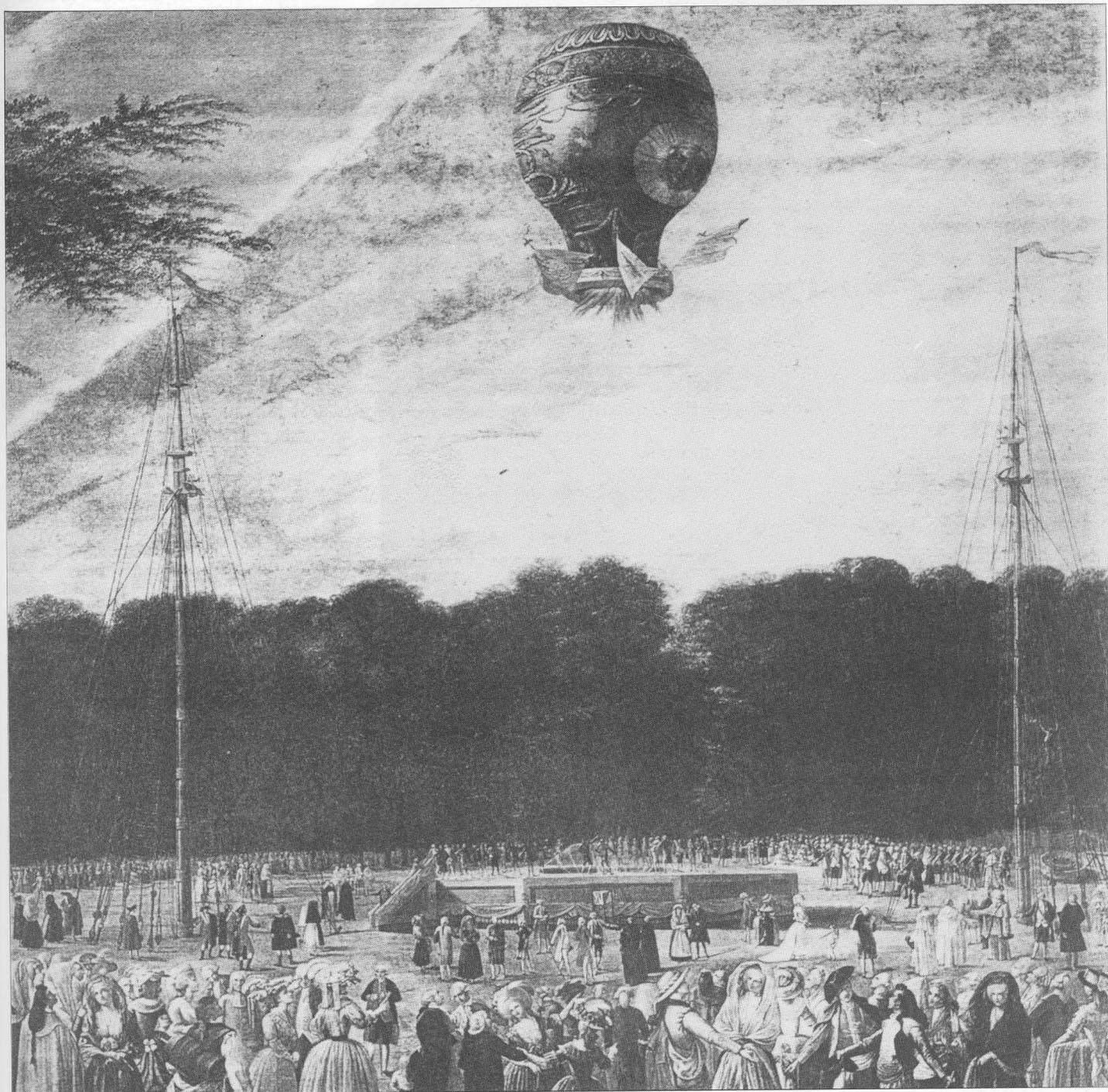


# NOMBRES CANARIOS EN LOS PRINCIPIOS DE LA AEROSTACIÓN ESPAÑOLA



La historia de la navegación aérea es omnipresente. Cada país, de una forma o de otra, ha sabido rendir homenaje a todos aquéllos que hicieron posible uno de los mayores logros de la técnica del siglo XX. La historia de la aviación está en todas partes, pues revela el constante deseo del hombre de establecer caminos en mitad del aire. Y esto fue posible porque -dice Alfonso Reyes-, “la

poesía propuso el paradigma, y luego lo colmó la mecánica”.

Aunque el punto inicial de la navegación aérea se puede situar en 1783 con el globo de los hermanos Montgolfier, el primer globo libre, antecedente de aquél, fue el del sacerdote brasileño Bartolomé Lorenzo de Guzmán -llamado el Volador-; en presencia del rey Juan V, Guzmán ascendió con su máquina -la “Passa-

rola”-, en el patio de la Casa de las Indias, en Lisboa, el 8 de agosto de 1709. La ascensión fue posible gracias a la combustión de diversas materias a las que él mismo prendía fuego y con ella, el primer paso de la aerostación estaba dado. El principio básico de que un cuerpo ligero se convierte en menos pesado que el aire por la acción de este mismo aire caliente, llevado a la práctica por Guzmán, fue aprovechado por Jean Pie-



*Momento en que el globo comienza la ascensión en la mañana del 23 de agosto de 1896 en la ciudad de Arucas desde la plaza de León y Castillo*

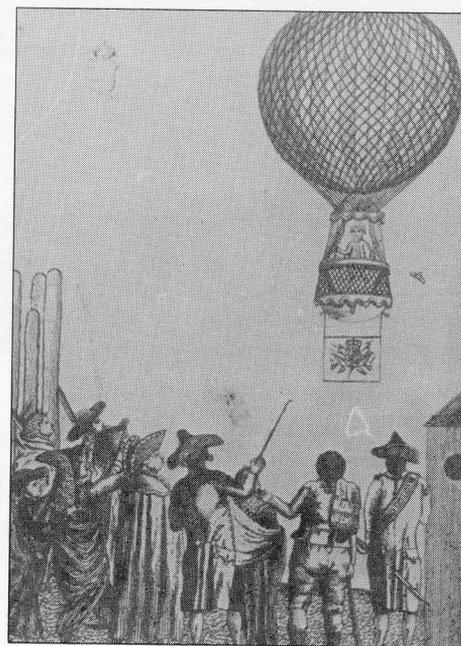
re Blanchard; éste, que en 1781 consiguió elevar su máquina hasta los 80 pies de altura, abandonó los ensayos ante las pruebas llevadas a cabo por los hermanos Montgolfier. El 5 de junio de 1783 en Annonay (Francia) los Montgolfier, con un globo construido con papel engomado y quemando en su interior paja y lana, consiguieron realizar su primera experiencia, de tal repercusión, que el rey Luis XVI se sintió vivamente interesado. Como se desconocían las condiciones atmosféricas que podrían existir a cierta altura, en un segundo globo se embarcaron a un gallo, una oveja y un ratón; así se podría comprobar si el aire a 1.000 metros era respirable. El regreso a tierra de los animales sin daño alguno hizo que inmediatamente comenzaran las experiencias con globos cautivos tripulados, y cuando llegó el momento de hacer la primera ascensión en globo libre, el rey la autorizó con la condición de que fuera

tripulado por condenados a muerte. Sin embargo un caballero, Pilâtre de Rozier, deseando ser el primer hombre que surcara la atmósfera, consiguió de Luis XVI autorización para, junto con el marqués de Arlandes, efectuar la primera ascensión tripulada, el 21 de noviembre de 1783. La multitud, congregada en los jardines de la Muette de París, contempló con admiración cómo el globo construido por los Montgolfier, ascendía majestuosamente posándose suavemente en la colina de Cailles. Durante veinticinco minutos, el hombre había conseguido volar por primera vez en la historia.

La resonancia de estos sucesos fue extraordinaria y muy pronto las exhibiciones de globos se extendieron por toda Europa. En España, estos acontecimientos se conocieron, probablemente, a través de la tertulia de la Fonda de San Sebastián, donde se comentaban todas las novedades científicas procedentes, sobre

todo, de Francia, y a la que pertenecía el canario José Viera y Clavijo, gran lector de obras francesas y admirador de Voltaire. Viera había asistido durante su estancia en París a reuniones científicas, junto a Benjamín Franklin, Condorcet y D'Alembert entre otros sabios. A su vuelta -dice Leoncio Rodríguez-, escribió un poema, *Los aires fijos*, inspirado en los fenómenos de los gases que él estudió en Francia y que dio a conocer en Madrid. A Viera y Clavijo se le atribuye el ser el promotor de la primera prueba aerostática realizada en España, y que se llevó a efecto en los jardines del palacio del marqués de Santa Cruz, el 15 de diciembre de 1783. Sin embargo, diversas fuentes opinan que la primacía la ostenta el también canario Agustín de Betancourt, quien efectuó su prueba en la casa de campo del infante don Gabriel, hijo menor de Carlos III, 15 días antes de la de Viera, el 29 de noviembre. En el Museo del Prado hay un cuadro del pintor Antonio Carnicero (1748-1814), que representa la ascensión de un globo. Aunque se supone que el globo es el del francés Bouche, no falta quien lo relacione con la experiencia de Viera o la elevación del de Agustín de Betancourt. Antonio Rumeu de Armas dice que el globo representado en el cuadro de Carnicero estaba fabricado bajo la dirección de Betancourt, era de tafetán barnizado y tenía siete pies de diámetro.

De todas las ascensiones que se realizaron en España, en los años finales del siglo XVIII, la primera tripulada y la que más importancia tuvo fue la que llevó a cabo el diplomático italiano Vicente Lunardi, a quien el rey Carlos IV le cedió el jardín del Real Sitio del Buen Retiro como zona de despegue. La primera exhibición tuvo lugar el 12 de agosto de

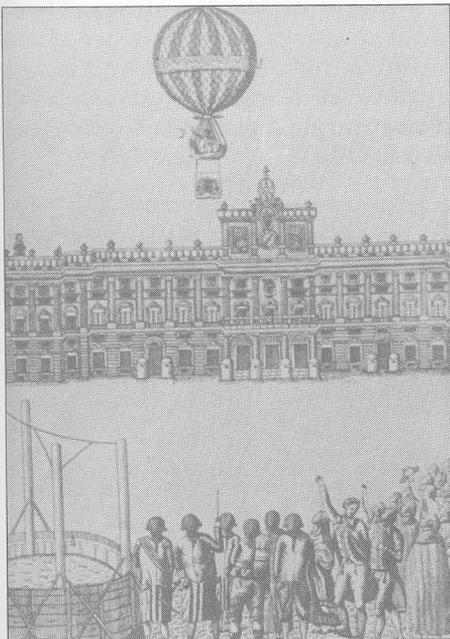


*Ascensión de Vicente Lunardi, el 8 de enero de 1793 (Foto cedida por IHCA)*

1792, a beneficio de los Reales Hospitales General y de la Pasión; se repitió el espectáculo el 8 de enero de 1793 en la Plaza de la Armería y el 3 de mayo de nuevo en los jardines del Buen Retiro.

Un nombre que aparece asociado a la historia de la primitiva investigación aerostática en España es sin duda el de Tenerife. A la curiosidad científica de Viera y Clavijo y a los estudios del ingeniero Agustín de Betancourt hay que unir, a finales del siglo pasado, las elucubraciones del inventor tinerfeño don Celestino Lozano y el proyecto del catedrático de matemáticas de la Academia de Bellas Artes de Santa Cruz, don Pedro Maffiotte. Don Celestino -que nunca había visto un globo, ni mucho menos un dirigible-, quiso fundar en 1871 una sociedad para construir y explotar este último artilugio, considerando que 25.000 pesetas era una cantidad suficiente para hacer todos los ensayos y pruebas que se juzgaran necesarios, para hacer patente este descubrimiento de la navegación aérea. Para don Celestino Lozano eran inmensas las ventajas que podría reportar este medio de comunicación, cómodo y rápido, a una provincia desprovista de ferrocarril, de "telégrafos en la tierra" y de "buques de vapor en la mar". Con la navegación aérea -decía don Celestino-, se podrían instalar servicios de la misma baratísimos y rápidos hasta en los pueblecillos más insignificantes del litoral y en los más inaccesibles de las montañas, con todas las consecuencias beneficiosas que podría reportar esta medida, para la agricultura, la industria y el comercio, "principales ramos de la pública prosperidad".

En 1882, *La Ilustración de Canarias* publicó en varios números las *Reflexio-*



*Ascensión de Vicente Lunardi, el 8 de enero de 1793, en la Plaza de la Armería. Madrid, Palacio Real*  
(Foto cedida por IHCA)



*Globo cautivo. Exposición de Barcelona de 1888*  
(Foto cedida por el IHCA)

*nes sobre la navegación aérea* de don Pedro Maffiotte, cuya curiosidad científica le llevó a ser uno de los cinco españoles que perteneció al Congreso Internacional de Arqueología y Antropología prehistórica, junto a nombres como Lyell, Lubbock y Huxley entre otros. Don Pedro ideó un globo discoidal que utilizaba hidrógeno y sus *Reflexiones* constituyen un interesante catálogo sobre la forma de construir un aparato capaz de satisfacer ciertas condiciones de solidez, de ligereza, equilibrio y capacidad de traslación. Don Pedro estaba en condiciones de llevar a cabo este proyecto pues como él mismo confiesa, los conocimientos de navegación adquiridos en la Escuela Náutica de Santa Cruz de Tenerife -donde fue catedrático sustituto-, "me permiten apreciar la mucha importancia de estas dificultades".

Maffiotte desarrolló su teoría en cua-

tro grandes ideas que constituyen los principios generales de la aerostación. En primer lugar, examinando las causas y circunstancias del vuelo de las aves y tratando de determinar la eficacia con que cada una obra. En segundo lugar, aplicando a aquellas causas y circunstancias los conocimientos que se hallaban consignados en varias obras "de primer mérito", a fin de dar solución al problema. Después hacía una digresión sobre los materiales de construcción y por último, una descripción detallada del "disco de que se tiene ya conocimiento", y la de otro aparato mucho más complicado en el que el hombre pudiera trasladarse por el aire en reducidas alturas y distancias. El 28 de diciembre de 1863 remitió don Pedro Maffiotte sus apuntes a la Dirección General de Obras Públicas para que conservara en sus archivos el proyecto del sistema para resolver el problema de la navegación por el aire. "Así al menos -



Ascensión en el Buen Retiro de Vincenzo Lunardi, el 12 de agosto de 1792  
(Foto cedida por el IHCA)

decía don Pedro-, me persuadiré de haber llevado un ripio al suntuosos edificio que ha de coronar los colosales esfuerzos del siglo XIX”. El artilugio ideado por Pedro Maffiotte, un disco plano, con timón y aleta impelido por un cohete como motor, no cabe la menor duda de que constituye una aportación importante a los problemas que a mediados de siglo pasado tuvo que resolver la aerostación española. Don Pedro señalaba que circunstancias independientes de su voluntad le impidieron poner en práctica su proyecto, pero al paso que examinaba los planos de máquinas y los cálculos correspondientes, decía que “me convenzo más y más de haberme acercado a la senda que conduce directamente a la solución del problema”.

En las dos capitales canarias la elevación de globos, en principio sin tripulantes, fue desde finales del siglo pasado un

espectáculo que formaba parte del programa de festejos populares. La actual Plaza Weyler, en Santa Cruz de Tenerife, y el Terrero, junto a la Alameda y el Circo Gallera de Cuyás, en Las Palmas

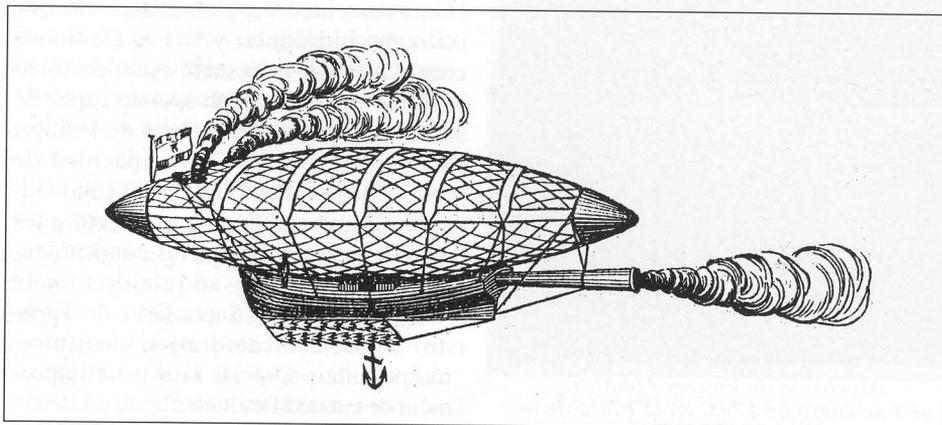


Ilustración del artículo de don Celestino Lozano, en *El Amigo del País*

de Gran Canaria, fueron testigos de aquellas primeras ascensiones que contemplaba un público entre incrédulo y admirado. De naturaleza circense fueron los vuelos en globo tripulado por Jaime Campany, cuyo nombre artístico era “Capitán Guillaume”, quien se elevó por primera vez desde la Plaza de Toros de Santa Cruz, el 4 de noviembre de 1894, formando parte de la compañía acrobática del “Circo Totti”. También Campany hizo la primera ascensión tripulada en Gran Canaria, elevándose en Arucas el 23 de agosto de 1896. En 1910 el citado acróbata salió en globo de El Rincón, en Guanarteme, yendo a caer en la carretera de Las Palmas a Telde, cerca del túnel de La Laja; se rompió parte del globo y resultó levemente herido.

La incorporación de los constantes avances técnicos a los aparatos capaces de volar tuvo una consecuencia negativa para la aerostación. El progresivo desarrollo de los aeroplanos derrotó a los aparatos menos pesados que el aire -los globos-, y conforme discurrían los primeros años del siglo XX, se estableció en todos los países una especie de carrera por incorporar los constantes avances técnicos a los aparatos capaces de volar. En Canarias, como en todas partes, el desarrollo de la tecnología aeronáutica contó desde el principio con un poderoso agente difusor: el asombro de las poblaciones que veían con admiración cómo un extraño artilugio mecánico volaba sobre sus cabezas. Alonso Quesada, en su crónica “Un cristiano que vuela”, dice que un avión volando sobre una ciudad sencilla donde nunca han volado aviones era el más grande motivo emocional y la ciudad, asombrada, se echó a la calle y llenó las azoteas. Asombro y admiración que la prensa -verdadera notaría de los rápidos progresos que iba alcanzando el vuelo-, registraba día a día y que nos ha legado un riquísimo y sugestivo bagaje literario, en el que se entremezclan el comentario al progreso científico, la poesía y la historia.

MANUEL RAMÍREZ MUÑOZ