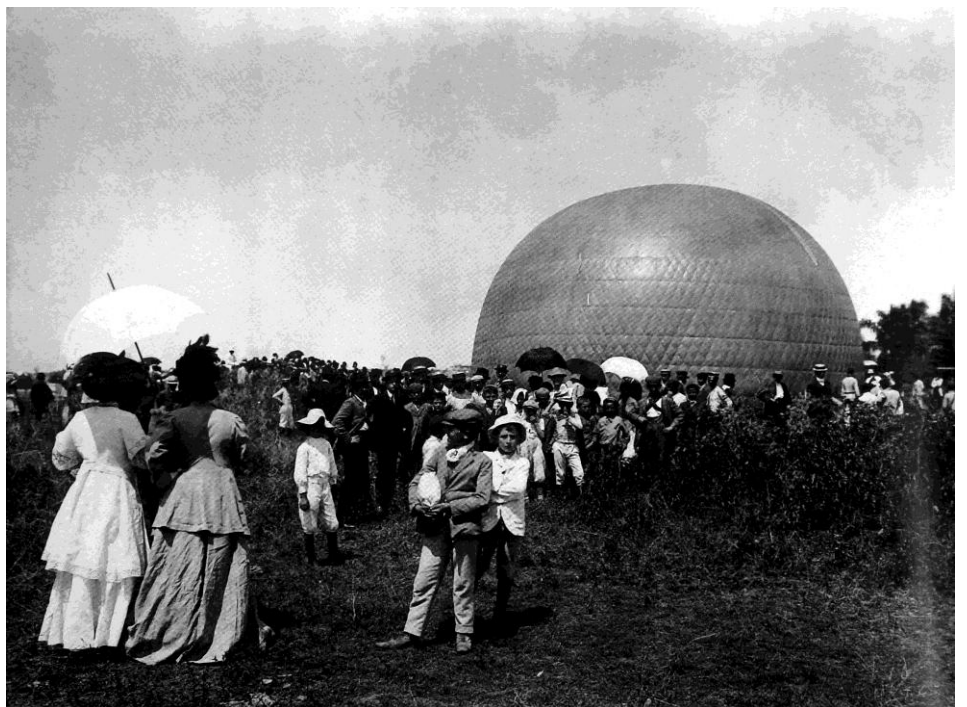
Inflado del *Pampero* para el vuelo realizado a Marcos Paz por el Mayor Waldino Correa (1) con el Ing. Horacio Anasagasti (2). 9 de julio de 1908

⁴² 4:20 horas de vuelo en LIRONI, Julio Víctor. (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres Gráficos Fenelli. Julio de 1958. Buenos Aires.



Otra vista de la ascensión del 9 de julio de 1908. La flecha señala al Sr. Carlos Delcasse con traje blanco observando las alternativas de las maniobras

Inflado del *Pampero* en la zona de *Villa Ombúes* que probablemente corresponda a la llevada a cabo el 9 de julio de 1908 (Colección César Gotta)





El Pampero frente a la quinta *Villa Ombúes* en ocasión del vuelo protagonizado por el Mayor Correa, Ing. Anasagasti y el Dr. Eduardo F. Newbery. 9 de julio de 1908. (Foto Archivo General de la Nación)

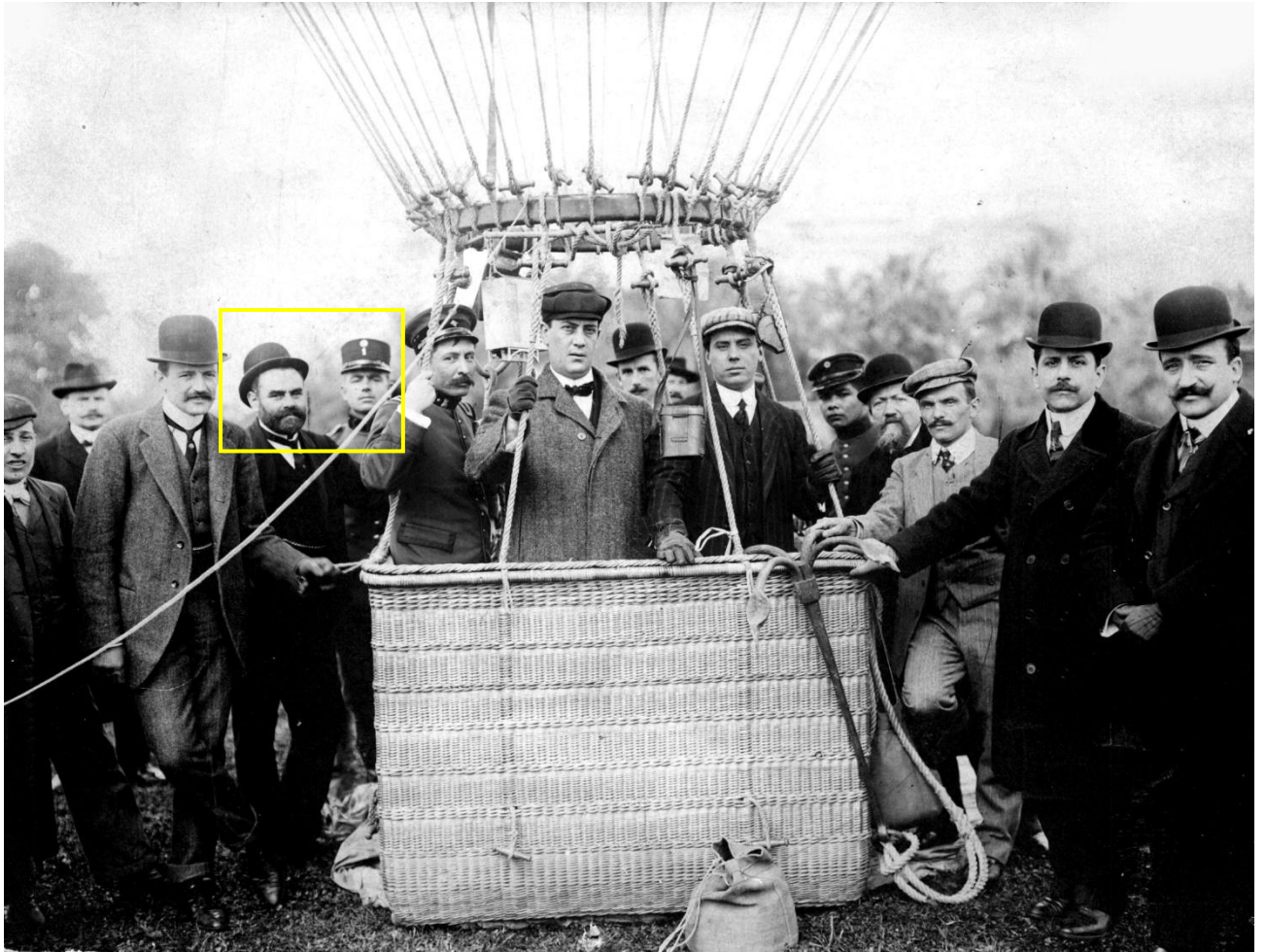
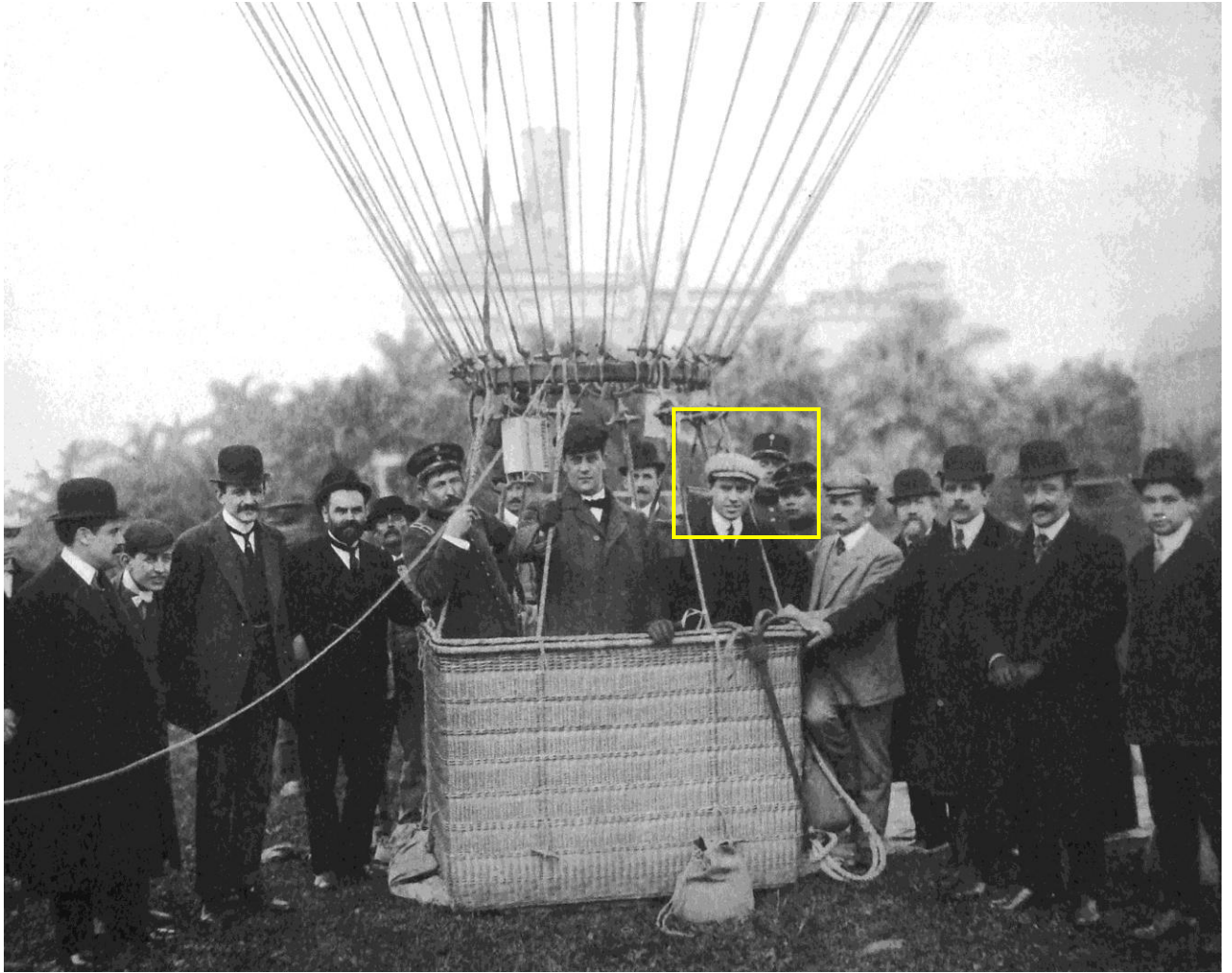


Foto del Mayor W. Correa, Ing. Anasagasti y Dr. Eduardo F. Newbery en la barquilla del antes de la partida. En el recuadro podemos ver al sargento Romero y a Owen, el fallido pasajero del último vuelo. 9 de julio de 1908 (Foto Archivo General de la Nación)



Ascensión del *Pampero* con el Mayor Correa, Ing. Anasagasti y el Dr. Newbery realizado el 9 de julio de 1908. Tal como ocurrió con Owen en otra fotografía tomada el mismo día, en este caso el rectángulo marca los rostros de Eduardo Newbery y del Sargento Eduardo José Romero, tripulantes del vuelo del 17 de octubre. (Foto Archivo General de la Nación. Revista *Caras y Caretas* N.º 1978. 29 de agosto de 1936)

Ascensión del 19 de julio de 1908

El vuelo fue tripulado por Eduardo Francisco Newbery con Lisandro Billinghamurst y Thomas Walter volaron de Belgrano a La Plata, junto a la cárcel de mujeres en 4:40 horas de vuelo⁴³ recorriendo 55 km.

⁴³ 4:10 horas de vuelo en LIRONI, Julio Víctor. (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres Gráficos Fenelli. Julio de 1958. Buenos Aires.



Eduardo Francisco Newbery



Lisandro Billinghurst



Thomas Walter Owen

Ascensión del 21 de septiembre de 1908

Fue protagonizado por con Eduardo Perelli volaron de Belgrano a Glew en 7:46 horas⁴⁴ con un recorrido de 35 km.



Ernani Mazzoleni

El último vuelo

La décima ascensión del globo en la Argentina había sido programada desde *Villa Ombúes* las 17 del 17 de octubre de 1908. Para la ocasión se había congregado una importante cantidad de público entre los que se encontraban el personal del ejército que colaboraba con palomas mensajeras provistas por la Estación Central que se encontraba en los terrenos que actualmente ocupa la Escuela Superior Técnica del Ejército sobre Av. Cabildo N.º 15. Para ese vuelo fue enviado el Sargento Romero con una canasta conteniendo diez palomas mensajeras de raza holandesa tipo *Amberes* (N.º 0022, 0028, 0044⁴⁵, 0077, 0086, 0093, 0098, 00110, 00131 y 00143) con el objeto de facilitarle al piloto su enlace con tierra.

⁴⁴ 6:46 horas en LIRONI, Julio Víctor. (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres Gráficos Fenelli. Julio de 1958. Buenos Aires.

⁴⁵ Este pichón fue encontrado en Río Santiago por el Ing. O. Waldeof el 21 de octubre a las 16 y no llevaba mensaje alguno. CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Capítulo XXVII. Pág. 146.

Eduardo había resuelto realizar un vuelo nocturno, y a tal efecto invitó para acompañarle a su amigo Thomas Walter Owen⁴⁶. Debido quizá a un malentendido, éste no llegó a la cita. El apremio por salir del piloto hizo que trasladara el convite al sargento Romero. El suboficial, ante la requisitoria formulada accedió a la barquilla con un alto espíritu de aventura fundado en el afán de colaborar con la vocación de servicio que lo caracterizaba.



Izquierda: Sargento Romero. Derecha: Fotografía tomada durante la partida, publicada en *La Ilustración Sud-Americana* N.º 380 el 30 de octubre de 1908. En ambas fotografías se aprecia sobre el cubrecabezas el número correspondiente al Regimiento N.º 3 de Caballería de Línea *Coraceros de Buenos Aires*⁴⁷

Cuando el aeróstato despegó eran las 17:30, una suave brisa lo llevó con rumbo noreste. Sobrevoló el barrio de Flores, muy cerca de ahí, más precisamente en la casa de Julio de la Vega del Mármol ubicada sobre la avenida Juan Bautista Alberdi N.º 1500, por razones que desconocemos cayó una funda de lona que había hecho confeccionar especialmente Anchorena para proteger la envoltura del globo y que llevaban los tripulantes⁴⁸.

Luego se dirigió hasta Devoto donde fue avistado a las 18:15, y a las localidades bonaerenses de San Martín y Moreno donde fue visto última vez a las 19⁴⁹. Según registros meteorológicos de la época, en esos momentos el viento comenzó a soplar del cuadrante norte a una velocidad de 50 km/h. Se aprecia que a las 21:30 pasó por Bahía Blanca, en Ing. White la policía recogió testimonios de su avistaje entre las 20 y las 21 que se sumaron al de pobladores que dicen haberlo

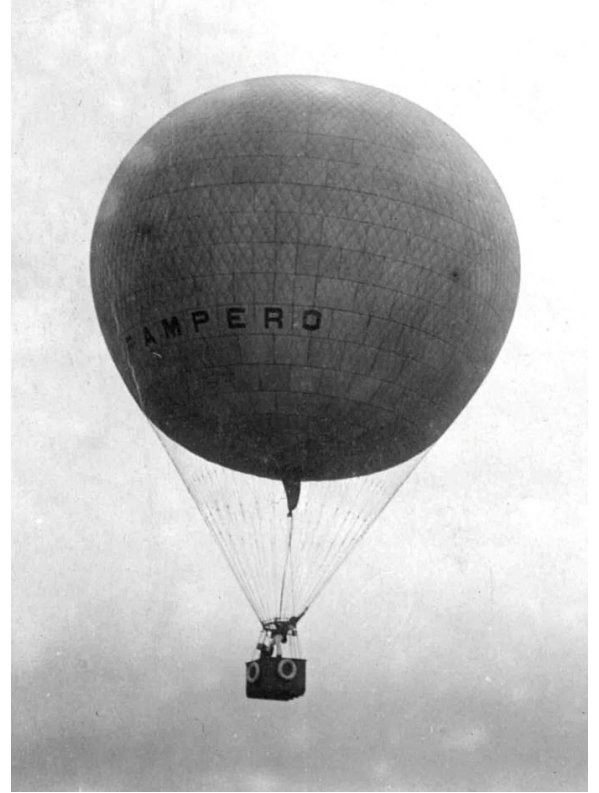
⁴⁶ Gerente de la compañía *Comtelbaso Ltd.* y primer traductor al inglés del Martín Fierro. Por rara coincidencia del destino el predio de Villa Ombúes había formado parte de los terrenos correspondientes a la quinta *San José* que perteneció a José Hernández y donde falleció el escritor a las 17:10 del 21 de octubre de 1886. CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Capítulo XXVII. Pág. 145. BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N.º 3, 2ª Parte. Pág. 11.

⁴⁷ Creado por el gobierno de la provincia de Buenos Aires el 10 de junio de 1823 al mando del Teniente coronel Juan Lavalle. Libro Histórico de la unidad 1826-1903. Prólogo.

⁴⁸ La pieza fue entregada el 7 de agosto de 1969 por el Dr. Luque del Mármol en el domicilio particular del Brigadier Ángel María Zuloaga.

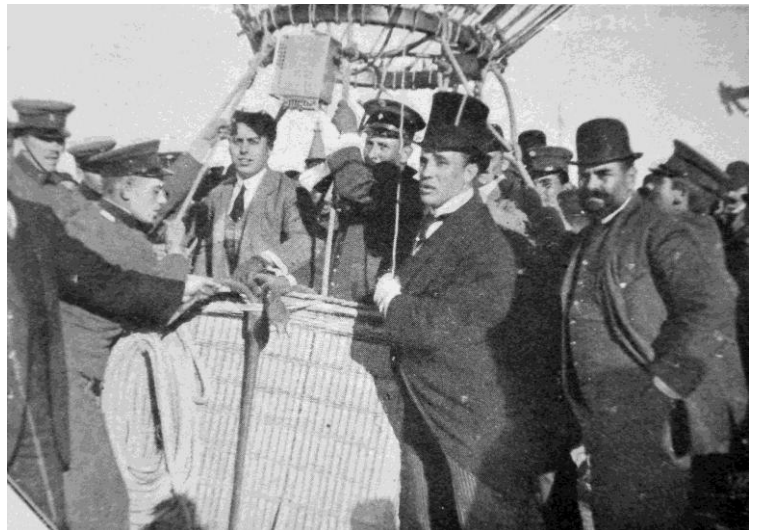
⁴⁹ Revista *Caras y Caretas* N.º 525. 24 de octubre de 1908.

visto descender zona de Viedma⁵⁰. Transcurridas las horas sin noticias de los aeronautas, la ansiedad, que ya había hecho presa de los familiares, comenzó a tomar estado público. Y cuando las horas sumaron días sin la menor novedad, el desaliento se afirmó irrefrenable en todos los sectores de la gran aldea.



Izquierda: Se ven a Jorge Newbery y de espaldas al Mayor Waldino Correa haciendo los últimos ajustes antes de la partida. Derecha: El *Pampero* en vuelo a 400 m. La foto publicada en realidad corresponde al vuelo del 25 de diciembre de 1907. Revista Caras y Caretas N.º 525. 24 de octubre de 1908

A punto de partir los tripulantes prestos en la barquilla, al con galera Jorge Newbery y con las manos en el bolsillo y sombrero bombín vemos a Owen



⁵⁰ *Ibíd.*

Menudearon entonces las bromas de los desalmados; falsos telegramas, notas y comunicados que situaban al *Pampero* en distintos puntos del país, aún, allende nuestras fronteras: cartas de los aeronautas que resultaron apócrifas, así como hallazgos de elementos pertenecientes al esférico, tan falsos como aquellas... La crítica destructiva tomó también caracteres inusitados; toda ella cayó incontrolada sobre Jorge Newbery y el Aero Club Argentino, cuya comisión directiva casi en pleno, desertó.

Entrega de pieza fue entregada el 7 de agosto de 1969 por el Dr. Luque del Mármol en el domicilio particular del Brigadier Ángel María Zuloaga con la presencia en el centro del Director del Museo Nacional de Aeronáutica, Comodoro Smith Estrada. Foto Revista *Aeroespacio*. Agosto de 1969



Nueva ascensión del Pampero—Ayer a las cinco de la tarde partieron en el globo Pampero, de las avenidas Gutenberg y Pampa, los señores Eduardo Newbery y T. A. Owen, con el objeto de realizar una ascensión nocturna, la primera en este género que se efectúa entre nosotros.

El globo, que en sus primeros momentos se mantuvo á poca altura, marchando lentamente cruzó una hora después por sobre el pueblo San Martín, remontándose en esos momentos y tomando rumbo al oeste.

Todo hace esperar que los excursionistas habrán realizado su deseo sin mayores tropezos, no habiéndonos sido posible obtener noticias precisas de su descenso.

El Pampero—

Como se recordará, el Pampero fué traído el año pasado por don Aurón Anchorena, que con él había efectuado algunas ascensiones partiendo del parque aerostático del Aero Club de Francia, en París. Es un globo perfectamente construido, que reúne todos los adelantos y que está provisto de aparatos registradores de precisión.

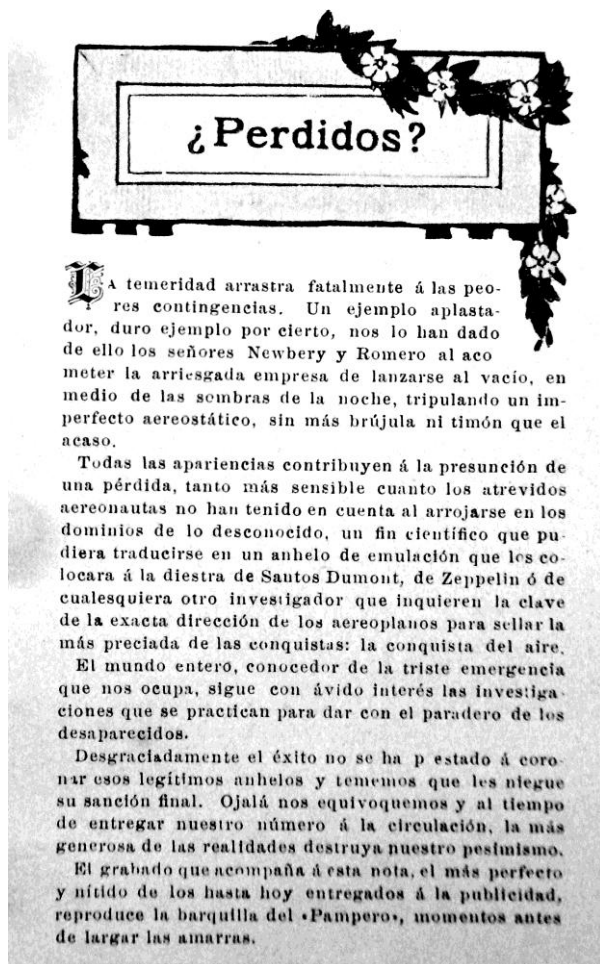
El Sr. Anchorena efectuó aquí su primera ascensión, partiendo de la Sportiva en compañía del ingeniero Jorge Newbery, y descendiendo en la vecina orilla, cerca de la Colonia, después de un viaje impresionante. En la segunda ascensión intervino también el Sr. Newbery, quien tocó tierra á inmediaciones de La Plata, en la estancia de D. Leonardo Pereyra. Posteriormente el Pampero, donado ya al Aero Club Argentino, constituido por entonces, efectuó tres viajes más, en los cuales condujo á los Sres. Eduardo Newbery, mayor Correa, H. Anasagasti, T. A. Owen, L. Billingham y L. de Irigoyen. Fueron excursiones felices, llevadas á cabo sin el menor tropiezo. Esta era la sexta. En la tercera el globo descendió en Parravicini, después de pasar por Dolores, recorriendo unos 300 kilómetros. En la cuarta llegó nuevamente á La Plata y en la quinta el viaje terminó á 150 kilómetros de la capital, cerca de la línea del ferrocarril al Oeste.

Izquierda: Artículo -erróneo por cierto- publicado el diario *La Nación* el 18 de octubre donde se anunció el vuelo de E. Newbery con Tomas Owen. Derecha: Comentarios sobre el *Pampero* publicado por el mismo periódico el 21 de octubre

El dolor y la aflicción hicieron flaquear por un momento la recia envergadura de Jorge Newbery. En una carta —quizá poco conocida— que en fecha 31 de octubre de 1908 dirigió al secretario del Aero Club, don Osmán Pérez Freire, Jorge expresaba:

Debido a la angustiosa incertidumbre por la suerte de mi hermano Eduardo, no me será posible seguir ocupándome de ese Club, por lo cual le estimarla citara a la comisión directiva haciéndole presente mi renuncia y la necesidad de convocar a Asamblea Extraordinaria, con el objeto de reintegrar la Comisión". —termina la nota con otro párrafo del cual surge clara evidencia de su

natural responsabilidad, en este caso, con la institución que en esa oportunidad presidía— *Le agradecería hiciera esta comunicación lo más pronto posible, pues es necesario atender compromisos contraídos por el Club y tomar las disposiciones necesarias para beneficiarse con las donaciones prometidas por el Jockey Club y el Hipódromo Nacional para fin de año, lo saluda muy atte. (fdo.) Jorge Newbery.* Felizmente para la aviación nacional, Newbery dejó sin efecto más tarde tal decisión.



Izquierda: Artículo sobre la desaparición del aeróstato publicado por La ilustración Sud-Americana N° 380 el 30 de octubre de 1908. Derecha: Artículo sobre la pérdida del *Pampero* publicado el 21 de octubre de 1908

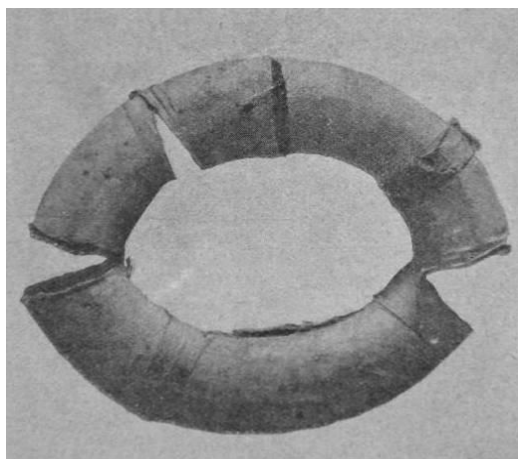
El 27 de octubre la jefatura de la policía de la provincia de Buenos Aires comunicó haber recibido un comunicado del comisario de Las Flores: Juan B. Bonet que expresaba lo siguiente:

Esta tarde tuve conocimiento que el menor Alejandro Ibarra, en campo de propiedad de su padre, cuartel segundo sobre el camino de Rauch, encontró un trozo de salvavidas. Más al sur, a unas diez cuerdas de aquél, la señora Alejandra Ferreyra halló otro trozo, que unido con el primero, faltan 36 centímetros para completarlo.

Estos hallazgos fueron hechos en las fechas 18 y 20 del actual, por lo que se presume pueden pertenecer al globo "Pampero". Los trozos fueron depositados en la imprenta "Reacción" de Las Flores. Desprendo comisión en busca de otros indicios.

Subsidiariamente el señor Cassagné recibió en su domicilio de la capital un telegrama procedente de Las Flores suscripto por Luis Dumont que expresaba: *Avisé a Newbery que tengo en mi poder salvavidas blanco, encontrado el 18 mañana en campo. Supongo sea del "Pampero"*.

También la revista *Caras y Caretas* del 7 de noviembre de 1908 replicó una noticia del diario *La Prensa* respecto de un supuesto guarda tren llamado Modesto Arias que afirmó haber conversado con el Sargento Romero en la estación Chichinales ubicada en el departamento General Roca, provincia de Río Negro a poco más de 400 km al noroeste de Carmen de Patagones y a unos 500 km del lugar estimado de la caída que aparece en el mapa; confirmándose luego la falsedad del testimonio.



Izquierda: Restos del salvavidas hallado en campos aledaños a la localidad de Las Flores el 18 de octubre. Revista *Caras y Caretas* N.º 527. 7 de noviembre de 1908
Derecha: Modesto Arias

Se tejieron muchas más especulaciones en torno de su desaparición, una de ellas apareció en 1910. El martes 1 de marzo de 1910 la sociedad se vio nuevamente conmovida por los ecos de ese fatídico suceso cuando en los medios gráficos apareció una nota que daba cuenta del hallazgo de una barquilla en la República Oriental del Uruguay inicialmente atribuida al *Pampero*⁵¹, información que luego fue desestimada por las autoridades del Aero Club Argentino.

El canasto hallado al parecer no dejó dudas de que había pertenecido a un globo. Tenía capacidad para dos personas, los cuatro cabos de sujeción a la envoltura y una cuerda para el ancla en su parte inferior. Descartada la posibilidad de que fuese del *Pampero*⁵², aún sin conocer el estado de conservación del hallazgo podemos especular que pudo haber pertenecido al aeróstato *Paz* de Casimir Baraille desaparecido en la tarde noche del 25 de agosto de 1873⁵³.

⁵¹ Fue hallada en inmediaciones de la playa Santa Rosa entre los arroyos Pando y Solís en el Departamento de Canelones. Diarios *La Razón*, *La Nación* y *La Prensa*. 1, 2 y 3 de marzo de 1910.

⁵² La barquilla utilizada por el *Pampero* tenía 1.7 por 1.2 m de lado.

⁵³ Ese día el aeronauta inició sus preparativos en la plaza Matriz y poco después del mediodía trasladó el globo parcialmente inflado por la calle Sarandí hasta la plaza *Independencia* desde donde inició el vuelo. El globo tenía pintado en grandes letras sobre su envoltura el nombre *Paz*, aunque también hay una referencia periodística aparecida el 7 de noviembre de 1898 en *El Diario*, donde se consignó que en realidad era el *Estrella del Sud*. Inicialmente el viento lo llevó en dirección noroeste, luego hacia Punta Carretas y finalmente, ya a gran altura, fue impulsado hacia el mar en dirección a la isla Flores. La suerte le fue esquiva a Baraille; a pesar del seguimiento realizado por el vapor *Uruguay* al que luego se sumó el *Mazzappa*, la aeronave desapareció en el horizonte al caer la noche.

EL "PAMPERO"
UN HALLAZGO SUGESTIVO
EN LA REPÚBLICA ORIENTAL
A INMEDIACIONES DE PANDO
LO QUE DICE JORGE NEWBERY

Nuestro corresponsal en Montevideo nos transmite una noticia que ha de tener repercusión en Buenos Aires, y que contribuya a avivar un recuerdo luctuoso.

Cerca de Pando se ha encontrado una barquilla de un aerostato, y agrega el telegrama que se supone en Montevideo que ese despojo pertenecía al Pampero, el globo que desapareció sin dejar el menor rastro de sus tripulantes, don Eduardo Newbery y el sargento Romero.

Aun cuando no hay que olvidar que aliende y agende el Plata, algunos espíritus vulgares, cultores de diabluras de mal gusto, se han entretenido en inventar hallazgos del Pampero, esta vez el telegrama es más concreto, por cuanto nos informa del hallazgo de una barquilla de aerostato, en un país donde no se han realizado hasta ahora ascensiones aerostáticas.

Sería una acción demasiado... detestable, la de llevar al paraje en que fue hallada, una barquilla, con el fin de llamar la atención del público y de la policía.

El telegrama.
Montevideo, Marzo 10. — En la playa Santa Rosa, departamento de Canelones, entre las barras de los arroyos Pando y Solís, se encontró días pasados un canasto de globo, que se supone fuertemente haya pertenecido al globo Pampero, perdido en octubre de 1909.

El canasto es de mimbre, primorosamente tejido, con capacidad para dos personas sentadas frente a frente. Conserva restos de los cuatro cabos de suspensión y también en la parte inferior el cabo para el ancla.

El estado de conservación de la navecilla ha permitido apreciar algunos detalles, pues hasta la baranda superior permanecía adherida.

Encontraron el despojo dos jóvenes Laszabé, voluntarios del piquete de policía de Pando, que se había destacado durante los pasados sucesos para vigilar aquellos parajes y a la cincha de dos caballos lo arrastraron lejos de la playa, dejándolo cerca de unas poblaciones.

El señor Newbery, hermano del malogrado aeronauta, ha pedido a las autoridades uruguayas quieran enviarle la barquilla, con objeto de comprobar si es la que perteneció al "Pampero".

Lo que dice don Jorge Newbery—

Esta mañana conversamos con el ingeniero don Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino y hermano del malogrado tripulante del Pampero, y al darle cuenta del telegrama que habíamos recibido, nos manifestó que pudiera muy bien pertenecer la canasta al Pampero, pues los detalles concuerdan en parte con los de la barquilla perdida.

Las dimensiones de esta son análogas a las del globo Patriota, es decir, un metro cúbico.

La barquilla del Pampero llevaba seis cabos complementarios y en la encontrada, según el telegrama, solo aparecen cuatro y el que sostiene el ancla, detalle que, según el señor Newbery, aunque no se ajuste al del globo desaparecido, puede muy bien ser conceptuado como de marcada similitud.

El señor Newbery nos manifestó, además, que el detalle que establece el telegrama sobre la capacidad de dos aeronautas sentados frente a frente, puede ser concordante con el de la barquilla descubierta, pues también en esta tenían cabida dos y tres personas con relativa comodidad.

Después de agradecerle la noticia que le dabamos, nos manifestó nuestro interlocutor que inmediatamente se dirigiera por telegrama al jefe de policía de la vecina orilla, pidiéndole el envío de la barquilla a esta para apreciar de cerca la conformación y construcción de esta.

En caso de identificarse ésta, sería, como es de suponer, un preciado recuerdo para la institución que preside, máxime ahora que se piensa rendir un homenaje que perpetúe la memoria de su malogrado hermano Eduardo.

Como detalle final y de suma importancia, se puede concebir el siguiente: el señor Newbery nos dijo que en la república vecina nunca se han realizado ascensiones de globo libre, lo que hace presumir que si el hallazgo de Pando consiste en una barquilla del globo, como nos dice nuestro corresponsal, no puede ella pertenecer a otro globo que al Pampero, pues es el único que se tiene conocimiento de que haya desaparecido en la América del Sur.

El señor Newbery se muestra, sin embargo, y muy justificadamente, un tanto escéptico con respecto a la autenticidad del hallazgo, después de las "chromas" indignas que se han hecho alrededor de este asunto.

EL GLOBO PAMPERO
Hallazgo de una barquilla
SUPOSICIONES QUE DESPIERTA

Nuestro corresponsal en Montevideo nos trasmite el telegrama que publicamos a continuación y que hace volver a la memoria el triste episodio del globo "Pampero" y del trágico fin de sus tripulantes, Eduardo Newbery y sargento Romero.

Montevideo, Marzo 10.—A la altura de la playa Santa Rosa, departamento de Canelones, entre las barras de los arroyos Pando y Solís, fué hallado días pasados un canasto de globo que, salvo una coincidencia muy excepcional, ha sido el que perteneció al globo "Pampero", perdido en Octubre del año 1909.

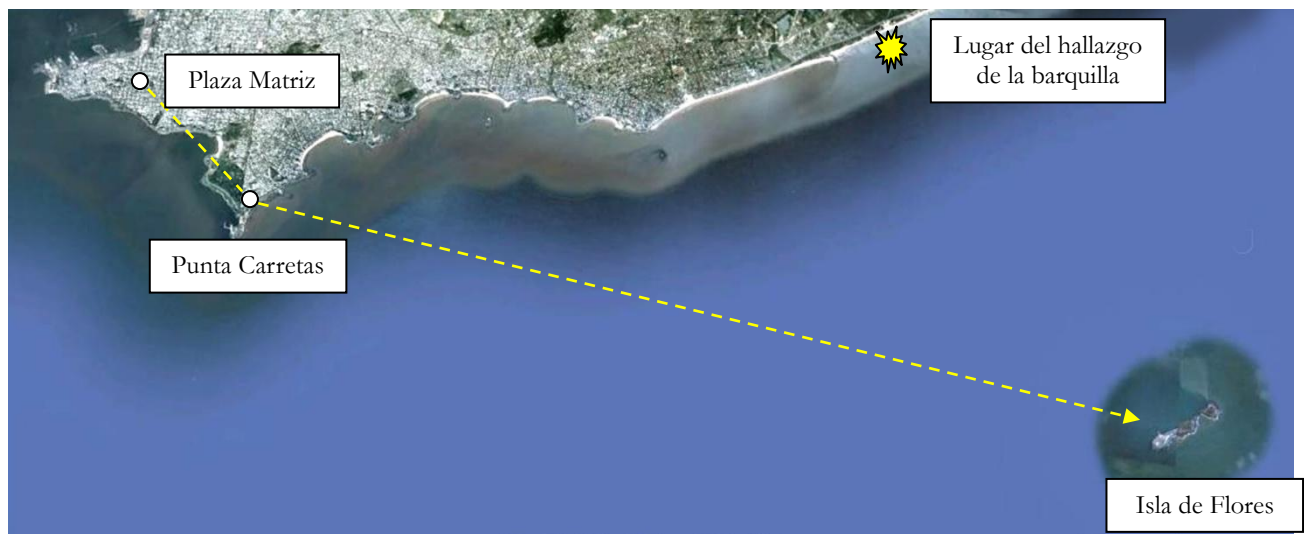
El canasto es de mimbre primorosamente tejido, con cabida para dos personas sentadas frente a frente. Conserva restos de los cuatro cabos de suspensión y también en la parte inferior el cabo para el ancla.

El estado de conservación de la navecilla ha permitido apreciar algunos detalles, pues hasta la baranda superior permanecía adherida.

Encontraron el despojo dos jóvenes Laszabé, voluntarios del piquete de policía de Pando, que se había destacado durante los pasados sucesos para vigilar aquellos parajes y a la cincha de dos caballos lo arrastraron lejos de la playa, dejándolo cerca de unas poblaciones.

El señor Newbery, hermano del malogrado aeronauta, ha pedido a las autoridades uruguayas quieran enviarle la barquilla, con objeto de comprobar si es la que perteneció al "Pampero".

Izquierda y Centro: Hallazgo de la barquilla en Montevideo Diario *La Razón*, 1 de marzo de 1910. Derecha: Diario *La Prensa*, 2 de marzo de 1910



Reconstrucción estimada del derrotero de Baraille y lugar del hallazgo de la barquilla

(Actualización Febrero de 2014)



Pilotos aeronautas diplomados con el *Pampero*⁵⁴

Gallardetes de vuelo

En los siguientes certificados de pilotos aeronautas aparece un triángulo de color que corresponde a los gallardetes de globo personalizados que tenían el Aero Club Argentino y cada piloto.

Vale la pena recordar que en esos años las comunicaciones aire-tierra se podían realizar, según las circunstancias de tres maneras: a viva voz, cuando la aeronave se encontraba a baja altura o cercana a otra de igual tipo, por medio de las palomas mensajeras de la institución, que a menudo se reforzaban con animales del Palomar del Ejército que se encontraba en el solar que ocupa la Escuela Técnica del Ejército Argentino en Cabildo N.º 65; y finalmente a través de señales visuales. Para este último caso, formaban parte de las señales visuales, los gallardetes de vuelo.



Izquierda: Globo *Buenos Aires* en la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres. Agosto de 1910. Derecha: depósito de gallardetes de globos en el Parque Aerostático de Belgrano

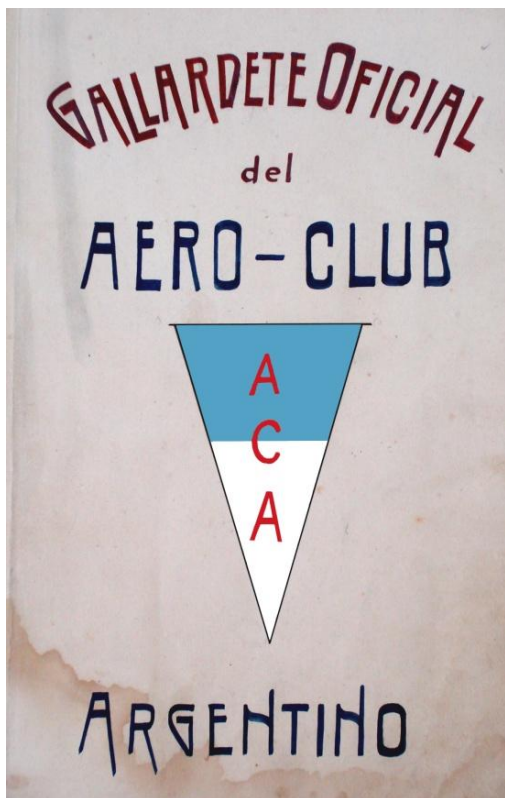
El uso se implementó a partir de la asamblea realizada por el Aero Club el 4 de diciembre de 1909. En esa ocasión el socio Jorge Duclout preguntó sobre la metodología para establecer comunicaciones con las tripulaciones de globos. El Ing. Horacio Anasagasti intervino informando respecto del uso de *banderas con colores* personalizadas con las iniciales de los pilotos empleadas por el Aero Club de Francia.

Hubo también una propuesta algo extravagante para los socios que vivieran fuera de la capital. Al paso de un globo estos debían agitar un paño blanco del tamaño de una sábana para informar desde tierra la presencia de un consocio de la institución. Finalmente ambas mociones, la del uso de gallardetes y la del uso de paños blancos desde tierra, fueron aprobadas⁵⁵.

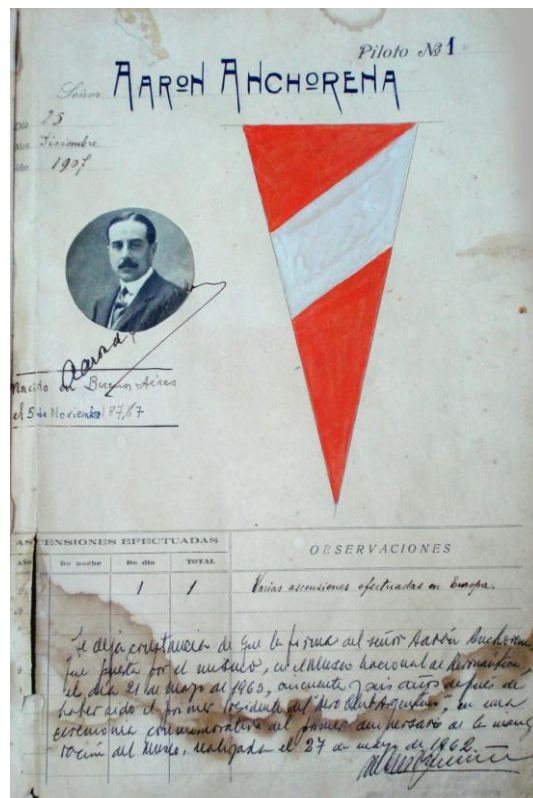
⁵⁴ MARTÍN, Eloy, *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América.

⁵⁵ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea del 4 de diciembre de 1909. Libro I. Acta N.º 19 (Folios 53 y 54).

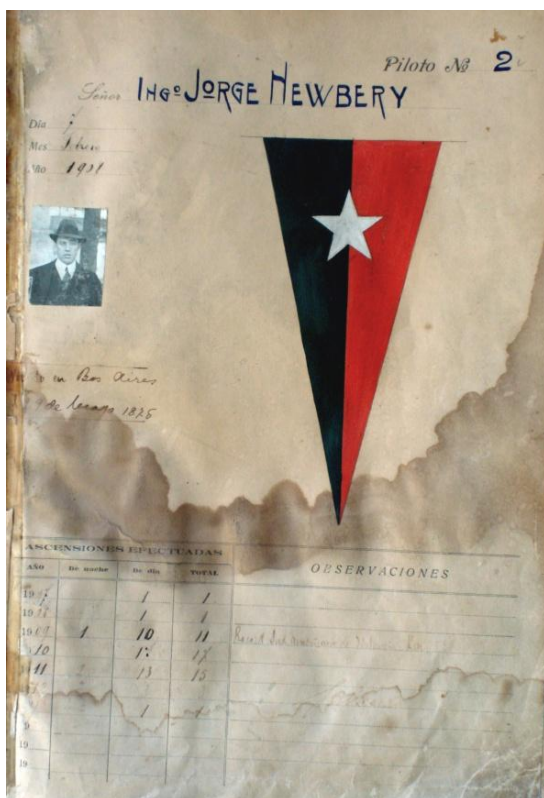
El Pampero a 105 años de su desaparición
© Eloy Martín
(Actualización Febrero de 2014)



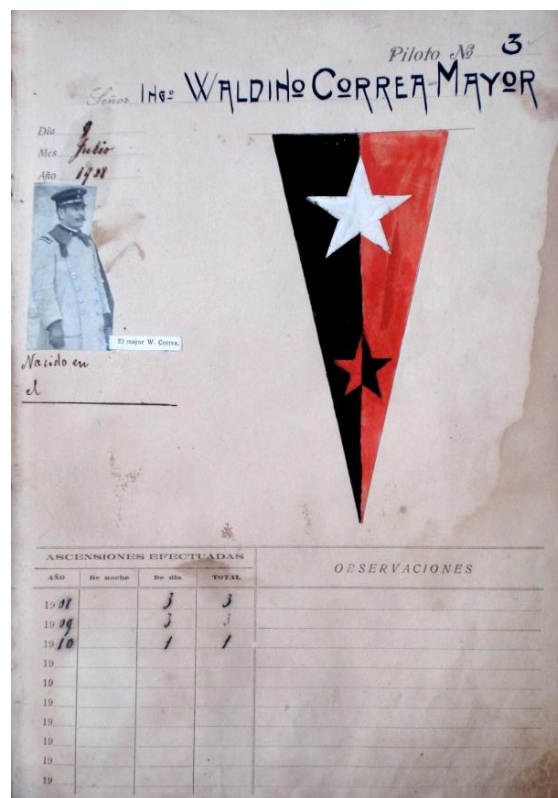
Gallardete del Aero Club Argentino



Aarón Félix Martín de Anchorena



Jorge Alejandro Newbery



Waldino Correa



Eduardo Federico Newbery⁵⁶



Horacio Anasagasti

Historial de vuelo del Pampero

Fecha	Piloto Aeronauta	Largada	Descenso	Tiempo	Observaciones
18JUN06	Alberto Santos Dumont Aarón Félix Martín de Anchorena Henri Lettelier y su esposa	Saint Cloud	Orangis	4:20	
		Desconocida			
		Desconocida			
		Desconocida			
		Desconocida			
		Desconocida			
		Desconocida			
25DIC07	Aarón Félix M. de Anchorena Jorge Alejandro Newbery	Sociedad Sportiva	Conchillas	2:05	Llegó a los 5000 m Uruguay
07FEB08	Jorge Alejandro Newbery Waldino Correa	Sociedad Sportiva	Estancia Armonía	La 5:25	
19ABR08	Waldino Correa	Sociedad Sportiva	Estación Parravicini ⁵⁷	6:00	Recorrió 230 km
02MAY08	Eduardo Federico Newbery Hernani Mazzoleni	Villa Ombúes	Moreno	2:10	Recorrió 36 km.
	Eduardo Federico Newbery Waldino Correa				
25MAY08	Horacio Anasagasti Eduardo Federico Newbery	Villa Ombúes	Lomas de Zamora	2:50	Recorrió 25 km. En este vuelo Anasagasti obtuvo su título de piloto aeronauta.

⁵⁶ Otorgado con carácter póstumo en la reunión del 17 de junio de 1910. Libro 1, Acta N.º 36. Foja N.º 84.

⁵⁷ Partido de Dolores.

28JUN08	Eduardo Federico Newbery Waldino Correa Luis Irigoyen	Villa Ombúes	General Belgrano	5:20	Recorrió 143 km ⁵⁸ .
09JUL08	Waldino Correa Horacio Anasagasti	Villa Ombúes	Marcos Paz	4:20 ⁵⁹	Recorrió 48 km ⁶⁰ .
19JUL08	Eduardo Federico Newbery Lisandro Billinghamurst Tomás Owen	Villa Ombúes	La Plata ⁶¹	4:10	Recorrió 55 km.
21SEP08	Ernani Mazzoleni Eduardo Perelli	Villa Ombúes	Glew	6:46	Recorrió 35 km.
17OCT08	Eduardo Federico Newbery Eduardo José Romero (Sarg)	Villa Ombúes			Desaparecido Océano Atlántico

Medalla recordatoria

Fue confeccionada en 1908 por la empresa grabadora Bellagamba y Rossi de forma circular con borde irregular. En el anverso hay globo libre en vuelo, con la inscripción: *Pampero*.

En el reverso una Paloma en vuelo, sosteniendo en el pico un pergamino con la inscripción: *Eduardo Newbery / Sargento / Eduardo Romero / 17 octubre / 1908*.



Pieza aerofilatélica recordatoria del Pampero

Pieza aerofilatélica recordatoria del vuelo a Conchillas circulada a Uruguay el 6 de noviembre de 1968



⁵⁸ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 156.

⁵⁹ También hay referencias de 4:40 horas de vuelo.

⁶⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 124.

⁶¹ Junto a la cárcel de mujeres.

Monolitos y placas recordatorios del vuelo en el Campo Argentino de Polo



En 1988, al cumplirse el 80 aniversario de la desaparición del *Pampero*, se llevaron a cabo una serie de actos recordatorios cívico-militares. Participaron de los mismos las siguientes organizaciones: Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (Encotel), Comando de Aviación de Ejército, Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea, Instituto Argentino de Historia Aeronáutica, Sociedad Argentina de Aerofilatelia (Arofila), Comisión de Aerofilatelia de la Federación Argentina de Entidades Aerofilatélica y el Club de Leones de Belgrano.



El 16 de octubre en un acto conjunto del Club de Leones de Belgrano, la Sociedad Argentina de Aerofilatelia (AEROFILA) y el Comando de Aviación de Ejército se rindió su homenaje en la intersección de las calles Sargento Romero y Monroe del barrio de Belgrano y se descubrió, además, una placa conmemorativa en honor del Sargento Romero.



Izquierda: Programa de actos elaborado en 1988. Derecha: Acto realizado en la intersección de las Sargento Eduardo Romero y Monroe

Bibliografía y fuentes consultadas

ARANDA DURAÑONA, Oscar Luis. (2008) *Y la guerra contaminó los cielos, Evolución del pensamiento doctrinario aeronáutico*. Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Colección de Historia Aeroespacial

BIEDMA RECALDE Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte. Enero a junio
Boletín del Aero Club Argentino

Boletines Militares

CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina

Censo Nacional de 1895

Diarios *La Argentina*

Diarios *La Nación*

Diarios *La Prensa*

Diarios *La Razón*

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

FERNÁNDEZ BRITAL, Oscar. (2006) *Yo, Santos Dumont. Páginas sueltas de un diario apócrifo*. Ediciones Del Candil. Julio de 2006. Buenos Aires. Argentina

Juan Carlos Borra

Juan de Anchorena

LIRONI, Julio Víctor. (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres Gráficos Fenelli. Julio de 1958. Buenos Aires.

LIRONI, Julio Víctor. (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires

LUQUI LAGLEYZE, Julio A. (1983) *Las tierras de la Sportiva (a los 75 años de la primera ascensión aerostática)*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Buenos Aires.

MARTÍN, Eloy, Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910. Publicado en los Estados Unidos de América

Oscar Luis Aranda Durañona

Reseña histórica y orgánica del Ejército Argentino. Círculo Militar. Vol. 635-636. Septiembre, octubre de 1971. Tomo II

Revista *Aeroespacio*

Revista *La ilustración Sud-Americana*

Revistas *Caras y Caretas*

Revistas *L'Aerophile*

Revistas *PBT*

VERGARA, Raúl E. (1946) *Historia del Alumbrado de la Ciudad de Buenos Aires*

Enlaces Web

http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Henri_Lachambre_by_Nadar.jpg

<http://noonobservation.files.wordpress.com/2013/04/the-brazil.jpg>

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Lachambre.balloon.factory.png>

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3f/Henri_Lachambre%2C_a%C3%A9ronaute-constructeur_brevet%C3%A9%2C_1875-90.jpg

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e4/Alexis.machuron.PNG>

<http://www.arcondebuenosaires.com.ar/ombues-vcv-castillo-.jpg>

http://www.arcondebuenosaires.com.ar/palacio_castillo_villa_ombues_belgr.htm

<http://www.clarin.com/suplementos/cultura/1999/10/31/e-01102d.htm>

<http://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=I19543&tree=BVCZ>

<http://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=I19544&tree=BVCZ>

<http://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=I19549&tree=BVCZ>

<http://www.grennamuseum.se/>

<http://www.mytvblog.org/?p=255>

http://www.presidencia.gub.uy/anchorena/page_07.html

http://www.sanmartindelosandes.gov.ar/turismo/ciudad/nuestra_historia

http://www.tumirador.com.ar/localidad_desplegada.php?id=14&historia=si

<https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/XN8R-14W>

<https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-266-11132-93770-72?cc=1410078&wc=11765845>

<https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-266-11667-150373-64?cc=1410078>