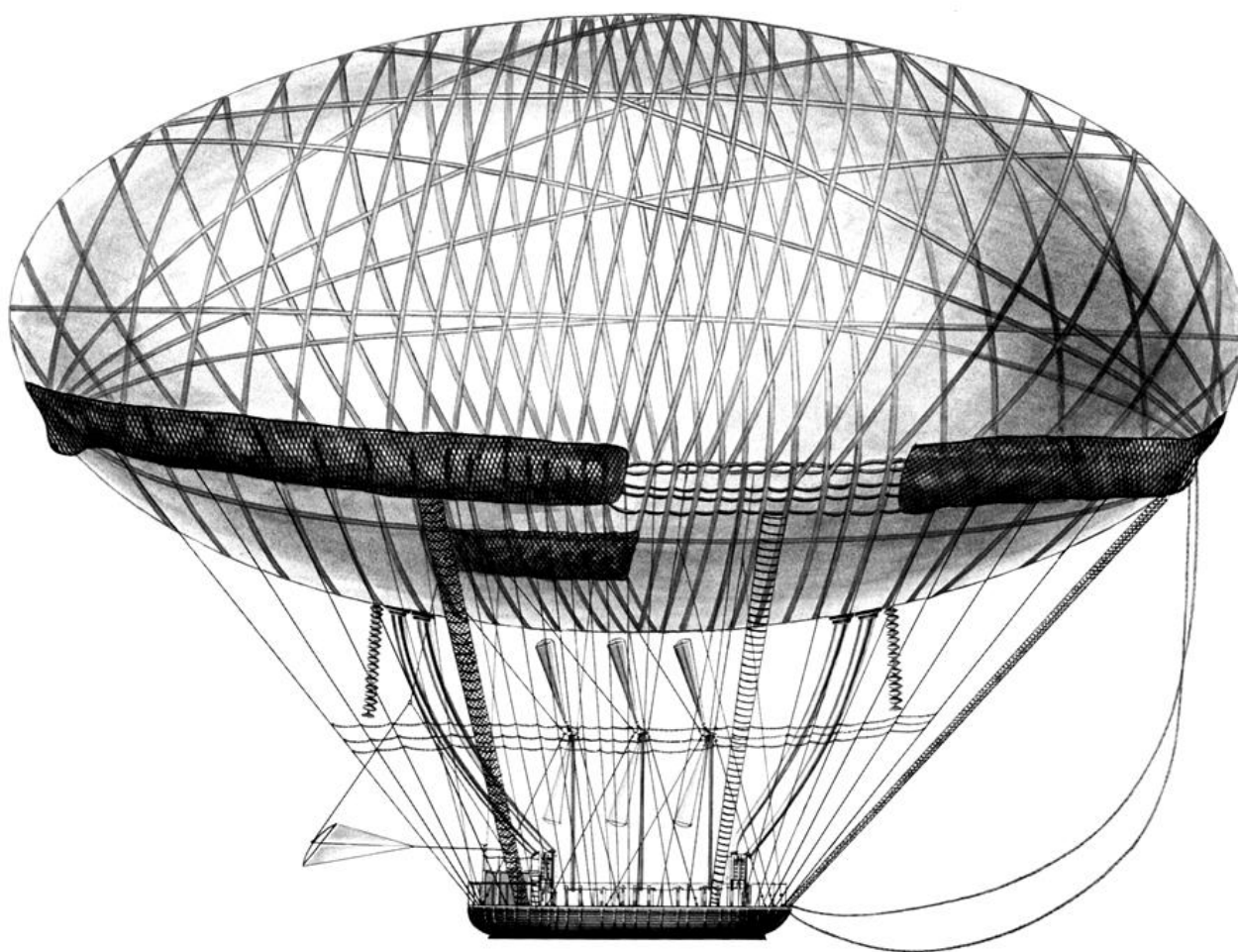


Miguel Colombise y el primer navío aéreo argentino



Dirigible de Jean Baptiste Marie Charles Meusnier. 1785

**© Eloy Martín
2015**

Miguel Colombise y el primer navío aéreo argentino

Globos en fiestas patrias y grandes acontecimientos

Los globos aerostáticos no tripulados de aire caliente, fueron una práctica frecuente en el siglo XIX durante los grandes acontecimientos nacionales. Tampoco faltaban las bandas militares, bailes populares, actos circenses, carreras de sortijas, palo enjabonado, riña de gallos, etc. Generalmente se desarrollaban entre los días 23 al 26 de mayo en el marco de las *fiestas mayas*; que, a partir de 1817, se extendieron al 9 de julio. También fueron usados como un recurso publicitario de las compañías de teatro que visitaban la gran aldea. De hecho, aún hoy es común ver a este tipo de aeronaves iluminadas surcar el cielo de Buenos Aires durante las fiestas de navidad y año nuevo.



Festejos durante las fiestas Mayas¹

Pasando una rápida revista a los diferentes diarios de la época podemos apreciar una cantidad bastante importante de citas al respecto. El primer antecedente conocido hasta el momento, se remonta a las crónicas compiladas por Ernesto H. Celesia² en las que relatan los acontecimientos ocurridos

¹ TAULLIARD Alfredo. *Nuestro Antiguo Buenos Aires. Como era y como es desde la época colonial hasta la actualidad. Su asombroso proceso edilicio, trajes y costumbres, etc.* Talleres Gráficos Jacobo Peuser Ltda. 1927.

² Publicado por el Archivo General de la Nación en 1966. Formato 12 cm x 21 cm.

en Buenos Aires, entre los meses de junio de 1806 a mayo de 1810; bajo el título *Diario de un soldado*, refieren que un soldado del Regimiento 5 de Patricios³ describió que el 26 de mayo de 1809: *...en esta plaza Maior⁴ se echo un glove aerostatico grande, a sido dia de grande diverzi3n para el publico...* Probablemente el novedoso acontecimiento se haya realizado como celebración del cumpleaños del rey Fernando VII. El globo era de aire caliente, conocidos popularmente como *Montgolfieras*⁵.



Fiestas Mayas. 1841. Litografía coloreada de Carlos H. Pellegrini. del Carril Bonifacio, con notas biográficas por Aníbal G. Aguirre Saravia. Buenos Aires, Emecé Editores, 1964⁶

En 1809 Miguel Colombise (ó Colombie), relojero oriundo de Ámsterdam radicado en nuestro país, a principios del siglo XIX, luego de doce años de estudio en su país y Francia, proyectó la construcción y sistema de gobierno de un *Aerostát* (globo dirigible). Como parte de estos estudios, durante su permanencia de unos ocho meses en San Nicolás de los Arroyos⁷, ensayó exitosamente por lo

³ Esta unidad en realidad tuvo sus orígenes en el Regimiento de *Castas* ó de *Pardos y Morenos*, creado por una Real Ordenanza en 1801 sobre la base de 2 Compañías con 350 efectivos al mando del asturiano José Ramón Baudriz. La Junta gubernativa creó el Regimiento 5 recién el 29 de mayo de 1810, o sea un año más tarde de este vuelo aerostático. *Reseña Histórica de la Infantería Argentina*. Círculo Militar Volumen 601, 20 de mayo de 1969.

⁴ Plaza de la Victoria

⁵ Revista *Aerodeportes* N.º 57 noviembre de 1986.

⁶ del CARRIL, Bonifacio. (1964) *Monumenta Iconographica. Paisajes, ciudades, tipos, usos y costumbres de la Argentina. 1536-1860*. Editorial EMECE. Buenos Aires.

⁷ En el pueblo de San Nicolás abrió una tienda de relojería, que sólo funcionó tres meses, para destinar parte de sus ganancias al ensayo de su invento aéreo.

menos dos prototipos a escala, que podríamos considerar como el primer antecedente del aeromodelismo en nuestro país.

Con esta experiencia previa, Colombise elevó un memorial en el que solicitó apoyo económico al Virrey Santiago de Liniers y Bremond sobre un presupuesto que estimó de unos de \$ 4000. En el pedido expresó:

...El aeróstato que me propongo hacer, con el cual he de ir gobernándolo a mi voluntad, ha de costar 4000 pesos, y para su ejecución daré un fiador que afiance; a expresada cantidad, como de que será hecho en el término de tres meses en el cual recibirá el dado los requeridos 4000 pesos con más el ciento por ciento del beneficio. Prometemos también que el aeróstato caminará a lo menos un cuarto de legua por minuto...

Sin respuesta oficial viajó a Santiago de Chile, regresó a la ciudad de Mendoza, el 6 de agosto de 1810 formuló un nuevo pedido a la Primera Junta de Buenos Aires. La solicitud fue analizada por los miembros de la Junta entre los que se encontraba el Dr. Mariano Moreno y posteriormente fue archivada⁸. Cabe aclarar que este antecedente aeronáutico fue registrado apenas 27 años después de la primera ascensión de un globo de aire caliente llevada a cabo en Francia por los hermanos Montgolfier y con unos 46 años con anterioridad a los ensayos prácticos de Giffard con globos dirigibles.

El personaje

Para contextualizar el momento y las circunstancias en las que apareció en el Río de la Plata este holandés oriundo de Ámsterdam, relojero de profesión que proyectó un dirigible y ensayó luego a escala reducida, transcribiremos un impecable análisis desarrollado por el investigador Nelson Montes Bradley sobre este personaje en su libro titulado *Más liviano que el aire*, Eduardo Bradley historias con globos⁹:

A caballo de ambos mundos -el del resquebrajado imperio español y el de las nuevas naciones que pugnaban por nacer- se produjo la llegada a Buenos Aires de un maestro relojero de Ámsterdam, Monsieur Michael Colombise, quien hacia fines de 1808, con algún dinero prestado, instalo su tienda y taller en la calle de la Catedral¹⁰, en la cuadra del Real Consulado. Por ahí andaba su Secretario, el doctor Manuel Belgrano, tal vez uno de los primeros clientes del nuevo establecimiento, dada la vecindad de su despacho oficial. En pocos meses de honesta actividad, el holandés supo ganarse los favores de una buena clientela.

En el escaso mobiliario domestico de la época, la propiedad de un reloj de pared o de mesa constituía un símbolo de conspicua riqueza; un bien valioso (mas aun si funcionaba). Tratándose de un reloj de bolsillo, su propiedad era clara señal de rango o poder económico de su poseedor, atributos que no siempre iban parejos. No abundaban por entonces, en estas latitudes, los maestros en el oficio de Monsieur Colombise, circunstancia que —sumada a su idoneidad y valiosos contactos— permitió al emprende-

⁸ Archivo General de la Nación. Índice de Gobierno de 1810-Mendoza LXXXI, N.º 95, Fojas 292 a 296.

⁹ MONTES BRADLEY Nelson. (2007) *Más liviano que el aire*, Eduardo Bradley historias con globos. Xlibris Corporation. Estados Unidos de Norteamérica. Pág. 25 a 28.

¹⁰ Hoy calle San Martín. El taller de Colombise debió ubicarse en la acera oeste (de números pares) entre Bartolomé Mitre y Cangallo.

dor inmigrante alcanzar con rapidez una cierta bonanza económica y hasta devolver puntualmente, a su ignoto acreedor, los cuatrocientos pesos que le había prestado.

* * *

A primera vista llama la atención que un recién llegado encontrase, desde el momento mismo de su arribo a estas costas, amigos dispuestos a ayudarlo y -mas aún- en situación de poder hacerlo. Sin embargo, el hecho tendría explicación: por su nombre y apellido, lugar de origen y oficio, me atrevo a afirmar que Miguel Colombise era judío sefaradita, muy probablemente descendiente de una rica e importante familia de Barcelona expulsada (como tantas otras) de Cataluña¹¹ cuando las matanzas y saqueos de 1391. Supongo que habría sido portador de impecables recomendaciones y que la ayuda recibida provendría de algún integrante o grupo de personas de una comunidad -la suya- que pese a los denodados esfuerzos de la Inquisición (que no era ninguna santa) por impedirlo y sus hogueras siempre dispuestas, con leña seca a mano, era numerosa en las colonias españolas de América y en particular en el Río de la Plata. Si el personaje en cuestión hablaba ladino¹² -como es muy probable- o portugués, pudo salvar rápidamente la brecha idiomática que lo separaba del castellano de entonces y ganar tiempo en el proceso de adaptación a su nuevo lugar de residencia; por cierto mejor que con el trances o el holandés -casi desconocido en la región-, lo que contribuiría a explicar su rápida prosperidad. El pensamiento que incorporamos como epígrafe de este capítulo lo identifica -al menos- como librepensador, si no lisa y llanamente masón, como la mayoría de sus colegas en eso de la aerostación, en ambas orillas del Canal de la Mancha y en los Estados Unidos, como veremos mas adelante.

Hoy por hoy resulta difícil discriminar linajes y apellidos sefaraditas de los que no lo son, sobre todo porque los medios españoles -conversión forzosa mediante y salvo contadas excepciones- lejos de colaborar con los piadosos dominicos, tenían el mal gusto de portar apellidos muy españoles y en las colonias, con la movilidad que caracteriza a las sociedades emergentes, los rastros genealógicos se borroneaban apenas transcurridas un par de generaciones, por mucho que se aplicaran las autoridades del eclesiásticas en su celo por expurgar herejes. Aumenta la confusión sobre el tema la porfía del nacionalismo clerical, que busca judíos hasta debajo de las alfombras (siempre de casas ajenas), aunque es posible acceder, no obstante, a trabajos serios que facilitan una aproximación al problema, que por cierto no vienen al caso. Baste anticipar al lector interesado en el tema, que la identificación de los integrantes del pueblo de Israel en la América hispana no pasa por forzadas ortografías o patronímicos incriminantes, esgrimidos por fundamentalistas tan tozudos cuanto ignorantes. El tema tenía -sin embargo- plena vigencia hacia fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, o al menos tanta cuanto conservaba la pertinacia inquisidora, y esta circunstancia aconsejaba dis-

¹¹ Como fuera el caso de los abuelos de Cristóbal Colón; éstos radicados en Génova y aquellos en Ámsterdam. El apellido Colom y sus derivados: Colon, Colombo, Coloma, Coullon, Coulom, Colombine, Colombière y Colombise son de clara estirpe hispano judía. Catalana, por más señas, y de Barcelona. El santo oficio envió a la tortura y las llamas a no pocos integrantes de estas familias y se anota la existencia de un grupo familiar Colom, sefaradita, en Ámsterdam, hacia mediados del 1500. MADARIAGA, Salvador de. *Vida del muy magnifico señor Don Cristóbal Colon*. Capítulo VI. Pág. 86.

¹² Español corriente del siglo XV, perpetuado por los sefaraditas tras la expulsión, y hablado aún hoy entre sus descendientes. La palabra se aplica, con connotaciones peyorativas y antisemitas, como sinónimo de astuto, taimado, pícaro, traicionero o engañoso.

poner, profilácticamente, de un mínimo de información general acerca de quienes podían o no ser de estirpe judía en Iberoamérica, aunque mas no fuera para ponerse a cubierto de desmanes curialescos.

Eventuales denuncias de fieles devotos y el ojo avizor del comisario de la Inquisición en la Gran Aldea, darían sentido a los desplazamientos de nuestro hombre, primero a San Nicolás de los Arroyos, luego a Chile, y finalmente a Mendoza¹³; así como su precavida solicitud de autorización para trasladarse desde Cuyo a Buenos Aires, rogando a los gobernantes -no sin cierta altivez implícita- que "ningún Juez ni Cabo militar le impida el tránsito" y admitiendo que no podía "negar su extranjería" aunque sin aclarar si era por razones éticas o de apariencia; mínimas medidas cautelares estas a adoptar por alguien que -con certeza- sabía como las gastaban los seguidores de Domingo de Guzmán, el gran parrillero de templarios y albigenses. Los judíos no podían entonces, ni pudieron hasta muy avanzado el siglo XIX, poseer comercios ni tierras; ni emigrar a territorios de la corona española; ni circular siquiera libremente por ellos. El desinterés por su propuesta precursora y su posterior desaparición de escena completaría el cuadro, introduciendo una duda razonable y una reflexión respecto del papel de la intolerancia religiosa en el -cuando menos- desgastado diligenciamiento de su solicitud y el silencio culposos que siguió. ¡Cuan distinta había sido la recepción brindada al francés Blanchard y su balón -quince años antes- en Filadelfia!, cuando arribara a la entonces capital norteamericana auspiciado por el interés vanguardista y el apoyo entusiasta de científicos y políticos como Franklin, Washington y Jefferson. Si con franqueza comparamos ambos episodios históricos -casi contemporáneos entre sí- y las circunstancias que pautaron sus respectivos desarrollos, avanzaremos considerablemente en el camino de la interpretación de las causas endógenas del atraso de nuestro país en materia científica y técnica.

Antecedentes de los aerostatos dirigibles hasta 1810

Desde el inicio del camino práctico del vuelo aerostático, comenzó el desafío por gobernarlos a voluntad; así nacieron los primeros proyectos de aerostatos dirigibles con variados sistemas de comandos y propulsión. Desde entonces y hasta 1810 surgieron una sucesión de proyectos interesantes con todo tipo de comandos: velas, timones, hélices, etc., pero sobre todo muy pintorescos.

En 1706 apareció el primer proyecto tangible, fue elaborado por Francesco de Lana Terzi, precedido treinta y ocho años después por un grabado de Eberhard Christian Kindermann aludiendo con cierto humor ácido a una nave aérea interplanetaria de Francesco Lana.

Desde el punto de vista práctico el dirigible apareció en Francia cinco días más tarde de la mano del Conde de Milley. El 21 de enero escribió una tesis sobre dirigibles titulada *El primer sequel a la descripción de los experimentos aerostáticos de Messrs, Montgolfier* que fue presentada en la Real Academia de Ciencias de París. El 2 de marzo de ese año Jean-Pierre Blanchard partió del Campo de Marte en París y aterrizó en Billancourt con el globo dirigible Blanchard N.º 1¹⁴.

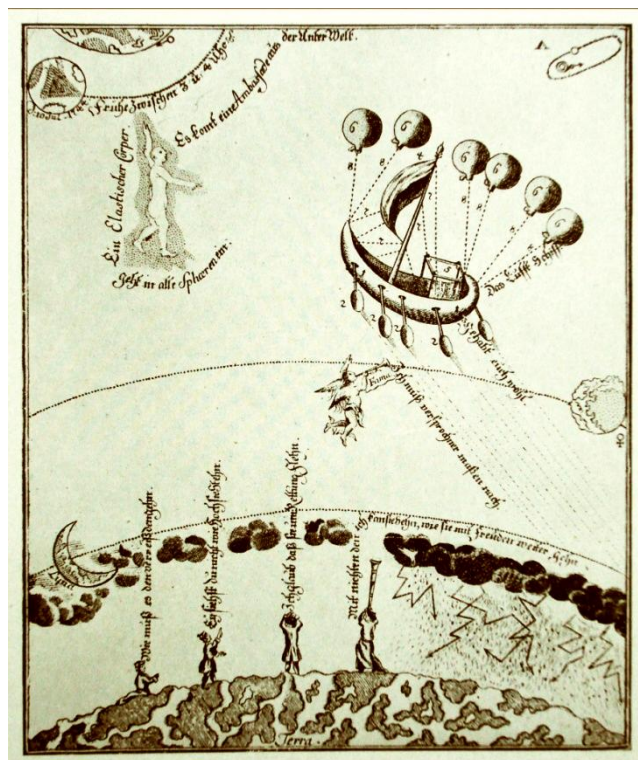
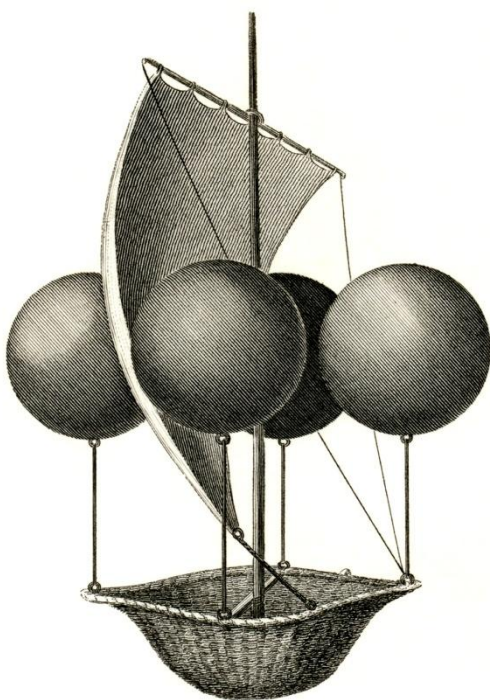
¹³ Mendoza reunía entonces una importante comunidad sefardita.

¹⁴ El mismo tenía un volumen de 380 m³ de hidrógeno, voló 1:15 horas a una altitud de 400 m.

Otras fuentes atribuyen como los primeros a Jacques Alexandre César Charles (1746-1823) y Nicholas Robert (1758-1820)¹⁵, también conocido como *El joven*, los que avanzaron en los primeros estudios sobre la materia. El 1 de diciembre de 1783 partieron desde los jardines de las Tullerías a Nesle-La-Vallé con el *Charlière* N.º 2, cargado con 380 m³ de gas hidrógeno; cubrieron unos 36 km en 2:05 horas de vuelo a una altura máxima de 600 m.

Entre el 14 y 15 de septiembre de 1784 Vincent Lunardi (1759-1806) voló con un perro y un gato en Gran Bretaña. Realizó así el primer vuelo tripulado en Inglaterra ante 150000 personas y aterrizó a 38 km de lugar de partida.

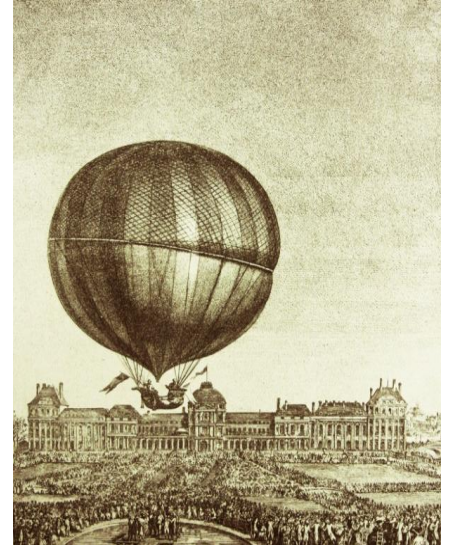
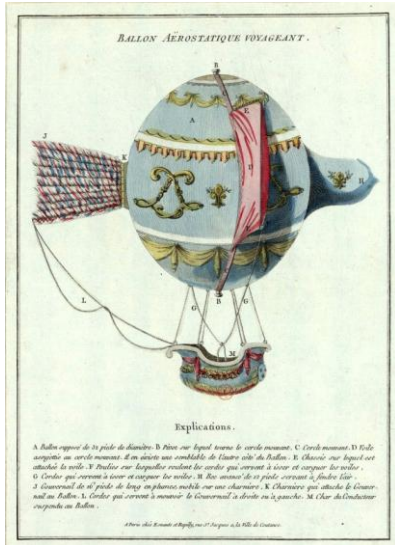
Al año siguiente (1785), aparecieron nuevos proyectos de globos dirigibles. El Teniente del Cuerpo de Ingenieros francés Jean Baptiste Marie Charles Meusnier (1754-1793)¹⁶ con el colega Antoine Laurent Lavoisier (1743-1794) ensayaron un globo dirigible que tenía 7895 m³ de capacidad, 84.43 m de largo y 42.37 m de diámetro. Muchos investigadores le atribuyen a este oficial el haber consolidado el invento del dirigible. Lunardi realizó nuevos vuelos en Gran Bretaña con un aeróstato dirigible.



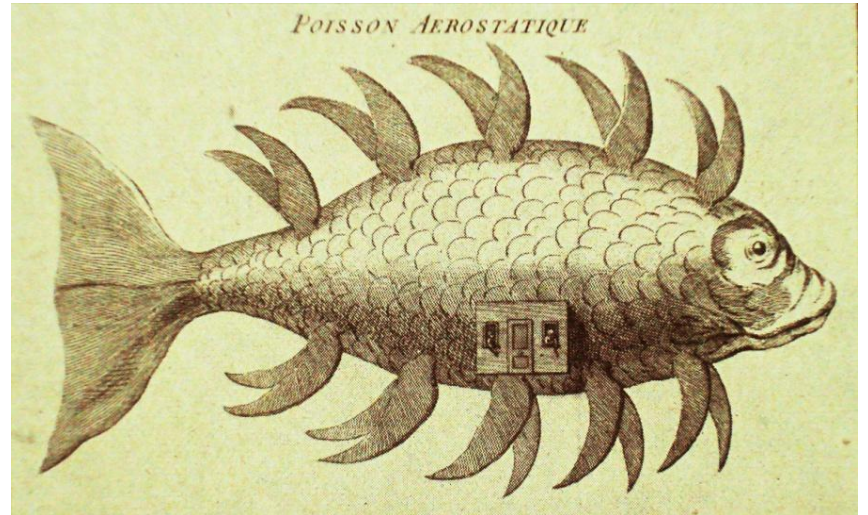
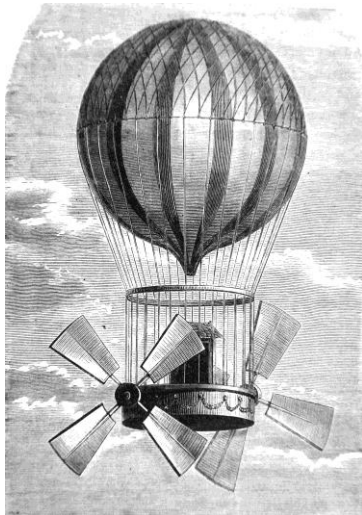
Izquierda: Nave de Francisco de Lana Terzi. 1706 Derecha: Grabado de Eberhard Christian Kindermann. 1744

¹⁵ Los hermanos Jean y Marie-Noel Robert habían desarrollado un aeróstato con envoltura de algodón engomado que voló en la Plaza de la Victoria de París el 27 de agosto de 1783.

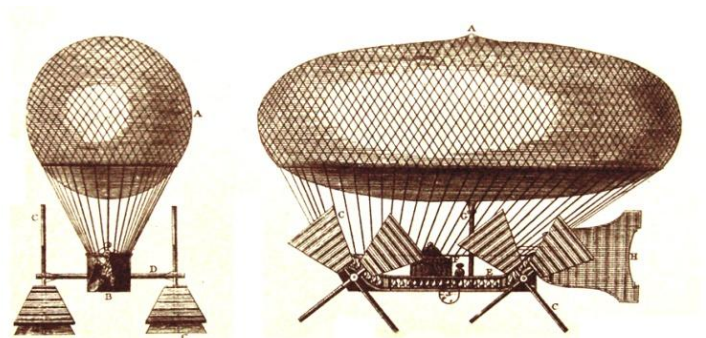
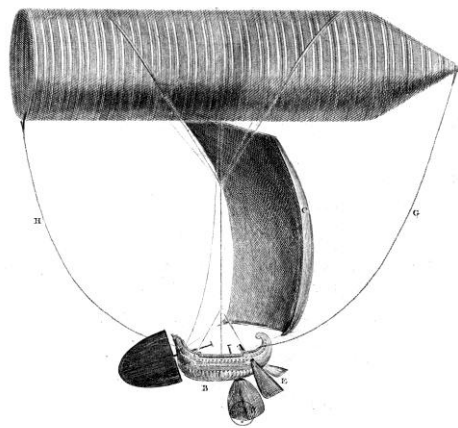
¹⁶ Ascendido a General, falleció en la batalla de Mainz (o Mayene) el 13 de junio de 1793.



Izquierda: Globo dirigible Aerostato viajero (*Ballon Aërostatique voyageant*). Circa 1780¹⁷. Centro: Proyecto de dirigible de Blanchard (con paracaídas). Derecha: Charles y Robert. Jardín de las Tullerías. París. 1 de diciembre de 1783

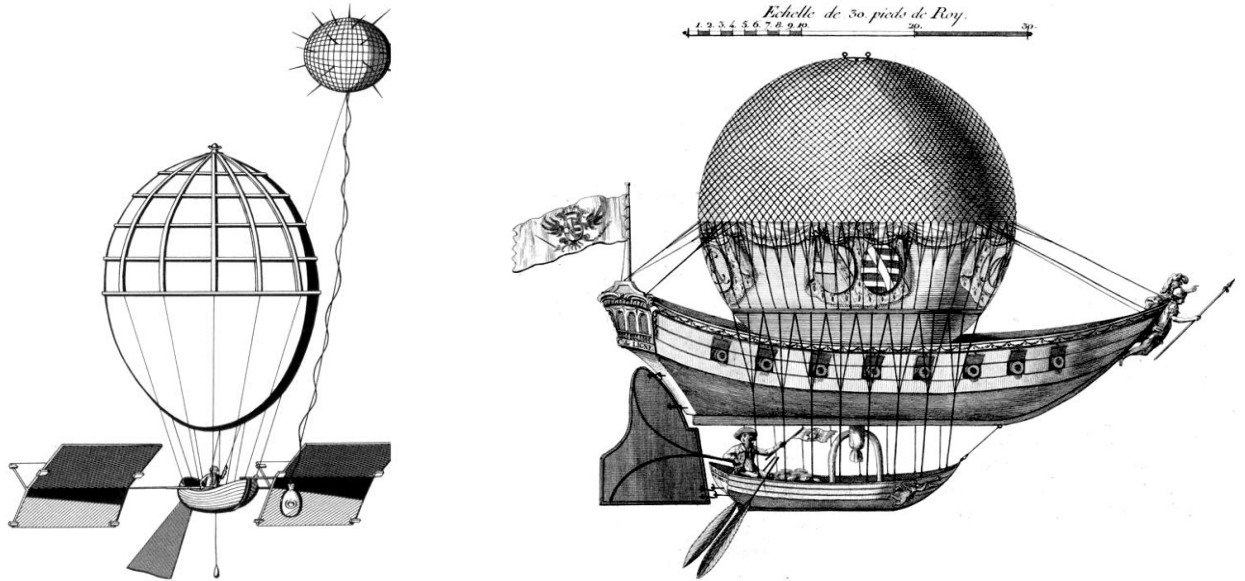


Izquierda: dirigible de Alban et Vallet. 1783. El *Pez Aerostático*. Derecha: Proyecto de septiembre de 1783

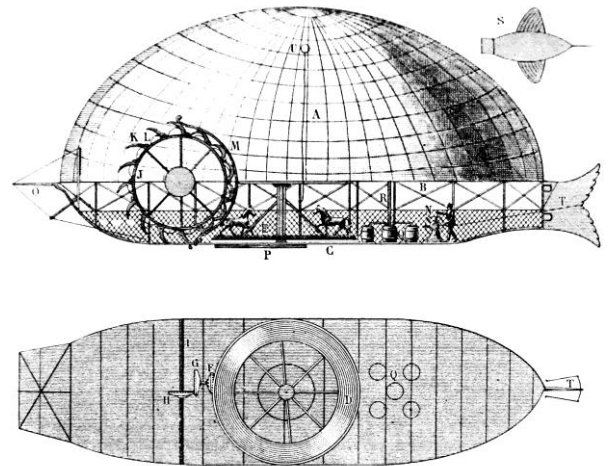
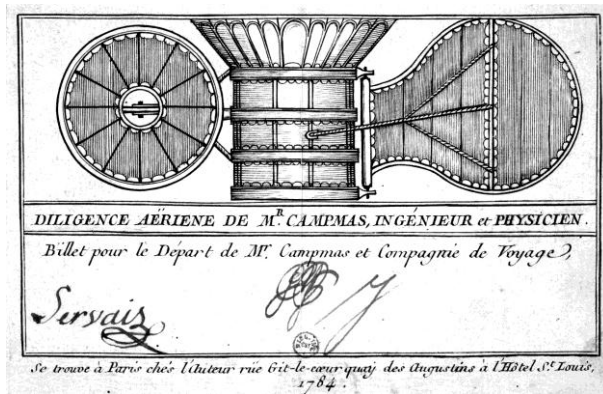


Izquierda: Proyecto de dirigible del Chevalier de la Motte. 1784¹⁸. Derecha: Dirigible de Bredin. 1784

¹⁷ Biblioteca Nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509507_JPEG_1_1DM.jpg



Izquierda: Diseño del físico francés Jean Louis Carra (Academia de Ciencias de París) con una esfera de gas para ensayos con electricidad ambiente. 1784. Derecha: Dirigible proyectado por Antoine-François Touche de Fourcroy con el patrocinio de las altezas reales del gobierno Belga y el permiso del señor Almman con el cual se dirigió a París en la época del gran Jubileo. Nótese que se trataba de un proyecto de dirigible de guerra dotado de un casco de barco principal con una batería de ocho cañones por banda más un bote menor para la navegación. 17 de julio de 1785¹⁹, por la fecha y procedencia del proyecto (Bruselas) no sería aventurado pensar que este haya sido el navío aéreo que inspiró a Colombise



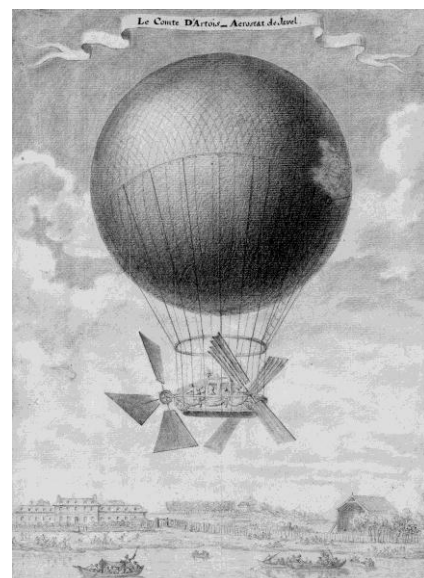
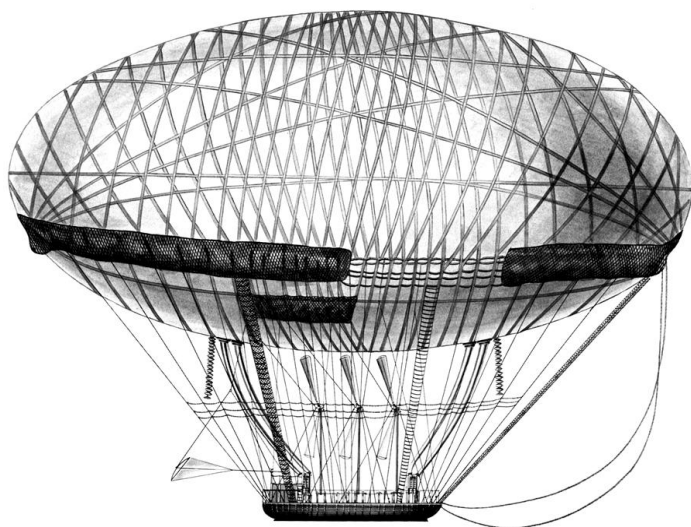
Izquierda: Sistema de comandos de un globo dirigible *Diligencia Aérea* diseñado por el Su autor vivía en el Hotel St Louis sobre la calle Git-le- Coeur des Augustins. 1784²⁰ ingeniero y *physicien* (médico) Campmas. Derecha: Dirigible Charles Génét 1784²¹

¹⁸ Biblioteca Nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509569_JPEG_1_1DM.jpg

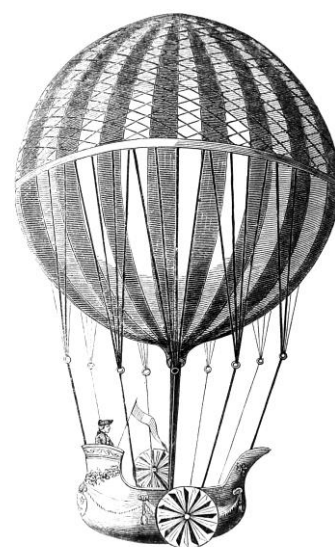
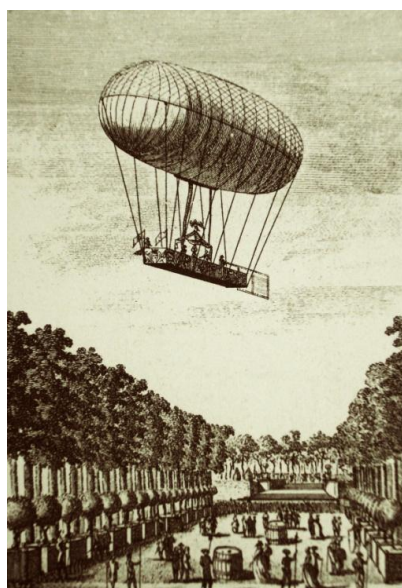
¹⁹ Biblioteca nacional de Francia París. ftp://ftp.bnf.fr/841/N8410454_JPEG_1_1DM.jpg

²⁰ Biblioteca Nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/841/N8410421_JPEG_1_1DM.jpg

²¹ LECORNU, J. (1903) *La Navigation Aérienne. Histoire documentaire et anecdotique*. Librairie Nony y Cía. Paris



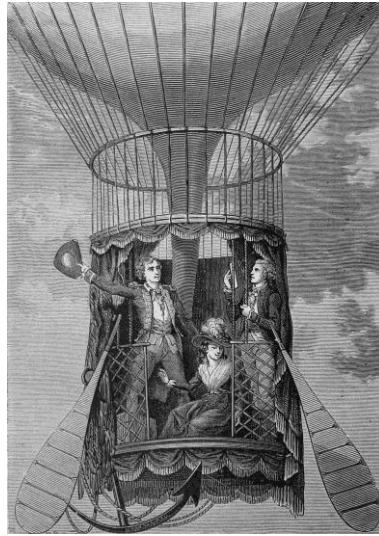
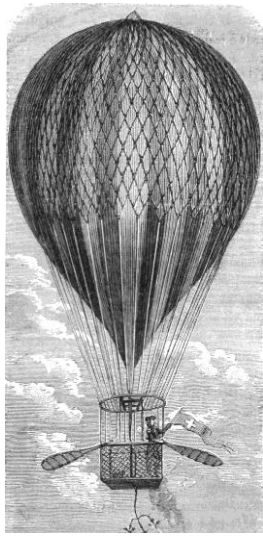
Izquierda: Dirigible de Meusnier. 1785. Derecha: Proyecto del Conde d'Artois del denominado *Aerostat de Javel*. 1785²²



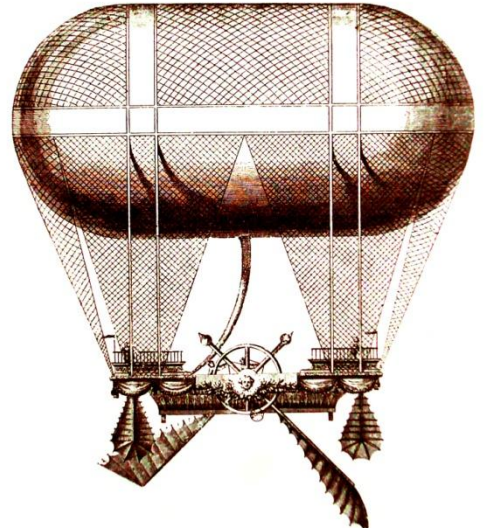
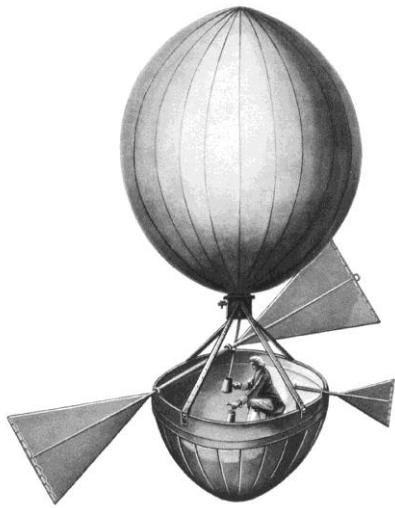
Izquierda: Guyton de Morveau con Abbé Bertrand a bordo del dirigible *L'Academie de Dijon*. 25 de abril de 1784. Centro: Dirigible con el Duque de Chartres y Collin-Hullin en Saint-Cloud. Ese día volaron a Meudon en cuarenta y cinco minutos alcanzando una altura máxima de 4500 m. 15 de julio de 1784. Derecha: Dirigible Testú Brissy que ascendió el 17 de junio de 1786²³

²² Biblioteca Nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509281_JPEG_1_1DM.jpg

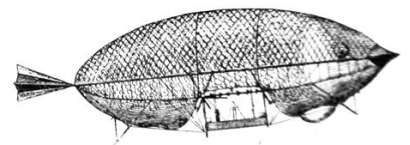
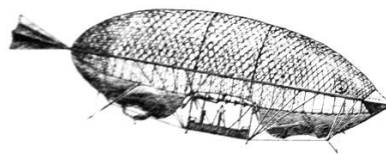
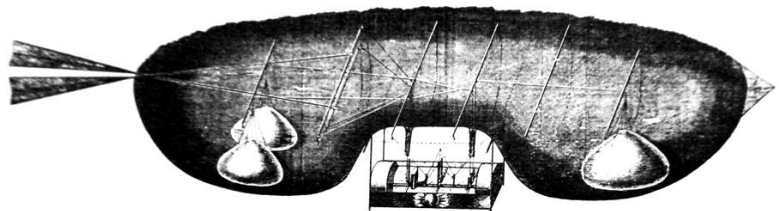
²³ TURGAN M. Julien. (1854) *Les ballons. Histoire de la Locomotion Aérienne*. Plon Frères Éditeurs París



Aeróstato dirigible de Vincent Lunardi. 1784

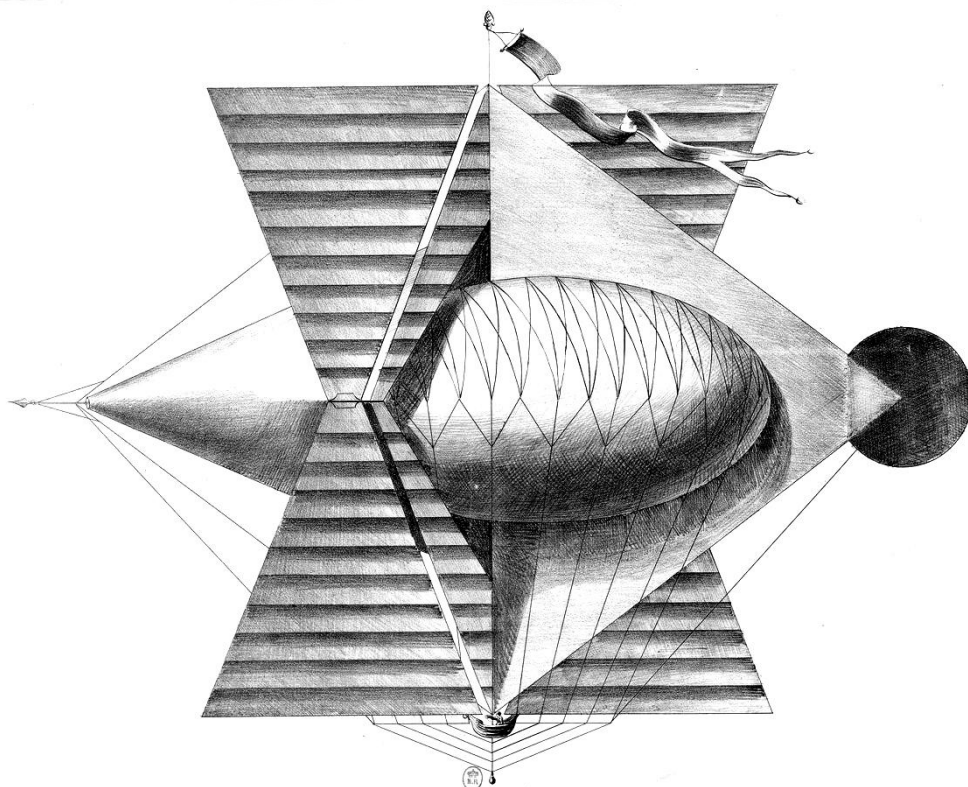


Izquierda: Diseño del globo dirigible de aire caliente MD accionado con pólvora. 1783. Derecha: Dirigible de Massé. 1785



Izquierda: Aeróstato dirigible de Vincent Lunardi. 1785. Derecha: Prototipo del oficial de Dragones Barón Scott presentado en París. 1789

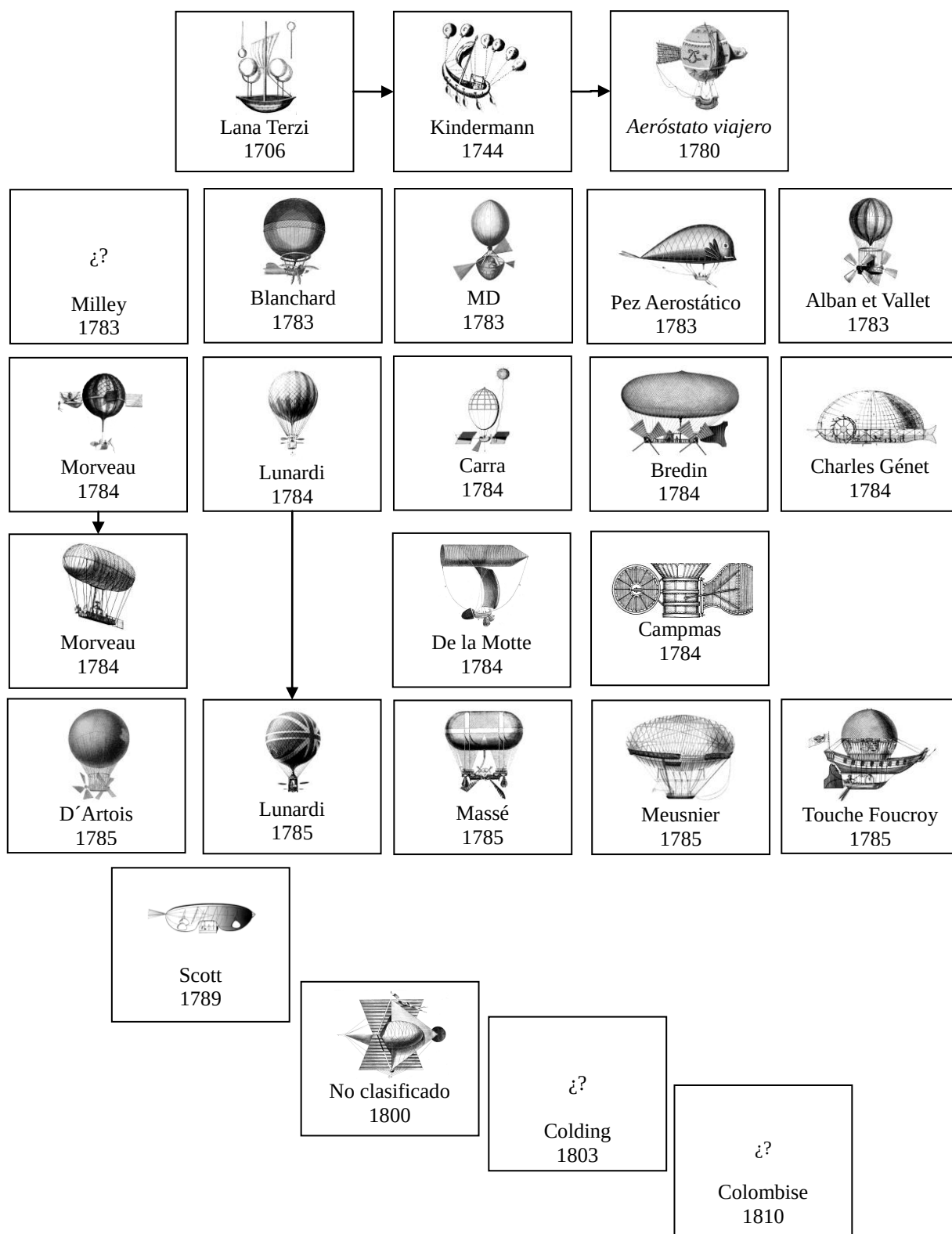
Proyecto de dirigible
de autor desconocido.
1800²⁴



En 1807, en Dinamarca, el aeronauta Johann Peter Colding propuso la construcción de un dirigible para bombardear la flota inglesa frente a Copenhague. Estos son sólo algunos de los antecedentes más importantes que contextualizan los avances en el empleo de globos dirigibles.

²⁴ Biblioteca nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509565_JPEG_1_1DM.jpg

Evolución del dirigible hasta 1810



Caricaturas de época



Charles y Robert en la Plaza de la Victoria. París, 2 de diciembre de 1783²⁵

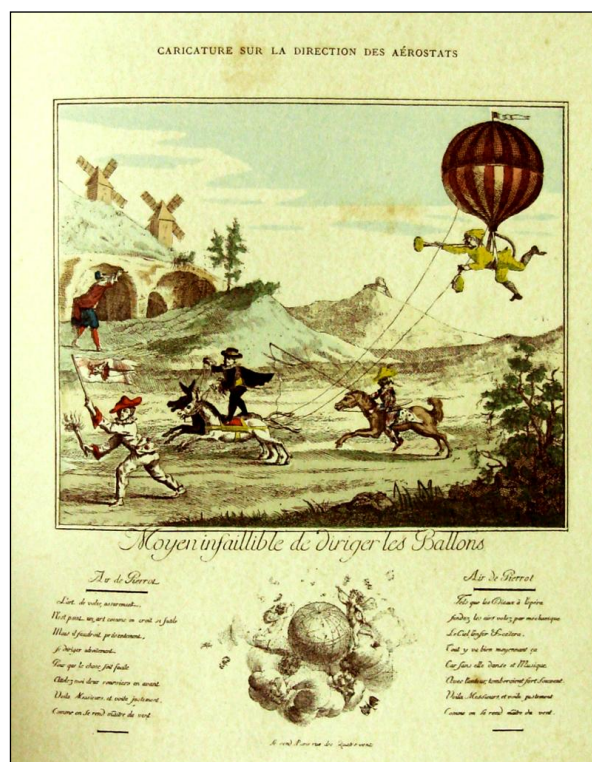


Izquierda: Grabado *La caja de los globos*. 1784²⁶. Derecha: Caricatura *Le Bureau des diligences Aériennes* (La oficina de diligencias aéreas). 1784²⁷

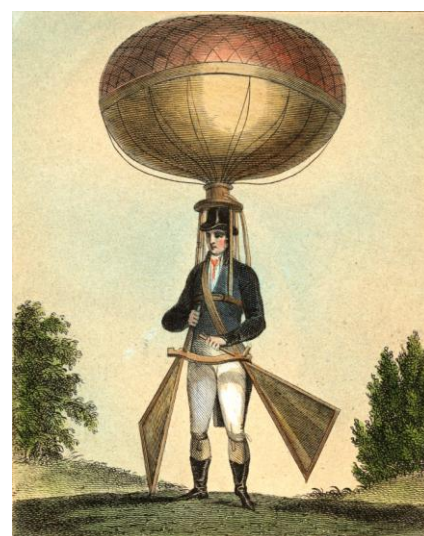
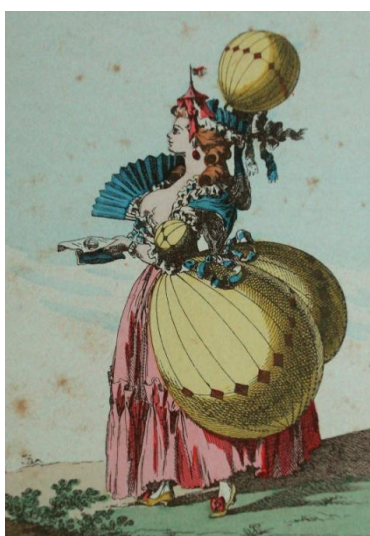
²⁵ TISSANDIER, Gastón. (1887) *Histoire des Ballons et des aéronauts célèbres 1783-1800*. H Launette y Cía. Editeurs. Paris.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ *Ibidem*.



Izquierda: Caricatura *La moda de los globos* Grabado. 1783. Derecha: Caricatura de dirigible publicada en Francia sobre la experimentación con globos dirigibles. 1784²⁸



Caricaturas francesas de fines del siglo XVIII relacionadas con globos. Izquierda: *Le petit maitre physicien*. Centro: *Le coquette physicienne*²⁹. 1784. Derecha: Caricatura de globo dirigible titulada *The Walking Philosopher's* (Circa 1800)³⁰

²⁸ Ibídem.

²⁹ Ibídem.

³⁰ <http://www.metmuseum.org/collection/the-collection-online/search/651628>

Lámina alegórica sobre experiencias en la dirección de globos³¹



Hecha esta sencilla y brevísima recapitulación respecto de la evolución de los aerostatos dirigibles, conocemos que en 1809 Miguel Colombise (ó Colombie) estaba radicado en Argentina.

Señalan las crónicas que luego de doce años de estudio en su país y en Francia, proyectó la construcción y sistema de gobierno de un *Aerostát* (globo dirigible). Evidentemente y sin restarle ningún mérito al proyecto, del cual desconocemos hasta la fecha todo tipo de ilustración o detalle más preciso, podemos aventurar que debe de haber tomado nota de los siete proyectos más conocidos desarrollados entre 1784 y 1785. Sabemos además, que como parte de estos estudios, durante su permanencia de unos ocho meses en San Nicolás de los Arroyos³², ensayó exitosamente por lo menos dos prototipos a escala que podríamos considerar como el primer antecedente del aeromodelismo en el país.

³¹ Biblioteca Nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/841/N8410431_JPEG_1_1DM.jpg

³² En el pueblo de San Nicolás abrió una tienda de relojería, que sólo funcionó tres meses, para financiar parcialmente el ensayo de su invento.

El proyecto de Colombise

Con toda esta experiencia previa, Colombise elevó un memorial en el que solicitaba apoyo económico al Virrey Santiago de Liniers y Bremond sobre un presupuesto que estimó en unos cuatro mil pesos. En el pedido expresó:

...El aeróstato que me propongo hacer, con el cual he de ir gobernándolo a mi voluntad, ha de costar 4000 pesos, y para su ejecución daré un fiador que afiance; a expresada cantidad, como de que será hecho en el término de tres meses en el cual recibirá el dado los requeridos 4000 pesos con más el ciento por ciento del beneficio. Prometemos también que el aeróstato caminará a lo menos un cuarto de legua por minuto...

Sin respuesta oficial viajó a Santiago de Chile y el 6 de agosto de 1810, cuando regresó a la ciudad de Mendoza, formuló un nuevo pedido a la Primera Junta de Buenos Aires. Esta fue analizada por los miembros de la Junta entre los que se encontraba Mariano Moreno, y posteriormente fue archivada³³.

Cabe aclarar que este antecedente aeronáutico fue registrado apenas veintisiete años después de la primera ascensión de un globo de aire caliente llevada a cabo en Francia por los hermanos Montgolfier y cuarenta y seis años con anterioridad a los ensayos prácticos de Giffard con globos dirigibles.

Documentación cursada relacionada con el proyecto

La correspondencia fue recuperada del Libro de actas del Cabildo N.º 12 de 1810 correspondiente a la provincia de Mendoza. Estos documentos se encuentran preservados en el Archivo General de la Nación de la República Argentina.

³³ Archivo General de la Nación, Índice de Gobierno de 1810-Mendoza LXXXI, N.º 95, Fojas 292 a 296

“ 95. Agosto 6. D. MIGUEL Colombise, holandes relojero, solicita permiso para venir á la capital é incluye la representacion que hizo al Sr. Liniers, aunque sin efecto, con el objeto de llevar adelante la construccion de un aereostático, en el que ofrece, de una difusa relacion de cuantas vigiliass, consultas, viages y dinero le ha costado durante doce años de perfeccion de su descubrimiento, ir á donde se le mande, no siendo á una distancia para la cual se necesiten instrumentos de pilotage. Propone gobernarle á su voluntad; que ha de costar cuatro mil pesos; que para su ejecucion dará un fiador que asegure la espresa cantidad, como de que será hecho en tres meses de tiempo, en el cual recibirá el dador la cantidad con mas el 100 p.8 de beneficio. Ultimamente promete que el aereotático caminará á lo menos un cuarto de legua por minuto, asegurando que ha experimentado buenos sucesos de él en pequeño.

Mendoza Ag. 6/1810

Miguel Colombise

De nacion olandesa y relojero de oficio

Solicita en representacion permiso p.^a desde alli venir a la capital a personarse a S.E., e incluye de que le hizo al S.^r Liniers aunque sin efecto, con el obgeto de llevar delante la construccion de un Aerostatico, en el q s. ofrece despues de una dispusa relacion de de cuantas vigiliass, consultas, viages, y dinero deha costado dentro de 12 años la perfeccion de su descubrimien^{to} ir á donde le demandare, no siendo a una distancia, p.^a la qual se necesite informar ^{todo} de pilotage. Propone gobernarle á su voluntad, que hà de costar 40 ps., q p.^a su execuc.^{on} dará hecho en 3 mesees de tpo, en el qual recibirá el dador la cantidad con mas el 100 p% de beneficio. Y ultimamen^{te} promete que el aeres-tatico acminará à lo menos ¼ de legua por minuto, asegurando q`s. ha experimentado buenos sucesos de el en pequeño.

Nota de la mesa

Se descubre un proyectista, que p.^a calificarlo de la calidad de muy malo no se necesita mas prueba que la del S.^r Liniers le desprecio el proyecto”

Mendoza 29 de Mayo. 1810. (13-)

Miguel Colombise
Excmo. Sr. D. Juan Manuel de Rosas y Moxos de Oficio

Solista en representacion. permiso p. aéreo allí venir
ala Cap. a personarse la S. E., e incluye la q. hizo al Sr. Siniere
aunque con efecto, con el objeto de llevar adelante la construcc.
de un aerostático, en el q. opece (después de una depu-
relacion de quantas vigiliass, consultas, viages, y dinero le
ha costado dentro de 12 años la perfeccion de su descubrim.
to donde se le mande, no siendo a una distancia, p. la qual
se necesite inferir. de pilotage. Propone y obsequio de
voluntad; que ha de costar 40 p. ; q. p. su exerce.
dara un bordon que asegure la expresada cantidad, como
de que vera hecho en 3 meses de tpo, en el qual recibira
el dador la cantidad con mas el 100 p. de beneficio. Su-
tamente promete que el aerostático caminara a lo men.
de 4 leguas por minuto, asegurando q. ha experimentado
buenos sucesos de el en pequeño.

Nota de la Mesa

Se descubre un projectivo, que p. calificarlo de la calidad de
muy malo, no ve necesaria mas prueba que la de que
el Sr. Siniere le desprecia el projecto.

56 (100)

Sello Tercero

Save p.^a el Reynado de S. M. el Sol D. Fren.^{do} 7º de año 1810 y 1811

Exmo Señor

Miguel Colombise natural de Asterdan en la olanda y es viviente en la ciudad de mendoza, premisa de veneracion y respeto, dice que no habiendo tenido efecto la solicitud convenida en la adjunta simple copia del memorial que en el proximo año pasado presentó hallandose en esa Capital al Exmo Sr. D. Santiago Liniers y Exmo Cavildo dese resolvió destinarse a Santiago de Chile con objeto de buscar dinero que necesitaba para halisar su maquina, aunq^e fuese a costa de superarse al ejercicio de relojero arte que profesa bajo el conocimiento de todos sus principios, pero como estando en la referida Capital de Chile q^e a mas de no serle util su ejercicio en mas de lo q^e era contribuir a su subsistencia, no se encontraban alli los simples necesarios para los mixtos de su maquina ni se probaba mi temperamento pues q^e ha subsistido continuamente enfermo, se determino regresarme a esa Capital, persuadido

que en ninguna otra parte le sara mas facil halisar su proyecto, habiendo con este invento bajado a esa ciudad de mendoza, donde llegó, y aun halla convaleciente con la expectativa de mejorar, y seguir su viaje.

Cree en suplicarme, q^e no sera justo desvenale, mi impedinge los objetos c ventajosos de su contraccion, pero como puede negar su extrangenia, siendo esta en el dia, q^e esta el nuevo Gobierno de esa Capital, y circunstancias civiles de sus insesantes cuidados un motivo juicio de sospechas, ha creido anticipar desde esta ciudad de mendoza sau representacion a V.E. y suplicar se digne concederle su superior permiso, y licencia p^a seguir como ha referido si viaje a esa Capital apenas llegue a la total restauracion sw su salud, sin que por ningunos jueces, ni Cabos militares se le impida el transito q^e ofrece su persona, y servicios por tanto-

A V.E pide y suplica que habiendo en esta ciudad presentado a su nuevo

Comandante de Armas y dejado en su poder la licencia con que bajó de Chile, se digne concederle, y drijia p^a el mismo conducto la que solicita para llega a esa Capital, pues sera Justicia, y merced que espera del V. Ex^a

Miguel Colombie

(293)

Delo Terano

Yo el Subd. Delo el Sr. D. Juan de los Rios y 1811.

Miguel Colombise

Miguel Colombise natural de Rotterdam en la Olanda, y existente en esta Ciudad de Montevideo, premisa de Veneracion, y respeto, dice, que no habiendo tenido efecto la solicitud contenida en la adjunta simple copia del memorial, que en el proximo año pasado presento hallandose en esa Capital al Excmo. Sr. D. Santiago Simons, y Excmo. Cavildo, se resolvió retirarse a Santiago de Chile con objeto de buscar el dinero que necesitaba para realizar su Maquina, aung. fuese a costa de suspenderse al ejercicio de Profesor, aue q. profesa baxo el conocimiento de todos sus Principios, pero como estando en la referida Capital de Chile observo, q. a mas de no serle util su ejercicio en mas de lo q. era contribuia a su debilidad, no se encontraban alli los simples necesarios para los muros de su Maquina, ni le probaba su temperamento, pues q. su temperamento contrariaba, se determino retirarse a esa Capital benovado de

que en ninguna otra parte le sea más
facil Realizar su proyecto, habiendo con este
intento bajado a esta ciudad de Tucumán,
donde llegó, y aun se halla conalesiente con
la expectativa de mejorar, y seguir su
viaje.

Creo el Suplicante, q^e no sea funo
detenersele, ni impedirle los objetos e
ventajas de su Contraccion; pero co-
mo no puede negar su extranjería,
siendo esta en el dia, q^e esta el mismo
Gobierno de esa Capital, y circunstancias
civiles de sus intereses, cuidados, y
motivos funos de sospechas, ha creido an-
tiopar desde esta ciudad de Tucumán su
Representacion al V. E. y Suplica se dig-
ne concederle su Superior permiso, y
licencia p^a seguir, como ha referido su
viaje a esa Capital, apenas llegue a la
total Restauracion de su salud, sin que
por ningunos Juces, ni Cabos militares
se le impida el tránsito, q^e ofrece hacer
con la mesma Calidad de personarse
luego que llegue, al V. E. y ofrecer su
Persona, y Servicios. Por tanto.

Al V. E. pide, y Suplica que habiendo
esta Ciudad presentado a su mu-

(294)
Comandante de Armas, y dejado en su
Poder la licencia con que bajo de su
se digne comedante, y diafia p^a el mismo
condueto la que solicita para llegar a
esa Capital, pues sera Justicia, y merced
que espera de V. E. Q.ª
Miguel Colombise

Señor

Ocupado hace mas de doce años de la idea de buscar el modo de gobernar en los aires un Aérostat y confiado en aquel adagio general q^e dice q^e mas imposible al hombre, con el socorro de Dios, empecé a discurrir en mi Patria, y en Francia varias veces me pareció q^e habia llegado al descubrimien^{to} del timon y remos del Aerostat: otras [ilegi-

ble] los fabriqué a mi costa, pero llegado al punto de la ejecucion de aplicarlos, entrada una confusion en mi concentimiento que me pribaba ,no solamen^{te} de todo [ilegible] pero aun de aquellas ideas primeras conduciendome al cabo de mi fin al punto q^e p^a volver es mi, me beia en la precision de desprenderme totalm^{te} con algⁿ tiempo de la idea de tal empresa, hasta que p^a si misma se me ofreciere a la cabeza del modo para [ilegible] del aciento q^e lo habia servido muchas veces; envano volvia a trabajar a seguir su orden, quando volvia a presentarse q^e siempre se hallaba atacado por el mosmo desorden de ideas, con la diferencia sin embargo, q^e siempre de mas en mas servia posteriormen^{te} una especie de satisfaccion de mi trabajo q^e no me dejaba desesperar, ni que lo mirase p^a imposible, y por lo mismo el tiempo q^e dejaba pasar sin apropiundizar mi proyecto como p^a necesidad de descanso lo pasaba en consultar los libros de varios autores, ó a los mismos Aeroenies que se hallaban en los Payses, en q^e yo estaba, pero viendo q^e sus ideas, planes y propociciones no concordaban con las mias y q^e lejos de servir a esclarecermela no hacia, sino obscurecerla trate de no visitar

mas ya á esos hombres, ni leer libros hasta q^e un dia en q^e habia puesto a trabajar con bas^{te} satisfiⁿ de mi, pues q^e no servia aquella confusion de siempre sobre el primero mas dificil, quando me vi otra ves a [ilegible] pido con mas noticias politicas de las cosas de Francia q^e sin poderlo remediar, me bolvieron con mi primer estado de confusion, por lo q^e me desanimé a alejarme de aquel gran caos de conocimientos (como lo a la Francia) con el proyacso depasar en algunas tierras de America adonde pudiese trabajar en mi empresa con todo aquel sociego, que conocia presisavan (No dire aquí como llegué a B^s A^s a donde me embarqué, no como me mantuve todo este tiempo, por q^e seria hablar mas de mi historia, que de lo q^e invente. Solo si dire que siendo mi arte de relojeria tuve la felicidad q^e al tiempo de embarcarme para este Pais, de encontrar un generosoo Habitante de esta Capital, q^e me socorrió con 400 p^s y q^e no nombro, p^a q^e si seria de augurio, pero que lo puedo decir particularmen^{te}), satrisfecho mi deceo con haber llegado con este Pais, me puse a trabajar tres o quatro meses para dar satisfaccion a unas obligaciones que había comenzado y conseguido q^e lo tuve, trate de bolver a trabajar a mi otra composia, mas aunq^e Bv Ay^c fuese para vivir con mas sosiego q^e en ning^a otra parte haya visto en todo lo que tengo viajado, no lo era bastante p^a mi p^r q^e llegue en ella con el tiempo q^e se dijo q^e los Reyes de España habian pasado a Francia, y como no podia tampoco trabajar en ning^a [ilegible] Desiesoa p^a q^e a cada [ilegible] de ofresian menesteres tanto p^a el efecto, como para experiencias, traves

irme a Sⁿ Nicolas de los Arroyos, adonde gracias a Dios he merecido en ocho meses alcanzar lo q^e tantos desvelos, trabajos, miserias y dinero me ha costado. Pero como esta escrito que el hombre no se ha comentado jamas co su suerte, dicese con a comigo, qe si en doce años consecutivos no pedi a Dios mas gracia q^e la de llegar al descubrimiento que buscaba en el dia no me hallo satisfecho del todo como lo pensaba, p^a q^e me falta aquello q^e aquel q^e es preciso p^a convencer alos hombres, q^e aquel q^e sacrifica su bien estar, y todo lo q^e posee p^a un descubrim^{to} es verdaderam^{te} el amigo del hombre, y de su generacion, y no un loco, o charlatan como los ignorantes quieren qe lo sean aquellos qe proponen la execución de una cosa qe sobrepasa su imaginasion. Por lo tanto confieso q^e lagran satisfaccion y alegria que me prometia gosar de mi mismo si un dia llegara al fin de mi descubrim^{to}[ilegible] en todo su esplendor, quando yo lo e despreciado todo el tiempo q^e trabajaba a alcansando, y qe podia con mi arte de relojeria tienen en el dia muchos mas delo q^e necesito p^a pasarlo bien, sino hubiese gastado todo quanto

ganaba, con hacer experiencias de todas las ideas de la maquina qe buscaba en mi cabeza, como lo pruebo bastante con haber abandonado en esta Capital una tienda de reloxweria qe lo tres meses qe la tube, seria ya en ella as [ilegible] q^e los q^e huhiera podido componer en seis; segundo p^a haber pasado los ocho meses

de los Arroyos, sin ganar un medio, y lo poco q^e [ilegible] habiendo empleado con la construccion de dos chicos Aerostates, los cuales asdi como me sirven de prueba de la perfeccion de mi descubrimien^{to}, podian mui bien no desviarme de nada, como me ha sucedido muchas veces y por consiguiente perder mi trabajo, tiempo, y plara, Es quanto puedo decir por escrito a qualesquiera caballero, q^e me quiera ayudar con su dinero a fabricar un Aerostat en el cual me ofrezco ir donde me mande, no siendo a una distancia, para la cual se necesite instrumento de pilotaje, por q^e no es mi arte.

Todo lo q^e acabo de decir en muchas palabras y un largo discurso es comprendido en estos cortos renglones.

El Aerostat q^e me propongo de hacer con el qual e de ir, gobernaré a mi voluntad, y a de costar 4000 pesos, y para verificar su execucion daré un fiador q^e afiance la expresada cantidad como de q^e sera hecho en el termino de tres meses, en el cual verificará el dador los referidos 4000 pesos con mas el ciento por ciento de beneficio.

Prometo tambⁿ q^e el Aerostat caminara a lo menos a un quarto de legua p^r mismo.

Spinoza. (195)

Ocupado hace mas de doce años de la idea de buscar el modo de gobernar en los Aires un ~~Reynato~~ Reynato. y confiado en aquel adagio general q^o dice q^o nada es imposible al hombre, con el auxilio de Dios, empecé a discurrir en mi Patria, y en Francia. Venian veces me parecia q^o habia llegado al descubrim^{to} del timon, y remos del ~~Reynato~~ Reynato. Otras camu- lo fabricaba a mi anta, pero llegaba al punto de la ejecución de aplicarlos, entraba una confusión en mi entendimiento que me paraba, no obstant^{te} de todo discur- so, pero aun de aquellas ideas primeras, que ante de poner mano a la obra, me parecia conducir me al cabo de mi fin al punto q^o p^o vuelve en mi, me veia en la fracción de dependerme totalm^{te} por alg^o tiempo de la idea de tal Empresa, hasta que p^o si misma se me Ofreciese a la cabera del mundo por- suario del acierto q^o lo habia sentido muchas veces; Emvans volaba a trabajar a seguir su Orden, quando volvia a presentarse con q^o siempre se hallaba aca- cado por el mismo desorden de ideas, con la diferencia sin embargo, q^o siempre demas en mas sentia in- terioram^{te} una especie de satisfaccion de mi traba- jo q^o no me defaba desesp^{er}ar, ni que lo mirase p^o imposible, y por lo mismo el tiempo q^o defaba pasar sin aprofundizar mi proyecto, como p^o necesidad de descanso, lo paraba. En capitulo a los libros de varios Autores, o a los mismos iborientes, que se ha- llaban en los Ayres, en q^o ya estaba, pero viendo que sus ideas, Planes, y proposiciones no concordaban con las mias, y q^o lejos de servir a esclarecerme las, no har- cian, sino obstruirlas, trise de no verlas

mas ya a' eso hombres, mi leer libros hasta q^e un dia,
en q^e habia Ouelto a trabafan un bast^{te} satisfacc^o de mi,
pues q^e no sentia aquella Confusion de siempre sobre
el punto mas difícil, quando me vi Oera ver inreanun-
pido con mis noticias politicas de las cosas de Francia
q^e sin poderlo Remediar, me solucion en mi pasimen-
Estado de confusion, por lo q^e me desamini a alejar
me de aquel gran caos de acontecimientos (como lo e
la Francia) con el proyecto de pasar en algunas tierras
de America adonde pudiese trabafan en mi compa-
sa con todo aquel Oargo, que conoia necesario
(No dire aqui como llegue a B^a J^a a donde me
Embague, ni como me mantube todo ese tiempo, por
q^e Oera hablan mas de mi historia, que de lo q^e Oimien-
tolo si dire que siendo mi Oase de Belopasia tuve la
felicidad q^e al tiempo de embarcarme para este Oui, de
Encontrar un generoso Habitante de esta Capital, q^e
me socorrio con 400 p^o, y q^e no nombro, p^o q^e ignora
si seria de Ouginas, pero q^e lo puedo decia (particular-
te) Satisfecho mi deseo con haber llegado en este
Lai, me puse a trabafan tres, o quatro meses para
dar satisfacc^o a unas Obligaciones q^e habia contratado
y conseguido q^e lo tuve, trase de volver a trabafan
a mi Oha Compafia; mas aunq^e B^a J^a fuese para
mi la Ouidad mas tranquila, y adonde se puede
vivir con mas Oocielo, q^e en ning^a Otra q^e haya
Oido en todo lo q^e tengo Oiafado, no lo era Oas-
p^o mi, p^o q^e llegue en ella en el tiempo, q^e se dijo q^e
los Reyes de España habian pasado a Francia, y
como no podia tampoco trabafan en ning^a parte
decierra p^o q^e a cada instante se Oesaban menen-
tanto p^o el Oficio, como p^o Oexperiencias, trase

irme a S. Nicola. de los Andes, donde gracias a Dios he me-
recido en ocho meses alcanzar lo q. tanto desvelos, trabajos, mi-
serias, y de mas me ha costado. Pero como crea cierto que
el hombre no se ha contentado jamas con su suerte,
sucede cosa conmigo, q. si en doce años con recitados no pedía
a Dios mas gracia q. la de llegar al descubrimiento que bus-
caba en el dia no me halla satisfecho del todo como lo
queraba, p. q. me falta aquello q. es preciso p. convencer
a los hombres, q. aquel q. sacrifica su bien crear, y
todo lo q. posee p. un descubrim. es verdaderam.
el amigo del hombre, y de su generacion, y no un
Soto, o Charlatan como los ignorantes quieren q.
lo sean aquellos q. proponen la execucion de una
cosa q. sobrepasa su imaginacion. Por lo tanto
confieso q. la gran satisfaccion, y alegria que me pro-
metia gozar de mi mismo, si un dia llegaba al fin
de mi descubrim. me es ahora tan indiferente, co-
mo si no hubiera conseguido nada de mis doce años
de trabajo, y de sacrificios, pues q. me veo en la for-
tuna necesidad de ocurrir al auxilio del diablo
de un Espectro, p. q. mi descubrim. luce en todo
su esplendor, quando yo lo he despreciado todo el
tiempo q. trabajaba a alcanzarlo, y q. podia con
mi Arte de Peloponisia tener en el dia muchos
mas de lo q. necesito p. suceso bien sino hubiere
gastado todo quanto ganaba, en hacer experien-
cias de todas las ideas de la magnitud q. buscaba
en mi cabeza, como lo pruebo bastante con ha-
ber abandonado en Crea Capital una tienda de
Peloponisia q. en los tres meses q. la tube, temia ya en
ella mas Pelopes q. los q. hubiera podido componer
en seis segundos p. haber pasado los ocho meses

en los Andes, sin que sea un medio, y lo poco q. se
habe empleado en la construcción de dos Chicos Aéro-
tados, los cuales son como me sirven de prueba de la
perfección de mi inventum. Podian muy bien no ser
vivir de nada, como me ha sucedido muchas veces,
y por consiguiente perder mi trabajo, tiempo, y
plata; lo quanto puedo decir por Escrito a qual-
quiera Caballero, q. me quiera ayudar con su di-
nero a fabricar un Aërostat. En el qual me ofe-
rezco ir adonde se me mande, no viendo a una
distancia, para la qual se necesite instrum.
de Filorafa, por q. no es mi arte.
Todo lo q. acabo de decir en muchas palabras
y un largo discurso es comprendido en estos pocos
Renglones.
El Aërostat q. me propongo de hacer con el
qual he de ir, gobernare a mi Voluntad, y ha de
costar 4000 pesos, y p. verificar su Experiencia
dare un fiador q. assure la expresada Cantidad
como se q. sera hecha en el termino de tres me-
ses, en el qual restitira el valor los referidos 4000
Pesos con mas el cinco por ciento de beneficio.
Prometo tamb. q. el Aërostat Comi-
nara a la menor un quinquillo de fogata p. minuto

Colombise, Tejeda y el cruce de los Andes

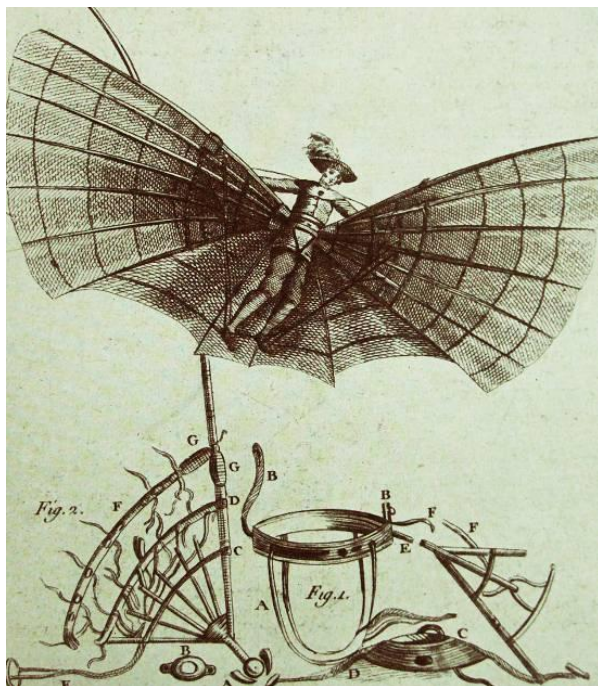
Con el comienzo de los preparativos para el cruce de los Andes, todas las tareas de maestranza, fabricación y completamiento del material, fueron confiadas al cura mendocino de 33 años Fray Luis Beltrán (1784-1827), como se diría ahora, el oficial de arsenales del Ejército Libertador. Beltrán se hizo cargo de la monumental empresa el 1 de mayo, dejó los hábitos y, comandando trescientos

trabajadores, fundió cañones, proyectiles, granadas y preparó todos los implementos necesarios para la difícil marcha. La armería estaba a cargo del Sargento Mayor Pedro Regalado de la Plaza y la fábrica de pólvora la dirigía el Mayor Álvarez de Condarco³⁴.

En esas tareas hubo un molinero llamado Andrés Tejeda que construyó una tejeduría y una tintorería para proveer los paños para los uniformes que luego coserían las damas de Mendoza. Unos de los problemas más difíciles de resolver fueron los aparejos y transportes necesarios para cruzar la artillería a través del terreno accidentado. Tejeda era un hombre de unos treinta años, de carácter sombrío, algo introvertido y de notable ingenio. Estudioso e investigador práctico de las artes del vuelo que colaboró estrechamente con el fraile Beltrán en los cuarteles de maestranza durante los días previos a la campaña libertadora de Chile y Perú.

Otros autores lo describieron como *un pobre hombre del pueblo, sin instrucción alguna, de mezquina apariencia, incapaz de formar una frase medianamente correcta*. Lo cierto es que nuestro inquieto hombre se destacó entre otras cosas por su preocupación por resolver los problemas del vuelo mecánico. Se le atribuyó la expresión que decía: *...¿el general quiere alas para sus cañones?, pues bien las tendrán....*

Para este fin había ideado un ornitóptero, extraño aerodino antecesor del planeador nacido cuatro siglos antes de la pluma de Leonardo da Vinci (1452-1519). Era un sistema de alas batientes construido en cuero delgado *como el cuero del murciélago* que, sujetas al cuerpo eran accionadas por los brazos.

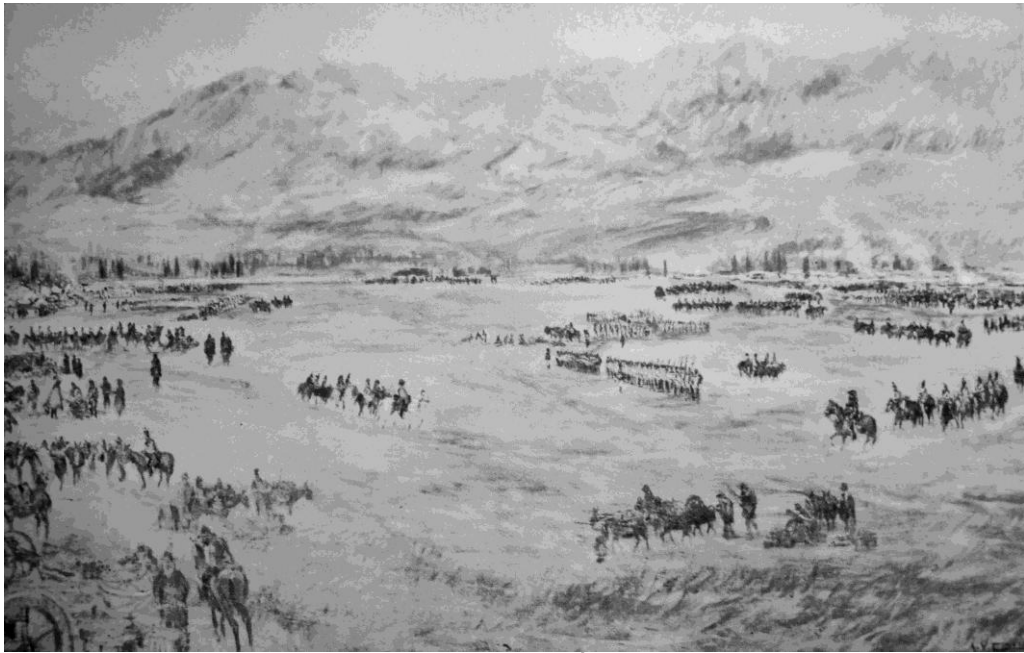


Izquierda: Máquina de alas batientes del General Resnier construida en 1788 y ensayada en Angoulême en 1801. Derecha: El ornitóptero de Tejeda³⁵.

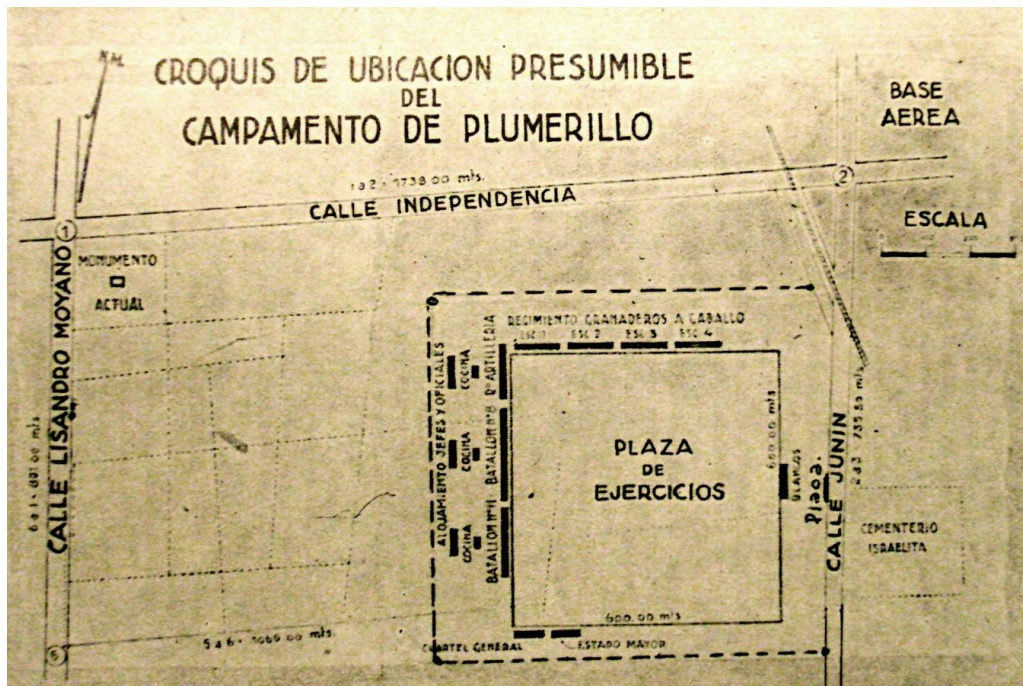
³⁴ MARTÍN, Eloy. (2009) *José María Florez y los antecedentes de la aviación argentina hasta 1850*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 144862200 X; EAN-13: 978144862200 9

³⁵ Revista *Caras y Caretas* N.º 606, 14 de mayo de 1910.

Recientes investigaciones aportadas en 2009 por el ingeniero Mario Alberto Battagion Hoffmann en su trabajo titulado *El molinero Andrés Tejeda precursor de la aviación argentina y sudamericana* nos ilustró con análisis por demás interesantes respecto de la vinculación entre Fray Luis Beltrán, Tejeda y Colombise. Debemos recordar que luego de las frustradas propuestas del relojero holandés al gobierno de Buenos Aires regresó a Mendoza y que solo unos pocos años más tarde se estableció en *El Plumerillo* el enorme acantonamiento del ejército libertador del General San Martín, esto lo ubica con precisión en contexto, tiempo y lugar de los hechos.



Campamento de El Plumerillo (Óleo de A. Cincioni)



Plano Cuartel de Maestranza³⁶

³⁶ Libro Primer Congreso Internacional Sanmartiniano Tomo V, 20 al 25 de noviembre de 1978.

Desde esta perspectiva el Ing. Battagion Hoffmann dice con toda razonabilidad: *el contacto habitual que necesariamente debió establecerse entre Tejeda y fray Luís Beltrán*, partiendo de la base de que todas las tareas de este ...*matemático, físico y químico por intuición; artillero, relojero, pirotécnico, carpintero, arquitecto, herrero, dibujante, cordonero, bordador y médico por la observación y la práctica, siendo entendido en todas las artes manuales...*, según las mismas palabras de Mitre. A esto se agrega lo que sostiene el historiador y antiguo miembro de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza José Ignacio Segura respecto de la posibilidad cierta de que Colombise también haya mantenido vinculaciones con Tejeda y Beltrán en su afán por fabricar el famoso *Aerostat* ofrecido en 1810.

Segura articuló los conceptos vertidos los generales Espejo y Mitre e incorporó nuevos testimonios recogidos de relatos locales que le permitió afirmar rotundamente que Tejeda conoció y mantuvo contactos con Colombise. Desde esta perspectiva no caben dudas que Tejeda se interiorizó de esta concepción, descabellada para la mentalidad de entonces, y pensó a su vez construir un ornitóptero para volar como los pájaros. Lamentablemente el molinero se fracturó ambas piernas al tratar de volar su invento y, pese a su entusiasmo durante su convalecencia, el escaso tiempo disponible para realizar el cruce de la cordillera hicieron naufragar por completo toda posibilidad de avanzar con las propuestas del molinero y el relojero holandés.

Avanzando aún más en el tema, desde un abordaje contra fáctico, si estos contactos realmente hubiesen existido surge la pregunta: ¿la aplicación militar del *Aerostat* del holandés podría haber sido posible?

La respuesta es sí; haciendo un breve recorrido cronológico respecto de los principales proyectos que involucran operaciones aeromilitares, sorprenderemos encontraremos antecedentes concretos y tangibles sobre la posibilidad que aplicar los primeros conceptos de operaciones de asalto aéreo (hoy llamadas aeromóviles).

Algunos antecedentes militares relacionados con el tema

La variedad de proyectos documentados hasta entonces se centraron en aplicaciones de observación y reglaje del tiro de artillería³⁷, comunicaciones, bombardeo y transporte.

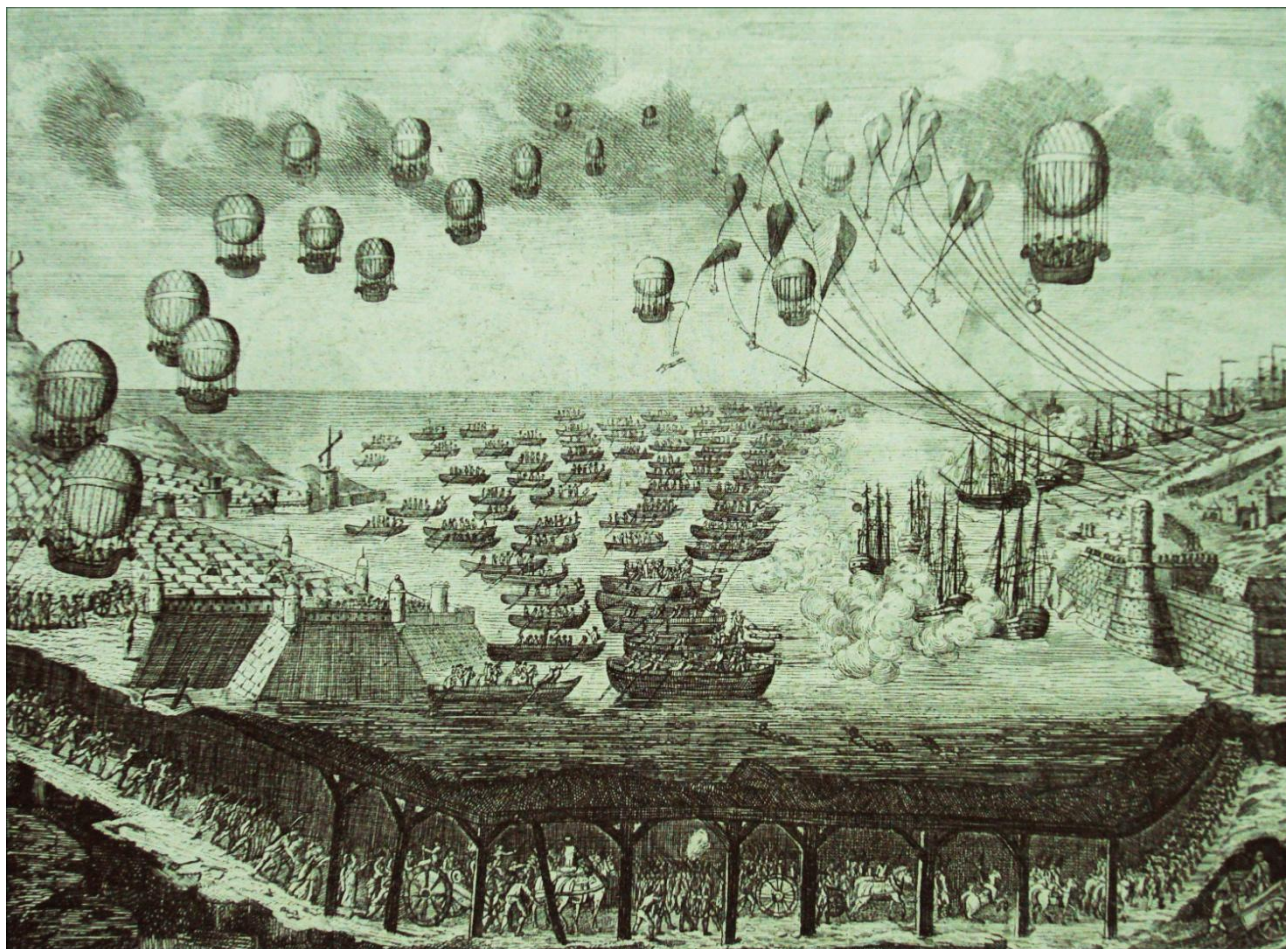
En noviembre de 1783 Benjamín Franklin dirigió una carta al presidente de la Royal Society, Sir Joseph Banks considerando la posibilidad de emplear globos como una herramienta de invasión. El 16 de enero de 1784 Franklin dirigió otra carta a John Ingenious donde propuso el empleo de globos para transporte aéreo de las tropas del ejército³⁸.

A principios de 1793, durante la crisis de la República Francesa, luego de las ideas de Martín y Villlette³⁹, Louis Bernard Guyton de Morveau (futuro jefe del Ejército), se trabajó con Lazarte Carnot en temas relacionados con la aplicación de globos militares. Poco tiempo después presentó un plan de bombardeo con aeróstatos sobre el enclave de Toulon.

³⁷ Batallas de Fleurus (junio de 1793), sitio de Mayence (abril de 1795), Würzburg (septiembre de 1796), Mantou (agosto de 1796), Campaña napoleónica a Egipto (1797), etc.

³⁸ *The Complete Works of Benjamín Franklin*. New York 1888. Volumen VIII. Pág. 432 a 433.

³⁹ Había sido pasajero durante una de las ascensiones de Pilâtre de Rozier.



Grabado denominado *Divers projet sur la descente en Anglaterre*, sobre planes de invasión a la Gran Bretaña probablemente elaborado por Franklin donde se aprecia el uso masivo de aerostatos y cerfs volants. 1797

En 1803 Jean Charles Thilorier propuso en Francia de invasión a Inglaterra con tres mil hombres mediante el uso de globos de aire caliente. En una lamina sobre los avances de la aerostación publicada en 1885 aparece la nave con el número de orden 24.

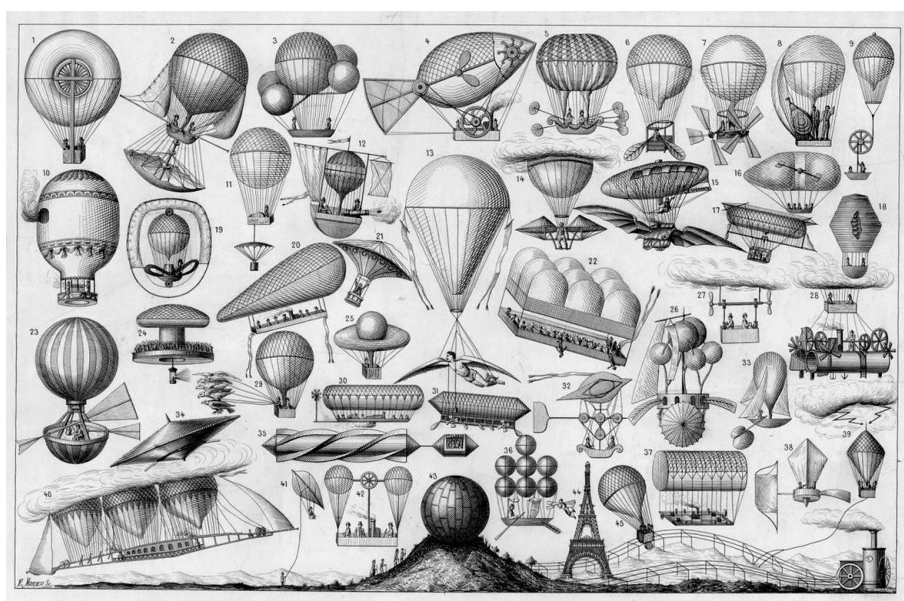




Ilustración del plan de ataque por aire a Inglaterra elaborado por Jean Charles Thilorier con globos de aire caliente que llevarían 3000 hombres a un costo de 300.000 francos⁴⁰

Del otro lado del Canal de la Mancha el Mayor John Money publicó un trabajo en el que proponía la adopción de globos por parte del ejército inglés pero la iniciativa fue considerada como extravagante por los viejos generales.

En 1807 apareció en Dinamarca el primer antecedente del empleo militar de un globo dirigible cuando Johann Peter Colding propuso la construcción de un dirigible para bombardear la flota inglesa frente a Copenhague. Al año siguiente durante su conflicto con Suecia, el ejército dinamarqués hizo uso de aerostatos con fines militares. Durante un mes fueron despachados globos desde el castillo de Cronberg empleándolos para arrojar panfletos de propaganda sobre el territorio enemigo. Ese año en Francia el Mayor de ingenieros Nicolás Lhomond (1770-1854)⁴¹ propuso a Napoleón un plan de invasión a Inglaterra, con la asistencia de una flota de cientos de inmensos globos que transportarían miles de hombres, dos cañones y veinticinco caballos, alimentos, forrajes y municiones para diez días de combate. Napoleón, sarcásticamente encomendó la misión al científico Monge de reproducir el plan a escala que lógicamente no prosperó.

⁴⁰ LECORNU J. (1903) *La Navigation Aérienne. Histoire documentaire et anecdotique*. Librairie Nony y Cía. Paris. Litografía preservada en la Biblioteca Nacional de Francia.

⁴¹ Asistente de Coutelle.

En mayo de 1808 durante el asedio naval británico a Copenhague se utilizó el aeróstato *Kierstrups* para realizar el reconocimiento de las naves⁴². Al año siguiente el Capitán británico Thomas M. Cooper incluyó en uno de sus volúmenes, de instrucciones para oficiales aspectos concernientes al empleo de globos. Tres años más tarde, y habiendo observado las operaciones aerostáticas del ejército napoleónico, el ruso Alejandro I contrató los servicios del científico alemán Leppig para construir un gran aeróstato de bombardeo.

Con todos estos antecedentes tecnológico-científicos sobre la aplicación militar de medios aéreos y en particular de globos dirigibles no resultaría extraño que Colombise en su afán por ver concretado su proyecto haya ofrecido su dirigible para ser utilizado con fines militares en el cruce de la cordillera.

También es cierto que con las penurias económicas del ejército libertador para organizar los aspectos logísticos del cruce, hacían completamente impracticable el desvío de recursos económicos y materiales para concretar algún tipo de proyecto de esta naturaleza.

Conclusiones

1. A partir de 1706 y hasta 1789 aparecieron una importante cantidad de bocetos, modelos reducidos y ensayos prácticos de aeróstatos dirigibles.
2. Colombise llegó al país trayendo consigo esta idea cuando en Europa este tipo de proyectos estaban aceptablemente difundidos.
3. El holandés estudió estos proyectos y lo trasladó a modelos reducidos (proyectos en escala de la versión real) que ensayó con buenos resultados durante su residencia en San Nicolás de los arroyos.
4. En 1810 formalizó la propuesta al gobierno de Buenos Aires que fue desestimada.
5. Se trasladó a Mendoza y luego se estableció en Chile
6. En 1815, enterado de los preparativos de la campaña liberadora dirigida por el General San Martín habría propuesto nuevamente la fabricación de su aeróstato dirigible para apoyar el cruce del macizo andino.
7. Esta propuesta se sumó a la del molinero Tejeda que propuso construir ornitópreros; ambas fueron desestimadas por su razonabilidad fáctica.
8. Desde 1783 y con anterioridad a los preparativos del cruce de los Andes existieron proyectos de empleo militar con aeróstatos (libres o dirigibles).
9. El estudio del relojero holandés fue el segundo antecedente aeronáutico de los cuatro más importantes registrados en nuestro país en la primera mitad del siglo XIX. El primero protagonizado el 5 de julio de 1807 por el Teniente José Antonio Leyva con un precario paracaídas conformado por dos banderas británicas luego del combate del convento de Santo Domingo a instancias de la segunda invasión inglesa. El tercero con el fallido ensayo de un ornitóptero construido por Andrés Tejeda y el cuarto por el cordobés José María Florez que desarrolló una intensa actividad aerostática en Chile, Perú, Colombia, Ecuador, México y Guatemala hasta su trágico fallecimiento en enero de 1848.

⁴² Recuperado de: <http://www.ballong.org/ballongfakta/kronika.php?start=1800&slut=1899&rubrik=1800-talet>

Bibliografía:

Archivo General de la Nación

Archivo General de la Nación, Índice de Gobierno de 1810-Mendoza LXXXI, N.º 95

Archivos del autor

BATTAGION HOFFMANN, Mario Alberto. (2009) *El molinero Andrés Tejeda precursor de la aviación argentina y sudamericana*

Biblioteca Nacional de Francia

del Carril Bonifacio. (1964) *Monumenta Iconographica. Paisajes, ciudades, tipos, usos y costumbres de la Argentina. 1536-1860*. Editorial EMECE. Buenos Aires

LECORNU, J. (1903) *La Navigation Aérienne. Historie documentaire et adnecdotique*. Libraire Nony y Cía. Paris

Libro Primer Congreso Internacional Sanmartiniano Tomo V, 20 al 25 de noviembre de 1978

MARTÍN, Eloy. (2009) *José María Florez y los antecedentes de la aviación argentina hasta 1850*

MONTES BRADLEY, Nelson. (2007) *Más liviano que el aire, Eduardo Bradley historias con globos*. Xlibris Corporation. Estados Unidos de Norteamérica

Revista *Aerodeportes*

Revista *Caras y Caretas*

TISSANDIER, Gastón (1887) *Histoire des Ballons et des aéronauts célèbres 1783-1800*. Paris. Francia. H. Launette y Cía. Editeurs. Paris.

TURGAN, M. Julien. (1854) *Les ballons. Histoire de la Locomotion Aérienne*. Plon Frères Éditeurs Paris