

JORGE NEWBERY

Fundación Marambio. 2014. Fundación Marambio, Boletín de Noticias Marzo-Abril 2014.

www.produccion-animal.com.ar

Volver a: [Temas desprendidos de la historia](#)

FUE EL SENO FECUNDO QUE DIÓ VIDA A LA AVIACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS



Jorge Alejandro Newbery (1875-1914)

Jorge Alejandro Newbery nació en Buenos Aires, el 27 de mayo de 1875.

Fue el segundo descendiente del matrimonio formado por Ralph Newbery y Dolores Malagarie, celebrado el 26 de julio de 1873, tres años después del arribo a nuestro país de aquel joven dentista inglés, más apasionado por la aventura que por la profesión.

Pues un constante afán por los riesgos llevó a Ralph Newbery a luchar por la abolición de la esclavitud, enrolándose muy joven en el ejército de Grant –apenas contaba dieciséis años- para recibir al cabo de su actuación junto a los federados, una condecoración premiando su valor.

Ese coraje fue tal vez la herencia más preciada que los Newbery recibieron de su progenitor en especial Jorge y Eduardo, dominadores netos sobre el resto de sus diez hermanos.

Jorge Newbery nació en la primitiva casa paterna, que estaba ubicada en el 251 de la actual calle Florida; un par de años más tarde la familia se trasladó a una vieja casona en la calle Libertad, entre Charcas y Santa Fe (lugar donde nació Eduardo, en 1878).

En esa casa inició Jorge su primera aventura, decididamente alentado por la opinión favorable de su padre: pese a las prevenciones maternas, el pequeño viajó a Nueva York para visitar a sus abuelos, cuando apenas contaba... ¡ocho años!

A su regreso cursó estudios primarios en el Colegio San Andrés, de Olivos y a los dieciséis años se recibió de Bachiller.

Ese mismo año, su padre decide el traslado de la familia a una finca del barrio de Belgrano (hoy calles Mol-des y Blanco Encalada) ubicada sobre una esquina que fue demolida en la década del 50.

Luego de obtener su título secundario, Jorge Newbery marcó una marcada inclinación hacia la mecánica, razón por la cual viajó nuevamente a los Estados Unidos con el propósito de cursar estudios superiores en la Universidad de Cornell, donde permaneció dos años.

Luego, atraído por las últimas invenciones eléctricas, pasó al Drexel Institute, de Filadelfia, teniendo entre sus profesores a Tomás Alva Edison.

Después de cinco años en Estados Unidos, Newbery vuelve a su país con el flamante título de Ingeniero Electricista.

Recién acaba de cumplir 21 años, cuando se lo nombra Jefe en la Compañía Luz y Tracción del Río de la Plata.

Dos años después ingresa a la armada y al poco tiempo es asimilado al grado de Capitán de Fragata.

Su actuación en la Marina es tan destacada, como poco conocida. En esa época viajó a Europa, con el encargo de adquirir equipos destinados a los buques de guerra de la época y a las unidades de defensa de nuestras costas. Eximio nadador, a poco se convierte en profesor de natación de la Escuela Naval.

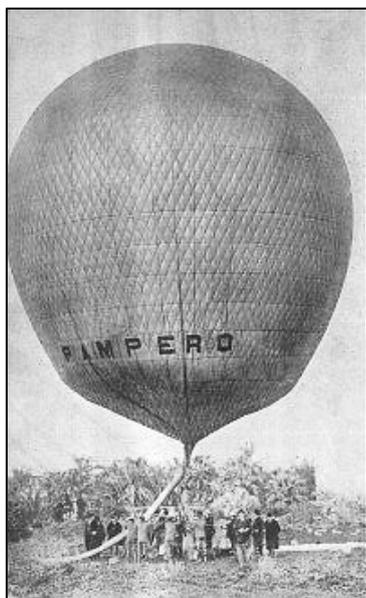
En el año 1900 Adolfo Bullrich, a la sazón Intendente Municipal, lo nombra Director General de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, cargo que ocupó hasta su muerte, con el previo consentimiento de la Armada Nacional.

Jorge Newbery fue dueño de una personalidad muy definida. Tal vez la herencia paterna, en ese aspecto, haya recaído sobre él como sobre ninguno de sus hermanos; era observador, calculador, matemático... Todo lo hacía mediante el cálculo previo de las posibilidades –memoraba tiempo atrás el capitán Alfredo Maranesi, cuñado de Eduardo, quien distinguía a ambos con esta sentencia; pero Eduardo era todo lo contrario. Se lanzaba a la aventura sin meditarlo.

De buen físico, simpático y arrogante, Jorge Newbery fue definido por sus contemporáneos como "un hombre alegre, decidido y formal".

Algunas historias pretenden exagerar su figura, haciéndolo aparecer como un "playboy" de la época. Jorge Newbery, al igual que muchos personajes famosos de cualquier época, debe haber protagonizado apenas la mitad de las historias que se le atribuyen.

La marcada inclinación hacia todos los deportes, le mereció el calificativo de "poeta de la energía". Y tal aseveración se impone al considerar que, independientemente de su definida pasión por la altura, Newbery fue vencedor en los concursos boxísticos organizados por los clubes Athletic y Sherman Gymnasium de Londres en 1899 y años más tarde vencedor de otros asaltos que se organizaron en el Jockey Club y en el Club de Gimnasia y Esgrima. En este último, obtuvo el primer premio en el torneo sudamericano de florete de 1901 y en 1907 superó a Berger, campeón francés de espada, en una prueba realizada en el Jockey.



Apasionado por el remo, acompañó a Juan Mouras en una prueba de "clinkers" de dos remos largos, contra los hermanos Müller, estableciendo poco tiempo después el record de velocidad, en un bote de cuatro remos largos, acompañado por Lanusse, Van Praet, y Varas.

En lucha grecorromana también se destacó y el 9 de octubre de 1903, en Gimnasia y Esgrima, venció al profesional Zavattaro. Tres años más tarde –en 1906- ganó la regata organizada por el Tigre Sailing Club, con el cúter Sprapper. El automovilismo no estuvo ausente entre sus preferencias deportivas y en un Brasier de 120 HP, desafió a Ignacio del Carril, superándolo a una velocidad de más de 133 kilómetros por hora.

El 25 de diciembre de 1907, Jorge Newbery y Aarón de Anchorena partieron del "gasómetro de los ingleses" a bordo del "Pampero", un globo de seda de 1.200 m³ que este último acababa de traer de Francia. Estas experiencias aerostáticas que fueron acompañadas por el éxito y por el entusiasmo de sus cultores, hizo que en los primeros días del año siguiente se fundara el "Aero Club Argentino".

Esta institución se constituyó desde entonces en la vanguardia de la aeronáutica civil argentina y como señalara en una oportunidad el Brigadier General Angel María Zuloaga, "fue el seno fecundo que dio vida a la aviación de las fuerzas armadas.

El éxito de los primeros vuelos alentó a Eduardo Newbery a acometer la empresa de realizar un raid en globo para llegar a La Pampa y así se inició la aventura del "Pampero", que partió de los terrenos de Tornquist (Hoy Luis María Campos y Maure) el 17 de octubre de 1908 y del cual nunca más se tuvieron noticias.

Un mes más tarde Newbery le envía una carta a su amigo Aarón de Anchorena en la cual, luego de exponerle su teoría respecto a las causas del accidente de su hermano, le manifiesta su decisión de renunciar al Aero Club Argentino, cuya presidencia ejercía por entonces, y le comunica su inminente boda con Sara Escalante, una hermosa muchacha perteneciente a una antigua y prestigiosa familia tucumana, hija del Ministro de Agricultura Wenceslao Escalante y Javiera Reto.

Gracias a la energía de su carácter fue posible mantener el entusiasmo de los deportistas de la época y a tres meses de la desaparición del "Pampero", el 24 de enero de 1909, Newbery partió de "Los Ombúes" a bordo del globo "Patriota", de 1.200 m³, adquirido en París por el ingeniero Horacio Anasagasti y donado por éste al Aero Club.

Con ese globo llegó a Marcos Paz, en la provincia de Buenos Aires y meses después entrevistó al Dr. Alfredo Lorenzo Palacios (1880-1965): "Nadie quiere oír hablar de globos, doctor, desde la desaparición de mi hermano – le dijo al cabo de una prolongada entrevista- Si usted sube, se hará un movimiento favorable. Se borrará la impresión dramática de los actuales momentos. Necesito un hombre como usted" –fueron en síntesis sus palabras.

Por aquellos días, el doctor Palacios iniciaba como diputado su campaña socialista. Se entendieron y éste logró su objetivo. En un día nublado, ambos se encontraron en la barquilla del "Patriota", junto a Lisandro Billinghurst:

Se refería tiempo después el doctor Palacios:

"Yo sabía lo que era una nube pero nunca la había tocado. Y cuando nos hallamos a pleno sol y la sombra del globo resbalando sobre las nubes, asistí a un maravilloso espectáculo que jamás viera ni imaginara. Todo envuelto en silencio, un silencio poético, suave, un silencio de nubes serenas. Llegamos a los tres mil metros, iniciamos el descenso y bajamos en la estancia de la familia Correa. Algunos campesinos, alarmados, creyeron en el retorno del "Pampero. Nuestro descenso se produjo cuando la familia Correa se disponía a tomar el té. Se nos invitó y fuimos realmente, unos invitados caídos del cielo..."

Luego de realizar otros vuelos en el "Patriota" y en el "Huracán" que no hacen más que acrecentar en sus destructores la idea de llamarle "el loco de los globos", Jorge Newbery acarició la idea de realizar algo que conmoviese el sentir nacional y estimulara a su vez a la juventud a volcarse a la aventura de volar.

Para ello fue necesario preparar, tras muchos meses de estudio, una excursión de largo aliento. De allí que se dedica a equipar pacientemente al "Huracán" y luego de experimentar la frustración de varias jornadas, en que los vientos no son favorables a la ascensión planeada, el 27 de diciembre de 1909 se embarca, llevando como únicos compañeros de esta nueva aventura varios aparatos de precisión. En la barquilla del "Huracán", solamente está él; abajo, suena el río en la espesa neblina de la noche... Tiempo después, el mismo Newbery contaba su experiencia:

"Es la emoción más intensa que puede experimentar un ser humano. El río hervía abajo, lleno de malos presagios y amenazando con su salvaje y extraño idioma, pero la luna plena que rielaba las aguas, hacía de cada onda un cambiante, y parecía la superficie del majestuoso río un campo de nácar y lentejuelas. Una impresión inmensa, dominadora, subyugante, se posesionaba de mí y en el ascenso se sentía algo como una dulce embriaguez que acariciaba los sentidos y el espíritu..."

Luego de un rato, la aparición del faro de la isla de Martín García le devolvió la calma y al cabo de las horas se encontró muy cerca de la ciudad de Río Negro, en el Uruguay. Su libreta de apuntes registra entonces una secreta confesión dirigida a su hermano:

"Eduardo, ¿dónde estás? ¿En qué capa de nubes te escondes, en qué lugar de este cielo inmenso te has perdido, en qué galaxia has puesto tus pies, tu coraje, tu sonrisa de niño?" (R. Larra – El Conquistador del Espacio – Año 1960).

El globo sigue ascendiendo, sobrepasando los tres mil metros y un fuerte viento lo impulsa a más de cien kilómetros por hora. El termómetro marca tres grados bajo cero. Calcula que a sus pies está Bagé, pegada a la frontera con Brasil, lo que significa que ha atravesado el Uruguay. Casi lleva trece horas de vuelo cuando se decide a concluir la excursión. Y baja en un parque, entre la algazara de quienes se acercan a recibirlo. Hay abrazos y vítores para la Argentina y para el Brasil. La noticia trasciende y llega a Buenos Aires: "Jorge Newbery ha batido el record de tiempo y distancia en Sudamérica volando, durante trece horas, 550 kilómetros".

A su regreso a la Argentina, el Aero Club Argentino le entrega una medalla y un diploma: la hazaña lo ubica en el cuarto lugar del mundo, en tiempo de suspensión y en la sexta ubicación, respecto a la distancia recorrida. Jorge Newbery suma así un nuevo lauro a su vida deportiva.

En tanto, su vida privada soporta dos rudos golpes. A la pérdida de su madre, le sucede la de su pequeño hijo, única descendencia de su matrimonio con Sara Escalante.

El 8 de enero de 1911 vuelve a superar el record de distancia, recorriendo 660 km, y el de altura, a la vez, elevándose a 3.400 metros. Ambas hazañas las realiza a bordo del "Eduardo Newbery", un globo construido en Francia y adquirido por el Aero Club Argentino. La distancia recorrida entonces fue la de Belgrano a Maciá, en la provincia de Entre Ríos, acompañado por Frank Lavalle Cobo.

Meses más tarde, en setiembre, le ofrece al Ministerio de Guerra intervenir en las maniobras militares de Campo de Mayo, para lo cual utiliza el "Patriota". El feliz término de la ascensión merece la felicitación del Teniente Coronel Agustín P. Justo, Director por entonces de la Escuela de Tiro de Campo de Mayo y del Ministro de Guerra, General Gregorio Vélez.

Hasta que finalmente y sin proponérselo, bate el record de altura a bordo del "Buenos Aires", alcanzando los 5100 metros el 5 de noviembre de 1912, acompañado por el Teniente Primero Raúl E. Goubat y por el Teniente de Navío Melchor Z. Escola.

A este hombre de coraje que fue Jorge Newbery, a quien se liga invariablemente con el deporte, la aviación civil o militar, no puede divorciárselo de sus actitudes públicas e ideológicas, que lo llevaron a destacarse en su momento como un ciudadano útil y un funcionario eficiente.

Director del Servicio de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, su nombre se asoció a las discrepancias de principios del siglo XX, cuando en el ámbito de la Capital surgió la idea de municipalizar los servicios de alumbrado con total prescindencia de la Compañía Primitiva de Gas, empresa extranjera que usufructuaba de la concesión.

Su trabajo de entonces "Consideraciones generales sobre la municipalización del servicio de alumbrado", fue publicado en los Anales de la Sociedad Científica Argentina luego de su viaje a Estados Unidos, donde participó del Congreso Internacional de Electricidad, realizado en San Luis, en el que fue designado vicepresidente de la Sección Transmisión de Fuerza y Luz.

En aquel trabajo, Newbery se mostró contrario a las concesiones liberales de los servicios públicos, sosteniendo que:

"La delegación del derecho de explotar los servicios que incumben a una ciudad, a empresas particulares, es decir, a agrupaciones parciales que lanzan su capital reunido en busca de intereses, debe ser siempre objeto del más profundo estudio por parte de quien las otorga, si no se quiere contravenir a las obligaciones que impone la administración de los bienes comunales".

Durante el tiempo que estuvo a cargo de la Dirección de los Servicios de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Jorge Newbery realizó otros trabajos tendientes a mejorar los servicios afines a su especialidad.

Así realizó un estudio titulado "Locomoción y tráfico en la ciudad de Nueva York", en los que publicó conclusiones que podían ser aprovechadas en Buenos Aires. También publicó un trabajo breve, llamado "Sistema telefónico de Nueva York", donde quedó expresado que "el desarrollo del teléfono, como el del tráfico o sea del sistema del transporte o traslación, son un importante factor de crecimiento".

Tiempo después, en los Anales de la Sociedad Científica Argentina publica un estudio sobre la fabricación de la lamparilla eléctrica, que titula "La lamparilla eléctrica incandescente llamada zirconium y otras a filamentos metálicos".

A su afán investigador se debe también un trabajo de casi trescientas páginas, titulado "El Petróleo", donde se trata la historia, orígenes, geología, química, exploración, explotación, comercio, monopolio y legislación del "oro negro", inspirado tras la feliz aparición del 13 de diciembre de 1907, en Comodoro Rivadavia.

El trabajo en cuestión fue realizado con la colaboración de Justino C. Thierry, profesor de química del Colegio Militar de la Nación y jefe del laboratorio de la Dirección General de Alumbrado de la Municipalidad porteña, y fue presentado como un aporte importante a las deliberaciones del Congreso Científico Internacional Americano, celebrado en Buenos Aires en 1910.

El número de ascensiones en globo, que superó las treinta en los últimos tres años, no logró satisfacer las constantes ansias de aventuras que dominaron la existencia de Jorge Newbery.

El cruce del Río de la Plata, del territorio uruguayo, el alcance del suelo brasileño y las marcas de distancia y altura, conseguidas en las últimas ascensiones, solamente le servían de estímulo para alentar una empresa de mayor envergadura: el cruce de la cordillera.

La posibilidad de que tal cometido pudiese ser alcanzado por los chilenos dominaba a Newbery a tal punto, que terminaba por convertirse en obsesión.

En febrero de 1911 viaja a Chile y desde allí estudia la posibilidad de cruzar los Andes desde Santiago hacia aquí, considerando que los vientos que deberían regular las maniobras de su globo serían más favorables en ese sentido, que en el trazado desde Mendoza hacia Chile.

Luego de realizar un prolijo análisis regresó a Buenos Aires decidiendo abandonar la empresa que sólo años más tarde, en 1916, habrían de llevar a cabo Bradley y Zuloaga.

Ante el abandono de su idea, nadie pudo pensar otra cosa distinta a la realidad. Y esa realidad lo mostró a Newbery dispuesto a exhibir su condición de piloto aviador que había obtenido en mayo de 1910 con un monoplano Blériot Auzan 35 HP, en el cual cumplió con la vuelta de pista reglamentaria en el Aeródromo de Villa Lugano.

Su diploma llevó el número 8 en la lista de aviadores argentinos de la Federación Aeronáutica Internacional.

Apoderado por esta nueva pasión, recibe, tiempo más tarde, en su condición de presidente del Aero Club, a todos los pilotos extranjeros que arriban a nuestro país, estimulando así la actividad aérea.

El impulso de dicha actividad, que destaca su nombre, como el de Fels, Castaibert y Mascías, entre otros, induce al Poder Ejecutivo Nacional a suscribir un decreto el 10 de agosto de 1912 ⁽¹⁾ por el cual se crea la Escuela de Aviación Militar.

La dirección técnica de dicha escuela es confiada a Jorge Newbery, y a los Tenientes Coronales M. J. López y Enrique Mosconi.

Empero, la idea de adquirir una flotilla de aviones para alimentar el deseo de aquellos primeros aviadores argentinos, encontró una lacónica respuesta: no hay dinero oficial para ello.

Surge entonces la iniciativa del Mayor Arturo P. Luisoni. Y Jorge Newbery la sostiene. Debe apelarse al pueblo, mediante una suscripción popular.

Se constituye la Comisión Central Recolectora de Fondos para la flotilla Aero Militar Argentina, de la que es vicepresidente.

Un millón y medio de postales alegóricas son adquiridas por el pueblo y cuando se busca el concurso de los militares, el colaborador más activo es el Teniente Coronel Enrique Mosconi, que años más tarde dirigiera Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

La gestión se concreta favorablemente y el 25 de mayo de 1913 el público que se congrega en el Hipódromo Argentino asiste al paso de la primera escuadrilla militar que surca el cielo de la Capital.

Al frente de esos cuatro aviones, dirigiendo el vuelo, iba la máquina conducida por Jorge Newbery.

El vuelo inicial estaba previsto para seis máquinas, pero a último momento debieron desistir los Tenientes Brihuega, Zanni, Biedma, Jiménez Kramer y Teodoro Fels.

Los cuatro monoplanos fueron conducidos por los Tenientes Goubat y Agneta, y por los ingenieros Newbery y Mascías, a quien acompañaba Jiménez Lastra.

En tanto Jorge Newbery no abandona su acariciada esperanza de atravesar la cordillera y a título de ensayo, el 24 de noviembre de 1912, con el "Centenario", un Blériot Gnome de 50 HP, cruza el Río de la Plata y aterriza en Colonia, adelantándose a la empresa que para la misma época preparó el Teodoro Fels.

De esta manera el protagonista de nuestro relato se convierte en el primer hombre que cruzó el Plata en globo y en aeroplano.

Cuando los ecos de su proeza aún no se han acallado, el conscripto Fels sale de El Palomar, sin permiso de las autoridades y llega a Montevideo, superando a Newbery y batiendo el record mundial de vuelo sobre agua, superando al italiano Bartolomé Cattáneo, a quien, pese a volar ida y vuelta en el mismo día, Newbery no había conseguido superar.

La audacia de Fels le vale el arresto que le impone el Teniente Coronel Mosconi, por volar sin permiso, más, el mismo militar le concede al día siguiente las jinetas de Cabo, que premian su hazaña sin precedentes.

El 13 de octubre de 1912, a bordo de un Blériot alcanza en vuelo una altura de 2.400 metros, clasificándose en el tercer lugar de altura, entre los pilotos de nuestro país.

Apoyándose en la marca, adquiere en Francia un Morane Saulnier, con motor Gnome, de 80 caballos de fuerza, con el que se dispone a superar la marca de Sudamérica.

Sus 37 años lo muestran en plenitud mental y física, que lo decide a viajar a Mendoza. Previamente a su partida hacia la provincia cuyana sufre un accidente automovilístico en la Avda. Alvear y se fractura un brazo.

Apenas recuperado, bate la marca sudamericana alanzando la altura de 4.075 metros y unos días después eleva esa marca a 4.178 metros. Sin embargo su satisfacción no es total. Para superar la cordillera, en vuelo, debe sobrepasar los cinco mil metros, altura que espera lograr antes del mes de marzo, dado que según sus estudios meteorológicos es el más favorable para el cruce. Aún restan seis meses para la gran empresa.

Tiempo antes de intentar el cruce de los Andes, Jorge Newbery decidió viajar a Europa con el propósito de divulgar todo lo hecho en nuestro país en materia de vuelos.

Su condición de presidente del Aero Club Argentino avala sus exposiciones y sus extraordinarias condiciones son puestas a prueba cuando participa del raid Reims-París, integrando una flotilla con Garrós, Legagneaux y Morane. Asimismo, visita el aeródromo de Hendon, en Inglaterra; el de Johanistal, en Alemania y varios de Francia.

Gana amigos y distinciones en su itinerario europeo. España le confiere la cruz del mérito militar, mientras que el Aero Club de Francia solicita para él los cordones de la Legión de Honor.

El 14 de enero de 1914, Newbery arriba al puerto de Buenos Aires a bordo del Lutetia, enterándose de inmediato que el chileno Clodomiro Figueroa ha desistido de intentar el cruce de la cordillera, lo que lo impulsa más que nunca a acometer la empresa. Llega con él, Paul Gailly, un mecánico francés a quien le encomienda la tarea de adaptar a su Morane un motor Le Rhone.

Finalmente el 10 de febrero, a las cinco de la mañana, el aparato parte desde las pistas de El Palomar, llevando a su bordo al intrépido piloto.

Deja atrás Hurlingham, luego Morón y en media hora es un punto perdido en el espacio. Allá arriba está el héroe, enfundado en su saco de cuero forrado, notando una aceleración impropia en los latidos de su corazón, percibiendo un intenso dolor de cabeza y sobre todo, experimentando una desagradable sensación de frío. Un frío muy intenso que termina por agarrotarle los dedos. Y que apenas le deja ver, en el barógrafo, que ha alcanzado los cinco mil quinientos metros de altura.

Piensa que puede ascender más aún y no se entrega. En su íntima reflexión sabe que la altura de la Cordillera ya ha sido superada, pero intenta algo más de su máquina. Y ésta responde, hasta llegar a 6.225 metros.

Al tocar tierra, todos lo abrazan y lo rodean. Y aunque su marca no es homologada por la comisión internacional, dado que la reglamentación impone la necesidad de superar por lo menos en ciento cincuenta metros el récord mundial –Legagneaux poseía una cifra inferior en setenta y cinco metros– el reconocimiento moral de todos se manifiesta elocuentemente. Ya la cima de los Andes, está más cerca de sus aspiraciones. El día está próximo; la gloria, más cercana...

El domingo 1º de marzo de 1914, a las siete de la tarde, en el Club de Gimnasia y Esgrima se recibió un llamado telefónico informando que en un potrero de la finca del señor Luis Ruiz de la Peña, situado en el límite de esa capital con el departamento Las Heras, había caído un aeroplano tripulado por dos personas, una de las cuales había muerto y la otra estaba gravísima.

El Carnaval porteño se vio interrumpido de improviso. La noticia procedente de Mendoza fue ampliada con la celeridad que imponen las grandes tragedias: "En un accidente de aviación ocurrido en Mendoza, murió el ingeniero Jorge Newbery. Su acompañante, Benjamín Jiménez Lastra presenta heridas de carácter reservado que obligaron a su inmediata internación".

¿Qué había pasado? ¿Cuál fue la razón de la muerte de Newbery?

El 22 de febrero, Jorge Newbery había viajado a Mendoza en compañía de Tito Jiménez Lastra, siendo recibidos en la provincia cuyana por su amigo Teodoro Fels, que se hallaba realizando exhibiciones con su aeroplano.

Requerido por los periodistas locales manifestó que utilizaría en la empresa un aparato Morane Saulnier de 80 HP que habría de traer desde Buenos Aires, razón por la cual volvería a la Capital en un par de días.

Luego de ultimar algunos detalles, en la noche del sábado 28 Jorge asistió a una velada en el Teatro Nuevo, donde fue objeto de calurosa ovación.

Su decisión era tomar el tren nocturno del día siguiente, por lo que telegrafió a su hermano Ernesto para que procurase algunos elementos para el avión, con el cual pensaba regresar a Mendoza el martes por la tarde.

Al día siguiente, asiste con Teodoro Fels y Jiménez Lastra a un almuerzo que el gobernador Rufino Ortega les ofrece en su finca. Al regreso del mismo, donde ha disipado la incredulidad del anfitrión por los riesgos de la empresa, se encuentran con unas familias amigas en el vestíbulo del hotel.

En su trabajo, el biógrafo Raúl Larra ha descrito un diálogo mantenido por Fels, Jiménez Lastra y el mismo Newbery, ante la requisitoria femenina por ver volar a este último.

Jiménez Lastra trató de disuadir a las jóvenes, sosteniendo que el aparato no estaba en Mendoza; Fels hace lo propio, recordando que el suyo debe haber sido desarmado, mas, la fatalidad quiere que ante una breve como rápida comunicación, se sepa que Bordone no lo ha hecho aún.

Entonces Jorge ordena que el técnico vaya con la máquina hacia Los Tamarindos, e invita a Jiménez Lastra para que lo acompañe. Fels le advierte que el día anterior un ala de su Morane tiraba un poco; Newbery le asegura que lo ha de comprobar. Una de las niñas le entrega una medalla de la Virgen de Lourdes y al guardarla, Newbery repara que no tiene consigo el retrato de su madre. Será la primera vez que volará sin él...

Todo esta listo. Son casi las seis y media de la tarde; se inicia el ascenso. El monoplano cabretea hacia la izquierda. Newbery trata de enderezarlo y cobra un poco más de altura.

Ordena a su acompañante que se agarre bien y el Morane no le responde. Quiere mantenerlo, mas, la máquina sigue perdiendo altura. Hasta que da en tierra, tremenda... fatalmente. Son las seis y cuarenta y cinco...

El domingo 1º de marzo de 1914, a las siete de la tarde, un aviso telefónico recibido en el Club de Gimnasia y Esgrima de Mendoza comunicó la muerte del ingeniero Jorge Alejandro Newbery, en un accidente de aviación. Entre sus efectos, una cigarrera de oro, una fosforera, un relicario... y una medalla de la Virgen de Lourdes.

Los primeros en acudir al lugar del accidente fueron el ingeniero Banacci y Teodoro Fels, quienes se dieron de inmediato a la tarea de extraer los cuerpos del aparato destrozado.

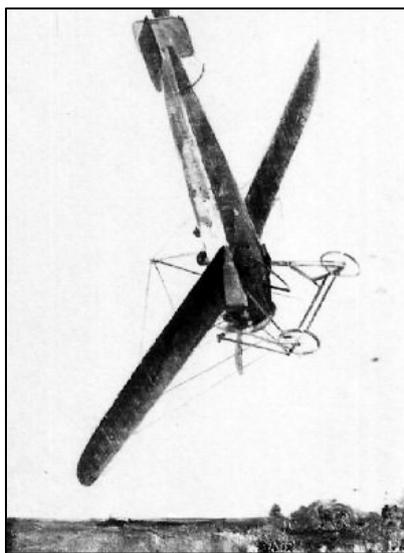
En tanto Newbery yacía sobre el asiento, reclinado sobre la derecha, Jiménez Lastra sufría dolores intensos a causa de la fractura de un brazo y la luxación de una muñeca. Ambos fueron trasladados a la Asistencia Pública local, donde los doctores Ruiz, Day y Funes, entre otros, atendieron al herido y dispusieron lo necesario para embalsamar el cadáver de Jorge Newbery. Los doctores Jorge Aubone y Carlos Segura Walrond procedieron a embalsamar el cuerpo, informando que la muerte se produjo instantáneamente.

La llegada de los restos a la Capital se produjo el martes 3 a las 8,45 hs. Una inmensa muchedumbre esperó los mismos en el andén de la estación Palermo, del ferrocarril Pacífico desde donde fueron trasladados hasta el local de la Sociedad Sportiva Argentina.

El Ministro de Guerra dispuso que allí se encontraran a disposición del Jefe de la Escuela de Aviación Militar, dos oficiales y 70 hombres de tropa con fusiles y traje de gala. Durante toda la noche la población de Buenos Aires desfiló incesantemente por el local de la Sportiva y al día siguiente una verdadera multitud tomó ubicación en la avenida Alvear para seguir el trayecto de la comitiva hasta el cementerio de la Recoleta.

Frente a aquel local se colocaron cuatro aeroplanos de El Palomar, con los cuales rendía honores el destacamento de conscriptos y los pilotos tenientes Edgardo Benavente y Elisondo Pissano. A lo largo de la avenida se encontraba el avión de Newbery, con el cual debía cruzar la Cordillera. Atado a la hélice, se destacaba el gallardete del aviador, con un largo crespón. Junto a la máquina, el mecánico Paul Gailly.

Al llegar a la Recoleta, la policía ordenó el cierre de sus puertas debido al gentío y los restos fueron depositados en la bóveda de la familia del doctor Juan Antonio Fernández, cerca del paredón que da a la calle Vicente López.



Antes de cumplirse el mes de la tragedia, llegó a Buenos Aires Benjamín Jiménez Lastra, único testigo y protagonista a la vez del accidente fatal que costó la vida a Newbery.

Recuperado de las heridas sufridas en aquel momento, Jiménez Lastra, dio su versión del suceso: "al hacer el decolaje, el aparato perdió el equilibrio, inclinándose sobre el ala izquierda, en forma tan brusca que Newbery sacó un brazo afuera, tomándose de la "gabaute" para sujetarse y no ser lanzado fuera de la navecilla.

En ese momento y pese a que Jorge logró restablecerlo, me di cuenta del peligro que corríamos. Continuamos subiendo con el aparato completamente cabreado; a los seiscientos metros se inició el primer viraje. Me gritó que me tomase bien e hizo el viraje sobre el ala izquierda. Me tomé de los alambres del fuselaje, porque presentí la caída. El aparato siguió yéndose sobre la izquierda, completamente perpendicular hacia el suelo, siempre sobre el ala. Jorge picó para corregir la marcha; dos o tres veces estuvo a punto de hacer el "looping", pero debido a su sangre fría pudo mantener el aparato en sentido perpendicular. Cuando por última vez pretendió corregir el ángulo de caída, ya era tarde. Estábamos cerca de la tierra. De lo demás, no recuerdo nada".

Los restos de Jorge Newbery permanecieron en el cementerio del Norte (Recoleta) hasta el 2 de mayo de 1937, ocasión en que fueron trasladados a la Chacarita y depositados en el monumento que costado por una suscripción popular, realizó Hernán Cullen.

En el tango "Corrientes y Esmeralda", Celedonio Flores hace referencia a Jorge Newbery, cuando dice: "... cuando un cajetilla lo calzó de cross".

⁽¹⁾ Por tal motivo, el 10 de agosto ha sido consagrado el Día de la Fuerza Aérea Argentina

JORGE ALEJANDRO NEWBERY: ESTIRPE ARGENTINO Y PORTEÑO

Autor: José Carlos Corbatta

Nació en Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires el 29 de mayo de 1962 y actualmente se domicilia en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Curso estudios Primarios en el Colegio "San Antonio Claret" de Bahía Blanca (1968-1975), Secundario en el Colegio "San Juan Bosco" de la mencionada Ciudad (1975-1979) y Terciarios "Universidad de Buenos Aires" (1984-1991), donde obtuvo el título Universitario de Abogado y de Consultor en Estudios de Impacto Ambiental.

INTRODUCCION DEL AUTOR

En cierto modo, todos somos embajadores de nuestros hogares natales.

En mi caso el amor a la Patria es una virtud que me inculcó mi Padre desde mis primeros años. Así entendí que a mi Patria la hicieron mujeres y hombres que se entregaron por completo a su vocación, por ello descollaron y constituyen hoy también un emblema nacional a ostentar.

Es siempre necesario izar la bandera en nombre de nuestros héroes.

Las luces que se apagan en la actualidad, las mismas que no permiten ver a nuestros hombres de decisión la meta que beneficie a todos los argentinos por igual, en parte pueden avivarse y recuperar la propiedad de alumbrar, si se recuerda primero por dentro y todos recordamos después, lo que hemos sido gracias a los virtuosos exponentes de nuestro ser argentino. Los logros son verdaderos cuando son duraderos y fecundos.

El Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, representa mucho del buen ser de los argentinos. Su pérdida no tendrá reposición, su pasta fue del ayer, del tiempo que pasó y que no volverá.

Es evidente que escribimos con tristeza en el corazón, porque la vida se lo llevó cuando nadie lo esperaba, porque la parca lo tomó en su ley en Los Tamarindos (Prov. de Mendoza), un 1° de Marzo de 1914. Murió haciendo lo que más sabía hacer: **Vivir**. José Carlos Corbatta

EL HOMBRE Y SU FAMILIA

Conforme la investigación del Comodoro Santos A. Domínguez Koch del "Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery" que da con el acta de bautismo de Jorge Alejandro Newbery, sabemos que nació el 27 de mayo de 1875 en la capital porteña, Ciudad de Buenos Aires, más precisamente en la calle Florida 251.

Sus padres fueron Dolores Malagarie y Ralph (Rodolfo) Newbery (Odontólogo de profesión), quienes se habían casado un 26 de julio de 1873 en la Ciudad de Buenos Aires.

Respecto de Rodolfo Newbery, estuvo donde hay que estar: en un bando definido. Su sangre era de verdaderos conquistadores, su señora Madre llamada Rosa Purcell, era nieta del noveno barón de Lochmore y se desprendía del tronco directo del Emperador Carlomagno quien en el año 768 gobernó el reino franco junto a su hermano Carlomán.

Carlomán murió en el año 771, por lo que Carlomagno se convirtió en el único rey.

Entonces conquistó Sajonia, Lombardía, Baviera y otras zonas al este y el oeste para ampliar su imperio. Así las cosas, de pequeño, Rodolfo conoció culturas y aprendió a ser diferente al resto de sus pares en edad y aspiraciones de lucha por la identidad personal.

Rodolfo Newbery había nació en New York el 12 de Febrero de 1848, y rápidamente ocupó un lugar de protagonismo en la sociedad americana del norte especialmente del lado de los que sufrían las consecuencias de la esclavitud.

Fue adepto de Abraham Lincoln y comulgó con sus ideales de libertad, entendió que la lucha de los pueblos fue, es y será por la conquista de la Libertad. Así cuando Padre, deslumbró hasta a sus propios doce hijos con sus inquietudes de aventura y originalidad en la manera de plantear su postura de vida frente a la vida misma. Fue un viajero de nuestro Sur Argentino.

Es verdad que en nuestros Padres encontramos la llama que enciende las antorchas que nos guiarán por el resto de nuestras existencias. En parte nuestra trascendencia se debe a ellos y nuestro distinguido Ingeniero Jorge Alejandro Newbery fue un fiel embajador de su familia, y de sus parientes colaterales o por afinidad: Vicente López y Planes y Remedios de Escalada de San Martín.

EL HOMBRE Y LA NIÑEZ

A la temprana edad de ocho años, conoció los Estados Unidos de Norte América al decir de la época. Con sus abuelos paternos recorrió las virtudes emblemáticas, turísticas y con otros integrantes de la familia, asistió a encuentros de disciplinas deportivas propias del país del norte.

Todo sirvió, nada para el orgullo vano, todo para el atesoramiento intelectual y futuro del hombre que comparte un condominio con A. Saint Exupery en el cielo o en la Ciudad de Dios al decir de San Agustín.

Egresó de Bachiller en el Colegio Nacional de Buenos Aires a los quince años y comenzó luego su preparación para el futuro Ingeniero. Su Padre lo envió, nuevamente en 1891, a los Estados Unidos de Norte América para continuar sus estudios.

Primero asistió a la Universidad de Cornell y posteriormente ingresó en el Drexel Institute (Filadelfia), donde asistió a las clases de Thomas Alva Edison (1847-1931), inventor por excelencia que desarrolló entre otras una práctica bombilla o foco eléctrico, un sistema generador de electricidad, un aparato para grabar sonidos y un proyector de películas. Es verdad que los maestros crean discípulos y que los profesores generan alumnos.

EL HOMBRE Y LA ELECTRICIDAD

Con el título de Ingeniero Electricista, regresó en el año 1895 a nuestra Reina del Plata. Ocupó el cargo de Jefe de la empresa Luz y Tracción del Río de la Plata. El 1896 ingresó a las Fuerzas Armadas, en la Marina de Guerra, como Ing. Electricista de Primera Clase, donde al cabo de dos años fue Sub-Inspector.

Por sus cualidades en la natación, es nombrado también, profesor en natación en la Marina de Guerra.

El año 1900 lo situó como Director General de Alumbrado de la Municipalidad de la Capital Federal. Hizo todo lo mejor para honrar su cargo. Continuamente buscó novedades en el aprovechamiento energético que incorporar a los procesos de fabricación y a la gestión municipal.

Era evidente su preparación cívica - institucional. Fue su trabajo más duradero. Cuatro años más tarde fue nombrado Profesor de Electromecánica de la Escuela Industrial de la Nación.

Fue también respetuoso de las originalidad ajena y del culto al respeto en amistad. No dejó de consultar a Thomas Alva Edison ni de desarrollar investigaciones recogidas en Francia (todo relativo a bombillas eléctricas).

El fenómeno del petróleo lo cautivó y se incorporó al grupo de trabajo que presentó el tema: El Petróleo, como ponencia para el Congreso Científico Internacional Americano de Buenos Aires. Así junto a Justino C. Thierry, fue uno de los más compenetrados en el tema vinculado al oro negro.

EL HOMBRE Y EL TANGO

No dije, hasta ahora que mi padre Don José Corbatta, también me inculcó un fino oído para la música de Buenos Aires y me parece oportuno, aunque sin los acordes sonoros, recordar el momento que se vivía en la Reina del Plata en las primeras décadas del novecientos.

Su elegancia era descolante. Compositores han dedicado su tiempo a componer piezas musicales con letras que lo evocaron.

Así Roberto Firpo: " De pura sepa"; José A. Severino: "Un recuerdo a Newbery" y Eduardo Arolas: " Tu sueño" entre otros. Van entonces, otros dos tangos de mi flor:

CORRIENTES Y ESMERALDA: Es una esquina de la Ciudad de Buenos Aires que lo vio pasar con una sonrisa eterna.

También es un Tango que lo recuerda con letra de Celedonio Esteban Flores y música de Francisco Nicolás Pracánico que dice así:

Amainaron guapos junto a tus ochavas cuando un cajetilla los calzó de cross, y te dieron lustre las patotas bravas allá por el año... novecientos dos...

Esquina porteña, tu rante canguela se hace una mélangé de caña, gin fizz, pase inglés y monte, bacará y quiniela, curdelas de grapa y loca de pris.

El Odeón se manda la Real Academia, rebotando en tangos el viejo Pigall, y se juega el resto la doliente anemia que espera el tranvía para su arrabal.

De Esmeralda al norte, del lao de Retiro franchutas papusas caen a la oración al ligarse un viejo, si se pone a tiro, gambeteando el lente que tira el botón.

En tu esquina un día, Milonguita, aquella papirosa criolla que Linning cantó, llevando un atado de ropa plebeya al hombre tragedia tal vez encontró.

Te glosa en poemas Carlos de la Púa y el pobre Contursi fue tu amigo fiel... En tu esquina rea cualquier cacatúa sueña con la pinta de Carlos Gardel.

Esquina porteña, este milonguero te ofrece su afecto más hondo y cordial. Cuando con la vida esté cero a cero, te prometo el verso más rante y canero para hacer el tango que te haga inmortal.

EL ARISTOCRATA (ELSHUSHETA) con letra de Juan Carlos Cobián y música de Enrique Cadícamo que dice así:

Toda la calle Florida lo vio con sus polainas, galera y bastón.

Dicen que fue allá por su juventud un gran Don Juan del Buenos Aires de ayer Engalanó la puerta del Jockey Club y en el ojal siempre llevaba un clavel.

Toda la calle Florida lo vio con sus polainas, galera y bastón. Apellido distinguido gran señor en las reuniones por las damas suspiraba y conquistaba sus corazones.

Y en las tardes de Palermo en su coche se paseaba y en procura de ensueño iba el porteño, conquistador.

Toda la calle Florida lo vio con sus polainas, galera y bastón.

EL HOMBRE Y EL BARON

Nuestro Hombre, frecuentó todos los sitios con el mismo talento puesto para recoger de la vida lo que se llevó: la gloria y el eterno recuerdo.

Desde el Jockey Club hasta el boliche de Hansen, de la lejana París hasta la esquina de Corrientes y Esmeralda. Desde la calle Florida, o las calles de mi barrio de Belgrano hasta el Círculo de armas. Siempre fue el símbolo

del galán, del elegante, del duro con los duros y del blando en los momentos de ser blando, seguro frente a la institución: Mujer.

Darí­a muchos de mis años por compartir la experiencia de hablar, junto a mi Padre, con el Ing. Jorge Alejandro Newbery. Bueno estoy en determinada manera hablando con él de Él. Por eso me gusta la rica historia, la vivo.

EL HOMBRE Y EL DEPORTE

Para la época en deporte era algo muy poco usual, no obstante el Ing. Jorge Alejandro Newbery practicaba los practicaba casi todos. Natación, vuelo mecánico, automovilismo, esgrima, boxeo, boxeo francés, fútbol, motociclismo, vuelo en dirigible, remo, corredor pedestre, aviación, polo, aeroestación, hipismo y rugby, son deportes que practicó con calificado protagonismo.

En el Boxeo como zurdo, incursionó en líneas como el "savate" de origen francés con la particularidad del uso de los puños y los pies. De verdad que pegaba lindo, a veces por deporte y otras para defender lo justo frente a lo injusto.

En la lucha greco-romana igualó con el conocido Milo Zavattaro (luchador y dibujante). Se superó a sí mismo, con las marcas registradas por su avión, en cinco días tres veces: Record Sudamericano altura máxima 4400 mts.

Araca (cuidado) no era vulgar, la pelea era bien de bute (gran calidad), frente a algún diquero o farabute (fanfarrón). Purriá (podrá) ser por defender una garabita (muchacha) o una grela (mujer), que no quería sacar la chala (entregar su dinero), a favor de un canfli (proxeneta), antes de llegar al cotorro (habitación). El tema era no amurar (abandonar) al necesitado, al gomía (Amigo).

Él fue un pierna (diestro, experimentado y hábil), nunca le faltó un morlaco (peso, dinero o plata), era un taura (valentón) con los tauras (valentones). Minga (nada) un yurno (día) en contra de la ley.

Lengue (pañuelo al cuello) y leones (pantalones) y funche (sombrero) bien puestos.

En florete el 5 de Noviembre de 1905, vence y obtiene el 1er Premio en un certamen organizado por el Jockey Club. También venció en el certamen del año siguiente frente al Campeón de Francia.

La natación frente al Tigre Hotel casi le cuesta por una apuesta la vida.

EL HOMBRE Y LA AEROESTACION

Pasados los treinta años descubre la aeroestación y se cautiva con las conversaciones mantenida con Alberto Santos Dumont (1873-1932), aeronauta brasileño y constructor de dirigibles, nacido en Palmira (hoy Santos Dumont), estado de Minas Gerais. Por el 1897 realizó su primer intento de ascenso en un globo en la Ciudad de París. Al año siguiente lanzó con éxito un globo cilíndrico.

En 1901 ganó un premio por hacer volar su dirigible de 20,1 m de largo y 3,5 de diámetro con un propulsor accionado por un motor de gasolina de 4,5 caballos de vapor, entre Saint-Cloud y la Torre Eiffel (ida y vuelta en menos de una hora). En 1902 trató de cruzar el Mediterráneo en este dirigible pero cayó al mar. En 1909 construyó un monoplano al que puso el nombre de Demoiselle.

Así descubrió su horizonte. Un día de Navidad, de 1907 el cielo recibió un regalo que partió desde la Sociedad Sportiva Argentina.

Era "El Pampero" que lo llevaba por los aires en compañía de Aarón de Anchorena, de grandes bigotes y con una gorra grande sobre su cabeza por su parte vistió un traje oscuro y llevó un rancho (tipo de sombrero hecho en paja). Luego continuó con la conquista de las alturas y al anochecer, en territorio de nuestra hermana patria de la República del Uruguay, desde Conchillas, llega un telegrama que decía: Espléndido viaje.

Bajamos con todo éxito en el departamento de Colonia". Con el globo realizó diez ascensiones. La tragedia ocurrida con el globo, en donde perecieran su hermano Eduardo y el Sargento Romero, no lo desanimó.

Para ello levantará su espíritu de lucha en el Aero Club Argentino, siempre con su dirección hasta su desgraciada muerte.

En 1910 llegan exponentes de la aviación francesa, no pierde oportunidad para lograr captar todo lo que necesitará para adquirir una habilitación para pilotear.

Tras un corto período de entrenamiento, obtiene una licencia en el 1er. Aeródromo argentino de Villa Luján. El 20 de Junio de 1910, obtuvo el título de piloto aviador que por vez primera se concedió en el país. No todo le resultó siempre fácil, pero siempre sobrellevó las complicaciones con altura y profesionalismo. Es una labor dura ser adelantado en las ideas, la moral y el estirpe Patrio.

EL HOMBRE Y LA ESCUELA DE AVIACION

Toda una lucha para un logro tan necesario a los fines de la Soberanía Nacional en el Espacio Aéreo. Realmente un verdadero hecho nacional.

En Agosto de 1912, el entonces Presidente de la Nación Argentina, Dr. Roque Sáenz Peña por decreto crea la Escuela Militar de Aviación.

Roque Sáenz Peña había nacido en Buenos Aires el 19 de Marzo de 1851, hijo del doctor Luis Sáenz Peña y de doña Cipriana Lahitte. En 1870 se matriculó en la Facultad de Derecho.

El día de la Patria del año 1913 en Buenos Aires y sobre el Hipódromo Nacional, cuatro aviones fueron ovacionados por el clamor del público que asistió al desfile.

Así teníamos aviación militar, otro de nuestros orgullos: nuestros Pilotos de aviación. ¿Alguna vez nos ocuparemos en recordar la multitud de buenos seres humanos que dio nuestra bendita Tierra Argentina? No obstante: ¿Cuándo imitaremos sus ejemplos de vida? Siempre hay tiempo, la Patria es como la Madre que siempre espera de sus hijos lo mejor.

El 12 de Noviembre de 1913, se designa a los Ingenieros Jorge A. Newbery y Alberto R. Mascías, por decreto, "primeros aviadores militares", y por "los patrióticos y desinteresados servicios que en la organización de la escuela Militar de Aviación han prestado y siguen prestando..."; quedando inscriptos 1° y 2°, respectivamente, en la nómina oficial del personal navegante de la aviación militar.

EL HOMBRE Y UNA MARCA MUNDIAL

El 10 de Febrero de 1914 su Morane Saulnier, con un motor de 80 caballos de fuerza, lo eleva en cercanías de El Palomar hasta los 6.225 mts de altura, registro con que bate el récord mundial de altura, que no es homologado por no haber sobrepasado en 150 metros la marca anterior en poderío francés.

EL HOMBRE Y EL PUEBLO

Es, fue y será un ídolo. Su recuerdo vivo lo eleva a la categoría de Hombre con todas las letras. Es, fue y será como todos quisiéramos ser.

Perdió únicamente frente a la muerte, no obstante aún vive, soy Pueblo y vive en mí. Lo lloró un Pueblo como hoy lo lloro también yo, porque su trayectoria de vida es un ejemplo para todos en todo. Bueno, no soy dueño de mi vida, y menos de la del prójimo. Me queda la resignación.

EL HOMBRE Y LA MUERTE

EN LA TUMBA DE JORGE NEWBERY

"Señores: En nombre del Jockey Club de Buenos Aires, cuya representación honrosa traigo a esta tumba, depongo ante ella el homenaje de las emociones profundas que comparto emociones que ignoro si habré de interpretar va que es difícil hasta lo indecible traducir en palabras el sollozo, sobre todo cuando es la expresión inarticulada de uno de los dolores mas unánimes que hayan conmovido hasta aquí el alma de propios y de extraños, dolor que salva lindes y fronteras, dolor que enluta a humildes y a poderosos, dolor a que nadie escapa, acaso porque cuando se cae de tan alto no quedan pupilas que no hayan visto ni corazones que no hayan sentido como sobre si mismos la angustiosa rudeza del derrumbe ...

Era un héroe intensamente nuestro, ya besado por la gloria y ungido por las almas, este que acaba de írsenos para siempre y a quien una ironía del destino ha fulminado en una maniobra de esparcimiento, apenas si días después de haber hecho relampaguear los diez y ocho quilates de su desnudo en alturas no visitadas hasta entonces ni por hombres ni por águilas.

Aun suenan las vibraciones de aquel gesto supremo que universalizó su nombre. Fue de pronto, sin anuncios previos como para no engendrar esos estados de expectativa que tienen tanto y tanto de amargo. Una visión plena de la gloria; un espíritu de ciencia servido por un corazón de acero... y allá fue el universitario argentino, a 6000 metros de altura, desplegando sobre el mundo entero el pabellón de la República, sin otro impulso que su amor a la Patria a la ciencia y a la madre; allá fue el patriota, a 6000 metros, jadeando y jadeando, lo mismo que si quisiera - tolérese versos míos:

¡lo mismo que si quisiera robarse el disco del sol para usarlo en la bandera!

Allá fue ... Y al escalar la altura soñada bajo la lumbre del firmamento inmediato, debió suceder que más rítmico y seguro sonaba el pecho del héroe que el motor de la máquina; y he aquí que las dos alas se tiñeron súbitamente de un azul intenso; y la estela blanca del pájaro en marcha fue poniendo entre ellas dos la franja ineludible y para que el símil se integrara, el sol hubo de posarse en el propio sitio que ocupaba el nauta ... y ved, señores, cómo la enseña nacional flotó sobre el mundo entero, quince días atrás, enarbolada por el puño férreo de este gran paladín a quien lloramos ...

Hubiérase dicho que la gloria, como el agua, busca su nivel, y que un hijo de las generaciones actuales hubiera debido cernirse a la misma altura que frecuentó el abuelo de la epopeya, con la sola divergencia de que este último sorprendió a los cóndores en sus nidos y plugo al otro cruzarse con ellos en el piélago sin fin donde revuelan ...

Y ha caído esta gloria, toda nuestra; ha caído el héroe de la sonrisa eterna ha caído con el ala rota, como el ave fastuosa de la leyenda antigua ... Ha caído el atleta manso, el de la hermosa cara plácida y núbil, el que hacia contrastar su alma ruda con la juvenil belleza de su tipo, haciendo pensar todo él en una armadura de hierro recubierta de armiños impecables...; ha caído con el alma puesta en la patria y la pupila fija en los Andes, cuyos picachos estaban destinados a verle duplicar su silueta en el espejo virgen de las nieves eternas, magnífico y erguido, dejando absortas a las cumbres con la primera mirada venida de más alto que ellas mismas ...

Ha caído para siempre el que tenia el corazón abierto a todas las emociones puras y la mano lista para todas las lealtades; el que no necesitó dejar de ser bueno para ser glorioso, y a quien la providencia nos arrebató en las vísperas precisas de su hazaña meridiana, como si hubiera querido ella misma conducirlo de una vez a las alturas mayores de donde no se vuelve, pero donde no se sufre ...

Señoras; señoras que habéis querido poner en este cortejo la desnuda nota de vuestra presencia, como para comprobar una vez más que en la tumba de los paladines no faltaron nunca ni las flores que perfuman el aire, ni esas otras que purifican el alma ...

Señores; señores que me estáis escuchando con el párpado cansado de contener la lágrima que asoma; hombres de todos los núcleos y de todas las clases; obreros; ancianos; niños; mujeres; madres - madres para quien el viajero había asumido ya simbólicas semblanzas de hijo: - si es verdad que las almas vuelan al desprenderse de su mísera envoltura terrenal, ciérnase la suya en la más augusta y plácida de las elevaciones; las aves, sus hermanas, escolten al espíritu que asciende; la paz intacta de los espacios que creara en vida reine por siempre en su postrer refugio; y pliéguese la bandera de la patria en la media asta de los duelos nacionales, porque en el fondo del corazón de la República sangra en esta hora la herida de un desgarramiento verdadero, mientras pasa ante nuestros ojos, como en una pesadilla trágica, la visión de un ave que cae, el ala rota, para retomar en esencia y en llamada el camino de la luz y de la gloria ..."

Belisario Roldán.

"Cuando la sombra de la noche no deje ver con claridad el campo de trabajo de nuestro aeródromo, la silueta de un aeroplano fantástico surcará los aires y nuestro espíritu acongojado dirá: Ahí van los manes de Jorge Newbery, sombra tutelar de los aviadores argentinos".

**Teniente Coronel Arenales Uriburu
Jefe de la Escuela Militar de Aviación**

Volver a: [Temas desprendidos de la historia](#)