

Recorde: Revista de História do Esporte
volume 7, número 1, janeiro-junho de 2014, p. 1-35

Artigo
Torrebadella-Flix

AVENTURA, ESPECTÁCULO Y DEPORTE EN LOS INICIOS DE LA AEROSTACIÓN EN ESPAÑA (1784-1905)

Xavier Torrebadella-Flix

Universidad Autónoma de Barcelona

Barcelona, España

franciscoxavier.torrebadella@uab.cat

Recebido em 5 de outubro de 2013

Aprovado em 2 de dezembro de 2013

Resumen

La presencia de la aerostación en España a finales del siglo XVIII desplegó la fascinación por el primer *sport* de aventura de la época contemporánea. A lo largo de todo el siglo XIX, los llamados aeronautas, una mezcla de gimnastas y artistas, hicieron del espectáculo un *modus vivendi*. La evolución técnica en los materiales mejoró la precisión en la navegación aérea, que experimentó una evolución hacia aplicaciones científicas, militares y deportivas. Presentar como nació en España la aerostación como deporte es el objeto del presente estudio.

Palabras clave: historia de la aerostación; gimnástica acrobática; aeronautas españoles.

Resumo

Aventura, espetáculo e esporte nos primórdios do balonismo na Espanha (1784-1905)

A presença do balonismo na Espanha ao final do século XVIII deu início à fascinação pelo primeiro *sport* de aventura da época contemporânea. Ao longo de todo o século XIX, os chamados aeronautas, uma mescla de ginastas e artistas, fizeram do espetáculo um *modus vivendi*. A evolução técnica dos materiais melhorou a precisão da navegação aérea, que experimentou uma evolução em direção a aplicações científicas, militares e esportivas. Apresentar como nasceu, na Espanha, o balonismo como esporte é o objetivo do presente estudo.

Palavras-chave: história do balonismo; ginástica acrobática; aeronautas espanhóis.

Abstract

Adventure, spectacle and sport in the beginnings of the ballooning in Spain (1748-1905)

The presence of the ballooning in Spain at the end of the 18th century triggered the fascination for the first adventure sport of the contemporary epoch. Along all the 19th century, the so called aeronauts, a mixture of gymnasts and artists, made of the spectacle a *modus vivendi*. The technical evolution of the materials improved the air navigation accuracy, which experimented an evolution towards scientific, military and sports applications. The main object of this study is to present how the ballooning was born as a sport.

Keywords: history of the aerostation, acrobatic gymnastics, Spanish aeronauts.

Presentación

La fascinación por el aire cambió de rumbo a partir del 21 de noviembre de 1783 cuando, después de diversos ensayos, el profesor Jean François Pilâtre de Rozier y el marqués François Laurent d'Arlandes, efectuaron en París la primera ascensión tripulada con un globo aerostático de aire caliente (MARION, 1885; NAVARRO, 1970; QUINTANA, 1996). Se trataba de la primera ascensión del globo diseñado por los hermanos Esteban y José Montgolfier. A partir de entonces, el sueño de muchos aventureros tomó forma en una fascinante aventura, en la que viajar por el aire ya no era un imposible (FIGUIER, 1868; MARION, 1885; TURGAN, 1851; WISE, 1850).

Los primeros aeronautas españoles –tal y como se les llamaba en la época–, fueron unos cuantos aficionados que combinaron los espectáculos gimnásticos con la aerostación. Estos artistas siguieron la estela de los aeronautas extranjeros que visitaron España entre finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Genuinamente, las ascensiones en globo, durante más de un siglo, reunieron una popular curiosidad y fue el espectáculo más concurrido que se realizaba al aire libre. La prensa ofreció un amplio seguimiento de cada uno de los acontecimientos y de las peripecias o aventuras de los célebres aeronautas. Hacia mediados del siglo XIX, el espectáculo aeronáutico reunía una identificación popular y festiva, y fue tomando carta de naturaleza entre algunas compañías gimnástico-acrobáticas españolas. Con el paso del tiempo y siguiendo los

cambios del desarrollo de la aerostación en Europa, hacia finales del siglo XIX estos aventureros se convirtieron en los primeros *sportsmen* del espacio aéreo.

Así, presentamos las primeras noticias de estos apasionantes bohemios del aire, relatando algunas de sus afortunadas o desgraciadas peripecias, haciendo distinción de tres períodos claramente identificados: el período fantástico y romántico (1792-1849), el período gimnástico-acrobático (1850-1888) y, a partir de la Exposición Universal de Barcelona, el período de indagación científica, militar y deportivo (1889-1906).

Aunque el estudio tiende a la descripción, no hemos deseado entrar en apreciaciones tecnológicas y científicas de la aerostática. Precisamente, el objeto de estudio se ha centrado en ofrecer una respuesta al proceso de gestación de la aerostática deportiva en España.

Las fuentes de información han partido del vaciado de noticias de la prensa histórica y de la selección de las primeras obras originales de la aerostación publicadas en Europa. Asimismo, hemos consultado otros trabajos historicistas que han ayudado a contextualizar e interpretar el objeto de estudio.

Período fantástico y romántico

Fue el toscano Vicente Lunardi (1759-1806), natural de Lucca, quien tuvo el honor, el 15 de septiembre de 1784, de realizar en Londres un trayecto de 24 millas que superó las dos horas, elevándose hasta los 6000 metros. Posteriormente, en esta misma ciudad se elevó junto a la actriz Letitia Ann Sage y Mr. George Biggin (véase ilustración 1). La noticia de esta ascensión con pasajeros recorrió toda Europa (LUNARDI, 1786; ROCAMORA, 1960; SAGE, 1785). Inmediatamente, el éxito de las ascensiones de Lunardi acaparó la admiración de las jóvenes y pasó a convertirse en un

héroe entre la población (QUINTANA, 1996).

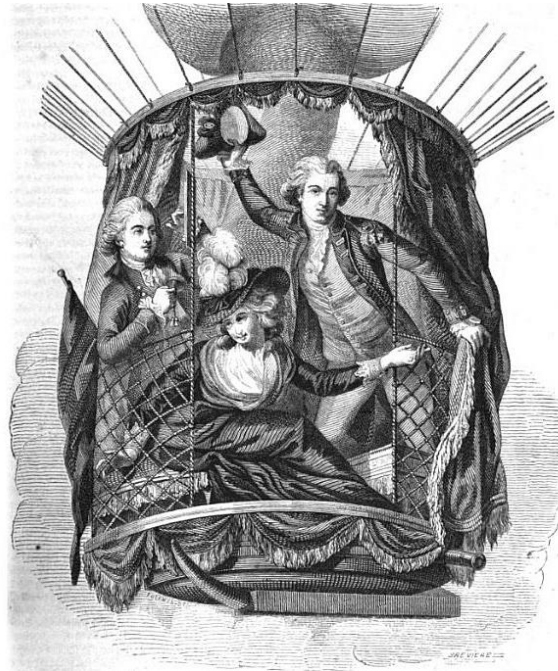


Ilustración 1: Ascensión de Lunardi, Madame Sage y Mr. Biggin, el 29 de junio de 1785.
[Fuente: *Museo Ilustrado*, París, 1850, t. I, p. 325]

Los antecedentes de los deportes aéreos en España se localizan a finales del siglo XVIII relacionados con las primeras ascensiones aerostáticas. El primer acontecimiento sucedió el 5 de junio de 1784 con Jean Bouclé, que fue el primero en efectuar una ascensión tripulada con un globo Montgolfier que se elevó del Palacio de Aranjuez, pero que sin control terminó en un desgraciado accidente (véase ilustración 2). Este vuelo duró muy poco y su inmortalidad ha quedado fijada en el óleo de Antonio Carnicero (PAU y BARRIOS, 2006; QUIRÓS y FERNÁNDEZ, 1996; VEGA, 2010).



Ilustración 2: 5 de junio de 1784, ascensión de Jean Bouclé en un globo Montgolfier desde Aranjuez [Fuente: Copia de un cuadro de Antonio Carnicero / Museo Nacional del Prado: Ascensión de un globo Montgolfier en Aranjuez, 1784].

Tras este ensayo frustrado, el segundo punto de partida tuvo lugar el domingo 12 de agosto de 1792 a cargo del célebre capitán Vicente Lunardi. Este aventurero tuvo la oportunidad de elevarse en globo aerostático, por primera vez en España, desde el jardín del Real Sitio del Buen Retiro¹. El globo se elevó sin problemas y desapareció al cabo de poco. Hacia las siete de la tarde apareció de nuevo por los aires de las inmediaciones de la Villa de Daganzo. La prensa citaba que en esta localidad:

[...] vieron las gentes el globo y pensando que sería alguna cosa del otro mundo, echaban a huir amedrentadas, y las mujeres llorando a lagrima tendida se iban corriendo a sus casas, y un guarda de viñas hechó mano a la escopeta y le iba a tirar un balazo, y no lo hizo porque el mismo susto se lo estorbó.²

La gesta de Lunardi fue muy popular y recordada, incluso se le escribieron algunos versos³. Como el globo quedó destruido después de la primera ascensión, Lunardi permaneció unos meses más en Madrid, estableciéndose en el Buen Retiro; allí,

¹ “Aerostática”. Diario de Madrid, n. 227, 14 ago. 1792, p. 951-953. T. Baró. “Los dos vuelos del luquense D. Vicente Lunardi”. La Ilustración Artística, n. 763, 2 ago. 1896, p. 556-558. D. Pérez, D. “Los vuelos del capitán Lunardi”. Alrededor del Mundo, 23 jul. 1927, p. 86-87.

² J. de V. “Continúa la noticia del viaje aéreo del Capitán Vicente Lunardi”. Diario de Madrid, n. 228, 15 ago. 1792, p. 955-957.

³ Vid. Diario de Madrid, 5, 10, 15 y 16 de agosto de 1792.

aparte de confeccionar otro globo, exponía charlas de sus aventuras y de la técnica de la navegación aérea. Para el 8 de enero de 1793 verificó otra elevación, pero esta vez, ante SS. MM y la Real familia.⁴ La ascensión fue todo un éxito, llegando la nave a posarse y a volverse a elevar en varias poblaciones de los alrededores de Madrid. Finalmente llegó a un “término de la villa de Orcajo, provincia de la Mancha, no sin grave asombro de los habitantes, que pasado el primer susto recibieron entusiasmados al capitán Lunardi, conduciéndole en triunfo a la iglesia parroquial de aquella villa”⁵ (véase ilustración 3 y 4).



Ilustración 3: El globo de Vicente Lunardi al descender el 12 de agosto de 1792 cerca de Daganzo. [Fuente, Museo de Historia de Madrid]



Ilustración 4: Ascensión de Vicente Lunardi el 8 de enero de 1793 en la plaza del Mediodía del Palacio Real. [Fuente, Museo de Historia de Madrid]

En las tres ascensiones de Lunardi se tomaron diferentes registros atmosféricos y se presentaron datos para la investigación científica (MOLINA, 2005; QUINTANA 1996; VEGA, 2010)⁶. En esta época, también hubo propuestas científicas que buscaron el apoyo de la monarquía y de la aristocracia española, como la del barcelonés Domingo

⁴ D. Pérez, D. “Los vuelos del capitán Lunardi”. *Alrededor del Mundo*, 23 jul. 1927, p. 86-87.

⁵ Mariano José de Larra. “Aerostática (Segundo artículo)”. *Semanario Pintoresco Español*, n. 17, 24 jul. 1836, p. 139-142. Vid. V. Continúa la Relación del viaje del Capitán D. Vicente Lunardi. *Diario de Madrid*, n. 10, 10 ene. 1793, p. 37-39. V. Continúa la Relación del viaje del Capitán D. Vicente Lunardi. *Diario de Madrid*, n. 11, 11 ene. 1793, p. 41-43. V. Continúa la Relación del viaje del Capitán D. Vicente Lunardi. *Diario de Madrid*, n. 12, 12 ene. 1793, p. 45-47.

⁶ F. Hicedo, F. y J. Gómez “Análisis químico del aire obtenido con una botella, por el Capitán D. Vicente Lunardi en la mayor altura de su último viaje aeronáutico”. *Diario de Madrid*, 18 ene. 1793, p. 73-75.

Badía, que en 1795 dedicó al Príncipe de la Paz, la obra *Ensayo sobre el gas y máquina o globos aerostáticos*, que deseaba construir (VEGA, 2010).

La última ascensión de Lunardi en España fue en Barcelona el 5 de noviembre de 1802, con motivo de la presencia de SS. MM. en la ciudad. Se trataba del primer aeronauta que se elevó en Barcelona. Este primer intrépido que surcó los vientos de Barcelona emprendió el vuelo desde la plaza de Toros que había entonces en la Puerta del Mar. La entrada al espectáculo costó una peseta y los ciudadanos se volcaron popularmente a presenciar el impresionante acontecimiento de ver volar una máquina aerostática por encima de los tejados de sus casas, que finalmente cayó a unos cuatrocientos metros mar a dentro. En estos primeros años, las ascensiones de globos aerostáticos fueron frecuentes, dándose cita los domingos o los días festivos en la Plaza vieja de la Barceloneta (BROTONS, 2012; ROCAMORA, 1948; VALLESCA 1946; VEGA, 2010).

En Europa a principios del siglo XIX se iniciaron las primeras ascensiones con un carácter científico a cargo de los físicos Humbolt y Blompland, que el 24 de junio se elevaron a más de 5.000 metros. Al cabo de un año, los ingleses Robertston y Lhoes hicieron lo mismo a más de 7000 metros, y en agosto de 1804 también se elevaron Biot y Gay-Lussac. Sin embargo, hasta la primera mitad del siglo, estas ascensiones fueron anecdóticas y perdieron continuidad (MARION, 1885; TORO, 1903).

Regresando a Madrid, la segunda noticia que disponemos nos lleva a los meses de abril y mayo de 1818. Esta vez, el protagonista es el célebre aeronauta francés Jacques Garnerin y su hija Elisa, que llevaban tiempo realizando viajes y proezas por Europa ejecutando el descenso de la señorita Garnerin en parachute –paracaídas–, que el mismo

Garnerin efectuó por primera vez en 1797 (MARION, 1885)⁷. La prensa española ya había anunciado desde hacia tiempo noticias de estos intrépidos aventureros y unos meses antes de llegar a Madrid, se ponían de relieve sus hazañas⁸. Una vez más, el número aerostático tenía el sorprendente descenso de Elisa en Paracaídas, pero tras siete semanas de reparos y disponiendo todos los preparativos oportunos en el Retiro y, teniendo en júbilo a SS. MM. y a toda la expectación madrileña –unas 20. 000 personas–, el aeronauta no pudo elevar su globo, aunque los famosos ya habían cobrado los billetes del espectáculo. El pueblo madrileño se sintió burlado y las malas intenciones de los aeronautas les condujeron a la prisión hasta que no se cumpliera el reembolso de los billetes. Estas circunstancias llegaron a sostener un cierto conflicto diplomático con el embajador de Francia en España (FORTUNA, 1818). En esta época ya corría una obra anónima con el título de *Breve idea de la navegación por el aire, desde su origen hasta el presente* (ANÓNIMO, 1818).

Entrado el siglo XIX, fue cuando en España se presentó un variopinto elenco de aeronautas o de aficionados a la aerostación, que trataron de medir suerte como profesionales del moderno espectáculo. No obstante, se citaba que en Madrid los globos no se podían elevar demasiado debido a las turbulencias de los vientos. Hasta la fecha solamente se habían visto las ascensiones del famoso Lunardi. Pero también se citaba, que “la causa de que algunos aeronautas no han podido subir en Madrid es que no han preparado bien sus globos, la prueba de esto es que algunos han subido”⁹. Otros fiascos fueron en 1821 el de Mr. Roberston y, en 1833, el del portugués Manuel García Roza. Este último en dos ocasiones –el 28 de abril y el 14 de junio de 1833–, quedó en

⁷ “Resultado fatal de la prueba de un Parachute”. El Instructor, n. 45, sep. 1837, p. 269-272.

⁸ “Los aeronautas”. Crónica Científica y Literaria, n. 20, 6 jun. 1817, p. 1-4.

⁹ R. de E. “Ascensiones de aerostáticas notables”. La Esperanza, 27 oct. 1847, p. 3.

evidencia ante la presencia de SS. MM. (CAMBRONERO, 1912; VEGA, 2010)¹⁰.

En pleno Romanticismo, el ascenso de una sociedad burguesa y liberal junto a la consolidación de una clase media ofrecía oportunidades para acoger nuevos formatos de ocio. Las ascensiones de aerostatos se presentaron como espectáculos de la modernidad. Los aeronautas personificaron uno de los arquetipos del romanticismo. En el aeronauta se representaba toda una ideología poética figurada por la simbología del globo y de aspiraciones de libertad. En el aeronauta se descubre el hombre romántico cargado de misterio, de bucolismo y de riesgo. Se trata del hombre soñador e intrépido, que desafía las adversidades y los límites de la vida, que busca la evasión de la realidad, aunque ello pudiera terminar con un desenlace trágico.

En este período el ambiente liberal isabelino (1843-1868) participaba y se lanzaba incondicionalmente a participar de un imaginario colectivo. Como trata Leonardo Romero (1996) “los años románticos vivieron, pues, el clima de interés extraordinario que despertaba cualquier anuncio de una ascensión aerostática” (p. 288). Uno de los más apasionados por la aerostática fue el malogrado Mariano José de Larra, quien contribuyó con varios artículos divulgativos. Además, el tema en cuestión sirvió de inspiración a Larra para redactar “El hombre-globo”, un original artículo de ensayo – publicado el 16 de marzo de 1833 en la *Revista mensajero*, núm. 9– (LARRA, 1835, p. 46-55). En él esbozaba una crítica político-social. En el “hombre globo”, Larra se asomaba a la esperanza del renacer del “hombre nuevo”, aquella figura que en años posteriores vendría desde el Krausismo y la generación del 98 a reclamar la tan ansiada regeneración de España. Otros artículos divulgativos en torno a la aerostática fueron

¹⁰ Mariano José de Larra. “Ascensión aerostática”. *La Revista Española*, n. 51, 30 abr. 1833, p. 529-530. Mariano José de Larra. “Globos aerostáticos”. *Correo de las Damas*, n. 3, 17 jul. 1833, p. 17-20. R. de E. “Ascensiones de aerostáticas notables”. *La Esperanza*, 27 oct. 1847, p. 3.

publicados en el *Semanario Pintoresco* y en *El Instructor*¹¹ (véase ilustración 5 y 6).

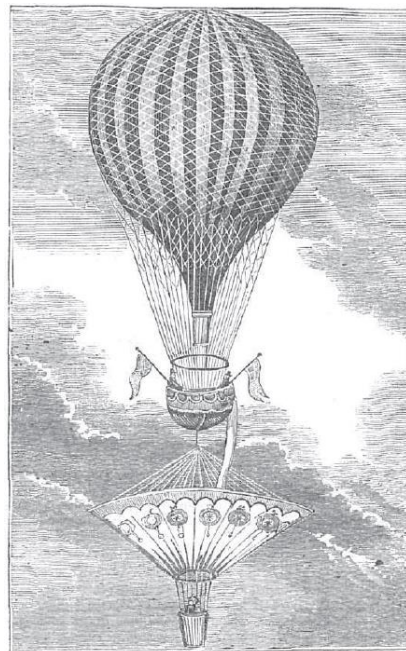
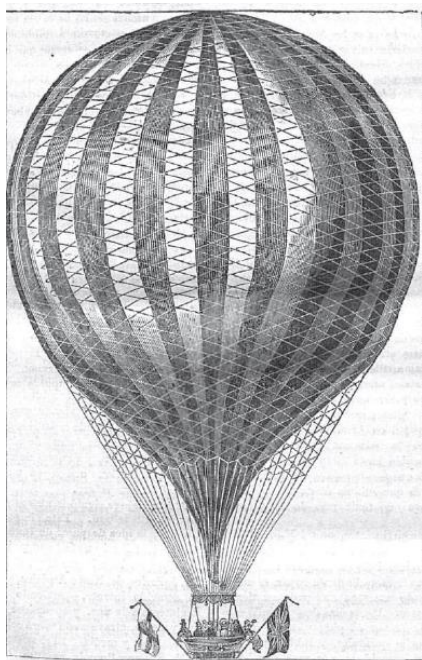


Ilustración 5: “Globo sobre Londres con 8 personas” [Fuente BNE, “Aerostación”. *El Instructor*, feb. 1837, n. 38, p. 33]

Ilustración 6: Globo con paracoste [Fuente: BNE, “Resultado fatal de la prueba de un paracoste”. *El Instructor*, sep. 1837, n. 45, p. 269.

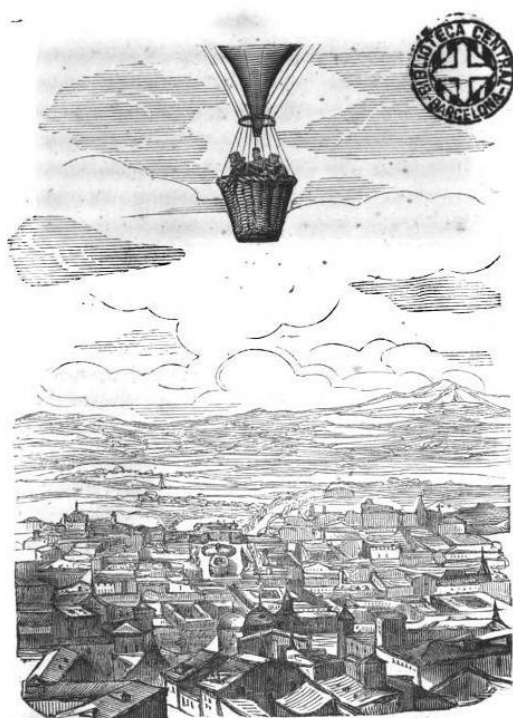
Hacia mediados del siglo XIX se constituyeron algunas compañías de espectáculos que combinaban las ascensiones en globos con números gimnásticos. En estos globos pronto se empezaron a colgar gimnastas que consumaban complicados ejercicios. En ocasiones, los números gimnásticos que se ejecutaron colgados del aeróstato, desencadenaron en más de una desgracia. En estas primeras exhibiciones los aeronautas o gimnastas franceses fueron muy populares y frecuentes.

El 19 de septiembre de 1847, el célebre aeronauta de Lyon François Arban (1815-1849) se presentó en la Plaza de Toros Barcelona y emprendió una de sus primeras ascensiones, concediendo el honor de ser acompañado por el intrépido catalán Eudaldo

¹¹ Mariano José de Larra. “Aerostática (Primer artículo)” (1836a, 17 de julio). *Semanario Pintoresco Español*, n. 16, 17 jul. 1836, p. 132-134. Mariano José de Larra. “Aerostática (Segundo artículo)”. *Semanario Pintoresco Español*, n. 17, 24 jul. 1836, p. 139-142. “Aerostación”. *El Instructor*, n. 38, feb. 1837, p. 33-37. “Resultado fatal de la prueba de un Paracoste”. *El Instructor*, n. 45, sep. 1837, p. 269-272.

Munné (BROTONS, 2012). Este acontecimiento originó la que se ha considerado como la primera obra bibliográfica de la aerostación española (VINDEL y DÍAZ, 1930), puesto que Santiago Ángel Saura publicó *Historia de los aeronautas y de los globos aerostáticos. Acompaña esta historia una descripción detallada de la ascensión que hizo M. Arban en la tarde del día 19 de septiembre de este año, en unión del intrépido catalán D. Eudaldo Munné* (S. A. S. M., 1847).

Posteriormente Arban viajó ofreciendo el espectáculo por otras ciudades de España. En aquellos tiempos ya era considerado como el mejor aeronauta de su época (FIGUIER, 1868; TURGAN, 1851; WISE, 1850) y sus espectáculos inspiraban también una estupenda y entretenida literatura (GERUNDIO, 1847)¹² (véase ilustración 7 y 8).



Ilustraciones 7 y 8. Vista sobre Madrid y paracaídas desplegable. Imágenes tomadas de Gerundio (1847).

Arban otra vez en Barcelona, y después de efectuar un temerario viaje de Marsella

¹² J. Martínez. "El Globo de Mr. Arban". El Tio Camorra, n. 9, 27 oct. 1847, p. 129-135.

a Turin, en el que cruzó los Alpes franceses (WISE, 1850), en octubre de 1849 protagonizó un desgraciado accidente, puesto que se creyó que durante mucho tiempo había dejado la vida en pleno espectáculo. Se citaba en la prensa que como autor de la tragedia tuvo “la intransigencia brutal del público, fiera indomable cuando no se satisfacen sus más leves caprichos” (VALLESCA, 1946, p. 72). Ante la presión del público que lo trataba de cobarde, “Mr. Arban que era un hombre de un amor propio extremado, tuvo ante aquella actitud incivil y desaforada, un gesto de soberana dignidad” y emprendió la ascensión en una tarde de viento huracanado dejando a su mujer en tierra con objeto de preservar su vida (VALLESCA, 1946, p. 72). El globo de Arban desapareció rápidamente perdiéndose ¿quién sabe dónde?, sin saber de él nunca jamás¹³. Del paradero de Arban se contaron varias noticias. Una trataba que el intrépido aeronauta, de quien todos creían estaría sepultado en los mares, fue trasportado por el viento a las costas africanas, en donde fue preso por los árabes, vagando varios años hasta que, por fin, logró contactar con las posesiones francesas que le dieron refugio¹⁴. Antonio Vallesca (1946), anotaba que “por espacio de más de cuarenta años, Barcelona vio pasar por sus calles la miseria y la triste ancianidad de una pobre ciega desvalida, que imploraba caridad. Era la viuda de Arban” (p. 72-73). Esta afirmación, no parece creíble, puesto que existieron algunas noticias contradictorias que, cada vez, ofrecían más misterio al verdadero desenlace y paradero de Mr. Arban¹⁵. Llama curiosamente la atención que al cabo de unos meses –el 23 de enero de 1850– la mujer de Mr. Arban, Marie Bertrand Senges, programase un espectáculo en la Plaza de Toros de Madrid ante SS. MM, que jamás se realizó por el poco reclamo que despertó en el público y a los

¹³ J. de la T. “La conquista de los aires”. *Mar y Tierra*, n. 19, 9 jun. 1900, p. 297-299.

¹⁴ “Crónica de la capital”. *El Áncora*, 13 nov. 1853, p. 668. “Parte no oficial. Madrid, 6 de noviembre”. *El Áncora*, 10 nov. 1853, 622-623.

¹⁵ Vid. noticias de Arban en *El Observador*, 13 oct. 1849; 15 y 17 nov. 1849; *La España*, 17 oct. 1849.

empresarios¹⁶. Asimismo, la prensa extranjera mencionaba que se había localizado el cuerpo de Arban hacia mediados de noviembre en la costa cerca de Rosas, donde fue enterrado por el Cónsul francés (RIVINGTON, 1850).

Como cita Fernández (1988) con Arban se dio fin al espectáculo burgués y refinado, y se inició una nueva etapa caracterizada por un tipo de espectáculo más popular y circense, que protagonizaron aeronautas como Grellón o el bilbaíno Serrate. Así en esta segunda etapa, y corroborando a Fernández (1988), podemos apreciar que: “Acróbatas, equilibristas, funámbulos, forzudos, gimnastas, cualquier profesión fue la adecuada para suministrar especialistas aerostáticos que se incorporan al espectáculo con el grado de capitán” (p. 400).

Período gimnástico-acrobático

En la década de los cincuenta, fueron conocidos los aeronautas Mr. Orlandi y Mr. Godard, Mr. Verdalle, Mr. Ranchón, Mr. Grellon, los hermanos Buislay y Mr. Merci.

En Cádiz se presentaba un nuevo aeronauta francés que decía llegar de Estados Unidos; se trataba de Mr. Verdalle, que en lugar de colgar una barquilla en su aerostato colgaba un cuadro de madera en el que realizaba arriesgados ejercicios gimnásticos. Se citaba que muy pronto “habrá hombres que bailaran sobre una cuerda floja colocada entre dos globos”¹⁷.

En 1850, Mr. Francisco Orlandi, un célebre aeronauta italiano, se presentó en Barcelona con un globo mucho mayor que el de Mr. Arban y solicitó permiso a la autoridad para realizar varias funciones. Orlandi disponía de una máquina que podía

¹⁶ “Plaza de Toros. Ascensión aerostática de Madama Arban”. Diario de Avisos de Madrid, 22 ene. 1850, p. 4.

¹⁷ “Nuevo Aeronauta”. La Tertulia, n. 95, p. 3-4, 1850.

mantenerse flotante al caer al mar¹⁸. Finalmente recibió la respectiva autorización, para el domingo 27 de octubre por la tarde en la Plaza de Toros (véase ilustración 9). El espectáculo reunió a una gran multitud, tras los aparatosos preparativos, el globo ascendió a una considerable altura, dio una vuelta a la plaza y, posteriormente, se perdió tras una nube, sin conocer el resultado del viaje del animoso aeronauta. El desenlace de la aventura resultó aparatoso, Orlandi apareció perdido entre las montañas de la costa de Badalona y descendió al mar que estaba embravecido. Allí permaneció cinco horas ayudándose de su ingeniosa máquina, sin que nadie le prestase socorro. Finalmente, un golpe de viento le acercó a la orilla “viéndose precisado a abandonar el magnífico globo, que remontándose otra vez desapareció luego de vista”¹⁹. La comprensión y beneficencia de los barceloneses se materializó en una donación para subsanar los contratiempos ocasionados al aeronauta y la reposición del aeróstato. La ayuda se concretó en unos 4.000 reales, de pequeños donativos de las clases menesterosas²⁰. Esta aventura corrió por toda la prensa nacional²¹.



Ilustración 9: Ascensión de Mr. Orlandi en Barcelona. [Fuente BNE, *La Ilustración* –Madrid–

¹⁸ Vid. *El Áncora*, 9 y 16 de sep. 1850 y 4 oct. 1850.

¹⁹ “Después de algunas horas de ansiedad...” *El Áncora*, 29 oct. 1850, p. 452. Vid. *El Áncora*, 28, 29, 30 y 31 oct. 1850, p. 435-437, 452, 468, 485.

²⁰ Cfr. *El Áncora*, 23 nov. 1850, p. 850.

²¹ “El Aeronauta Orlandi”. *La Tertulia* –Cádiz, n. 21, p. 3-4, 1850.

9 nov. 1850, p. 360]

En agosto de 1850 también en Barcelona se esperaba con impaciencia el aeronauta Mr. Ranchon, un gimnasta que realizaba arriesgados ejercicios en un globo de 115 palmos de alto y 230 de circunferencia, “sin cesto, ni trapecio ni cosa alguna sosteniéndose solamente en una cuerda que cuelga del inmenso cesto”²². Sin embargo y desgraciadamente, la presencia de Ranchón tuvo que posponerse, porque que en la ciudad de Lleida, en los preparativos de otra ascensión, convirtió el globo en cenizas²³. De estas proezas y de la gira de Ranchón daba cuenta toda la prensa nacional publicada en Madrid: *El Heraldo*, *La Esperanza*, *La España*, *La Época* *El Católico*, *El Observador*, *El Popular*, etc.

En los años cincuenta, la compañía gimnástica de Serrate y Pineda llevaron a término algunas actuaciones gimnásticas con aerostatos. Como citaba García-Fraguas (1894) estas “ascensiones como espectáculo son explotadas por arriesgados y ágiles gimnastas” (p. 485). Frecuentemente, los gimnastas practicaban ejercicios suspendidos de las anillas, de un trapecio o subían a pulso por una cuerda lisa desde el suelo, hasta que apenas se les divisaba. En ocasiones, los números gimnásticos que se realizaban colgados del aeróstato conllevaban algún desgraciado accidente.

La expectación que causaban estos aventureros no tenía precedentes y era totalmente una novedad, que superaba con creces cualquier espectáculo gimnástico o artístico. La prensa se encargaba de anunciar las actuaciones con días de antelación, caldeando la animación popular, con la finalidad de captar la máxima expectación. Véase al respecto como se esperaba y se anunciaba en Valencia la llegada del aeronauta Mr. Grellón:

²² “Quizas dentro de poco...”. *El Áncora*, 22 ago. 1850, p. 837.

²³ “A las seis y media del domingo último...”, *El Áncora*, 30 ago. 1850 p. 965.

Valencia, 18 de febrero.- El célebre e intrépido aeronauta Mr. Miguel Grellón, debe llegar a esta capital en el vapor anunciado para el jueves próximo. Nuestros lectores tienen ya noticia de la difícil ascensión que verificó en Barcelona arrebatado por su Molgolfier, del que pendía un trapecio en vez de una barquilla que generalmente se usa. Mr. Grellon practica, durante su aéreo viaje, los más increíbles ejercicios gimnásticos, sin perder jamás la seguridad que le es tan necesaria. Deseamos asistir a tan sorprendente espectáculo, y no dudamos que se aprovecha esta ocasión, procurando que el arrojado aeronauta verifique una de sus ascensiones en nuestra capital.²⁴

Grellón, que actuó también en Barcelona y en Madrid, fue el primero que se presentó con un trapecio y el que provocó que las ascensiones perdiesen el carácter científico o romántico, para convertirse en espectáculo acrobático (BROTONS, 2012; FERNÁNDEZ, 1988; ROCAMORA 1948).

Revisando la prensa madrileña localizamos otras célebres elevaciones. Unas fueron protagonizadas por los ingleses A. Goulston y Charles Clifford –fotógrafo de Isabel II–, que realizaron en varias ocasiones desde el parque del retiro o la plaza de toros (véase ilustración 10)²⁵. También había mujeres, como la intrépida aeronauta Madame Bertrance Sanges –Viuda de Mr. Arban–, que en Cádiz perdió su globo. Madame Sanges se estableció posteriormente en Barcelona (*El Heraldo*, 2/05/1851, p. 3). Otra célebre aeronauta fue Madame Poitevin –Rosalie Goujon, viuda del célebre aeronauta Mr. Jean Eugène Poitevin–, que tenía como reclamo el suspenderse encima de un asno²⁶. Actuó en 1858 Cádiz y Málaga, ciudad donde falleció su marido Mr. Poitevin al precipitarse al mar. Más tarde Madame Poitevin prosiguió por cuenta propia. En Madrid tuvo algunos accidentes²⁷ y en 1866 repitió las hazañas en Barcelona, que terminó con una caída en el mar y ahogando el asno que montaba (BROTONS, 2012)²⁸, y también se dedicó a satisfacer viajes a los aficionados mediante el pago de 100

²⁴ “Valencia, 18 de febrero”. *La España*, 21 feb. 1850, p. 2.

²⁵ “Ascensión aerostática”. *La Ilustración, Periódico Universal*, 18 ene. 1851, p. 24.

²⁶ A. García. “Ascensión”. *La España*, 3 mar. 1858, p. 1.

²⁷ Vid. *La Esperanza*, Madrid, 26 oct. 1863, p. 3.

²⁸ Vid. *El Principado*, Barcelona, 18 ago. 1866, p. 209 y 22 ago. 1866, p. 305.

reales²⁹. La fascinación por este mundo de aventura promovía algunas novelas cortas como “El Folletín” de *La Esperanza*, que en junio de 1852 presentaba un relato titulado “Viaje por los aires”.

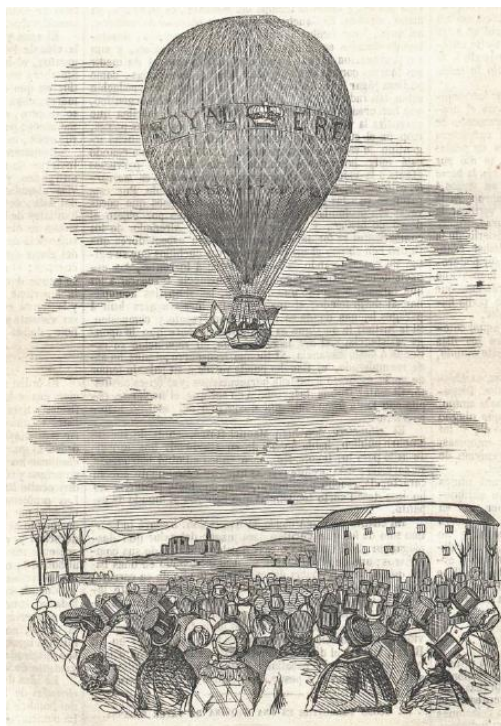


Ilustración 10: Ascensión en el Retiro de Madrid de los ingleses MM. Goulston y Cliford y señora [Fuente BNE, “Ascensión aerostática”. *La Ilustración, Periódico Universal*, 18 ene. 1851, p. 24]

En los años sesenta otros populares aeronautas fueron Antonio Menis, Mr. Blondeau, Mr. Alexandre Braquet o Mme. Pech. Los accidentes eran muy frecuentes y cuando ocurrían, la noticia circulaba por toda la prensa española, como el que sucedió en Santander. Un descuido hizo que un joven de una compañía gimnástica, que debía trabajar en el trapecio colgado del globo a cierta altura, se enredase con la cuerda de sujeción del globo, provocando la liberación del mismo, que elevó y arrastró al joven hasta caer en el interior del mar, donde fue rescatado por unos marineros³⁰. Otro muy sensacionalista ocurrió el 27 de abril de 1862 en Barcelona. El accidente fue

²⁹ Vid. *La Soberanía Nacional*, Barcelona, 28 abr. 1866, p. 3.

³⁰ Vid. *La Esperanza*, 04 feb. 1859, p. 3.

protagonizado por el niño de 13 años Antonio Menis –natural de Granada– conocido como “El Mallorquín”, que colgado del trapecio, surcó los tejados de la ciudad mientras el globo Montgolfier ardía en llamas (BROTONS, 2012)³¹. Un mortal accidente fue en Villanueva de la Serena al caer un niño que se elevó en globo colgado del trapecio. En la prensa se mencionaba que la compañía gimnástica había comprado al citado niño para realizar el espectáculo³².

Entre los más aventajados aeronautas despuntó el gimnasiarca bilbaíno Felipe Serrate, que probó suerte en 1865 en Valladolid, con una desagradable experiencia:

[...] otro gimnasta metido a piloto de aerostático, el Sr. Serrate, que el 30 de mayo de 1865 se presentó en la plaza de toros con el propósito de ascender en globo siguiendo la moda impuesta por otros colegas suyos. Serrate era un profesor de gimnasia con compañía propia que también deseo añadir nuevas emociones a su programa y después de un par de semanas de exhibiciones acrobáticas de más o menos éxito, anunció el número en globo. El público acudió en buen número previo pago de dos reales y cuando Serrate comenzaba a llenarlo de gas, se rompió su estructura y quedó esparcido por la arena “como la capa de un estudiante”, según frase que muy gráfica utilizada por un gacetillero. Naturalmente se armó un monumental escándalo y el pungido profesor de gimnasia no tuvo otro remedio que devolver a la enfurecida masa el dinero recaudado. Felipe Serrate tuvo que abandonar la ciudad tras este fiasco y nunca más volvió a aparecer por Valladolid ni como gimnasta ni como aeronauta. (ORTEGA, 1996, p. 61)

Las ascensiones de aerostatos tenían el apremio del público, especialmente porque éste solía presenciarlo por el morbo que producía la incertidumbre del desenlace a veces triunfal, en otras cómico, pero también, frecuentemente, de *inesperado* percance con muchas caídas sobre los tejados de las casas o en el mar:

El domingo último verificó en Cádiz un célebre aeronauta Mr. Alexandre Braquet su ascensión en el magnifico globo Príncipe Alfonso, según estaba anunciado. El aparato carecía de barquilla ó canasta, y solo llevaba un trapecio pendiente como de diez metros de

³¹ “Mosaico”. El Lloyd Español, 28 abr. 1862, p. 1-2.

³² “Desgracia lamentable”. La España, 3 feb. 1860, p. 4.

distancia, en el que ejecutó Braquet durante la ascensión y período de quietud, ejercicios gimnásticos a cual mas difíciles y arriesgados, demostrando así una serenidad y valor á, toda prueba. El aeronauta con el globo cayó en el mar, después de un cuarto de hora de viaje, frente á Torre Gorda, distante de tierra como una milla, en cuyo sitio, provisto de un salva-vidas, estuvo flotando hasta que llegó una de las barcas encargadas de recogerle.³³

En este período fueron publicadas en España las populares obras de Julio Verne, *Cinco semanas en globo* (1867) y *La vuelta al mundo en 80 días* (1873), y de Adolphe Brown (ca. 1876), *La conquista del aire: 4º días de navegación aérea*. Estas novelas representaron una ineludible fuente de inspiración literaria para quienes tenían ansias de aventura³⁴.

Diríase qué éstos aeronautas de menor cuantía que recorren el mundo con el globo acuestas, han abrazado esta profesión peligrosa, mitad por vocación, mitad por necesidad da ganarse la vida; que han leído alguna novela tal como la bellísima de Julio Verne *Cinco semanas en globo*, y que sobrecitada su imaginación con el relato de aquellas estupendas aventuras han querido imitarlas ganándose al mismo tiempo el pan nuestro, en decir, el suyo de cada día.³⁵

Otras ascensiones fueron las del célebre Mr. Eugène Godard, que en Madrid participó el 24 de enero de 1878 en los festejos reales por el enlace de SS. MM., elevándose desde el Campo del Moro³⁶. De regreso a Francia Godard se paró en Barcelona donde realizó otra ascensión des de la plaza de Toros de la Barceloneta (BROTONS, 2012).

En la década de los ochenta 1880 se presentó un nutrido elenco de aeronautas extranjeros y españoles, la mayoría de los cuales se añadían el título capitán: Mirat, Mayet, Castanet, Martinet, Budog, Fourcade, Pastor, Vasanki. Asimismo fueron conocidas algunas amazonas como Madame Gustave Landreau o Mis Loona Dore.

³³ “Expedición aerostática”. *La España*, 4 abr. 1867, p. 3.

³⁴ 1ª edición francesa: Brown, A. (1875). *La conquête de l'air: 40 jours de navigation aérienne*. Paris: Glady Frères.

³⁵ “El capitán Castanet”. *El Globo*, 10 dic. 1883, p. 1.

³⁶ “Ascensión del globo del Sr. Godard”. *La Correspondencia de España*, 25 ene. 1878, p. 2.

Entre los aeronautas españoles que más sobresalieron podemos citar a Esteban Martínez, Juan Milá, Antonio Martínez Latur, Jaime Sunyé, Nicomedes Ruíz, Manuel Ruiz o José Ruiz Budoy. La mayoría de estos aeronautas utilizaban el trapecio para sus ejercicios gimnásticos.

Mr. Félix Mayet (1850-1883) fue un gimnasta de trapecio francés que se inició a la aerostación hacia 1875. Sus ascensiones en un globo Mongolfier llamado “Relámpago” fueron célebres en Francia, Italia y España. En Barcelona fue muy querido y popular, llegando a realizar 31 ascensiones, 16 de las cuales tuvo que aterrizar en el mar y, otras tantas, en los tejados de las casas³⁷. Durante su permanencia en la ciudad formó a otros gimnastas y aeronautas barceloneses, que también desarrollaron el espectáculo deportivo-gimnástico. Primero inició al joven gimnasta valenciano Juan Milà, que en ocasiones acompañaba a Mayet (BROTONS, 2012). Juan Milá fue uno de los aeronautas españoles más famosos y viajó por todo el territorio con un globo llamado “el rayo”. Posteriormente, Milá inició a su hijo, un joven valenciano adoptado, conocido como el joven Milá, ambos también realizaron ejercicios gimnásticos colgados del globo³⁸. En Madrid, una desgracia en pleno espectáculo llevó a Mayet a la muerte, después de una caída en un tejado de la calle Magdalena (véase ilustración 11)³⁹.

³⁷ “El capitán Mayet”. El Globo, 30 ene. 1883, p. 1.

³⁸ Vid. La Vanguardia, Barcelona, 11 de julio, 29 de octubre y 1, 3 de diciembre de 1881.

³⁹ “El capitán Mayet”. El Globo, 30 ene. 1883, p. 1.



Ilustración 11: “El infortunado capitán Mayet”. [Fuente BNE, *El Globo*, 30 ene. 1883 (portada)]

Tras la muerte de Mayet, el capitán Castanet, otro gimnasta trapecista francés, ocupó el protagonismo. Entre 1883 a 1885, actuó en varias ciudades como Zaragoza, Vitoria, San Sebastián, Santander, Oviedo o Madrid⁴⁰. La *Ilustración Católica*, vaticinaba que Castanet terminaría por estrellarse en los suelos, tal y como sucedió con Mayet, por ello se decía que había aumentado el interés a este tipo de espectáculos entre los madrileños, que no deseaba perderse ninguna de las ascensiones, por si acaso la suerte ofrecía a los espectadores una nueva tragedia⁴¹.

En 1883 José Ruiz Budoy, formado por Mr. Mayet, también ofreció una completísima actividad gimnástica en un globo de grandes dimensiones que fue construido en Barcelona y conocido como el “Monstruo barcelonés”. El capitán Budoy permaneció muchos años realizando este tipo de actuaciones y llevó su globo por toda Cataluña (BROTONS, 2012).

El capitán Esteban Martínez Díaz, fue un famoso gimnasiarca y aeronauta madrileño que se destacó a cargo de una compañía de espectáculos gimnástico-aerostática hacia finales del siglo XIX, por sus habilidades en el trapecio. Por lo que

⁴⁰ “El capitán Castanet”. *El Globo*, 10 dic. 1883, p. 1.

⁴¹ *Ilustración Católica*, 05 nov. 1883, p. 578.

parece ser, el joven y favorecido Esteban Martínez, se inició en los globos aerostáticos hacia el año 1881 (ORTEGA, 1996). Viajó por toda España y la prensa le concedió una amplia cobertura narrando sus ascensiones, con algunos accidentes que a punto estuvieron de acabar con su vida.

El capitán Martínez viajó también fuera de España y fue conocido internacionalmente. En 1886 actuaba en Rio de Janeiro, con su globo llamado “Villa de Madrid”⁴², en 1888 en Santiago de Cuba “con el globo Cid Campeador”⁴³ y luego se estableció en Nueva York, lugar en donde se dedicó al diseño de globos cautivos y mantuvo contactos con la industria norteamericana⁴⁴. Allí parece ser que colaboró con la fábrica Edison en la construcción de un dirigible. Murió en 1912 en Valencia en plena ascensión (ATIENZA, 1994). Como recuerdo dejó un opúsculo titulado *Capitán Martínez. Viajes aéreos 1883-1888*.

En 1889 el capitán Antonio Martínez Latur (antes Milá hijo), murió víctima de un infortunado accidente en la plaza de toros de Vitoria⁴⁵. Sobre este mortal desenlace, cuya noticia dio la vuelta a España, José Fernández Brenón, cronista de la *Ilustración española y Americana*, citaba que se trataba del “último nombre que se debe añadir á la ya numerosa lista de aeronautas que han perecido miserablemente por servir de espectáculo, no por hacer experimentos útiles”, argumentando que este tipo de acrobacias, para distraer el público, no merecía justificación alguna

porque no produce siquiera esos mal llamados placeres, es que ayudemos con nuestro dinero y nuestra presencia á que expongan su vida tantos hombres que se elevan en globos mal hechos, suspendidos de un trapezio, y que desaparecen de nuestra vista en un instante, sin causarnos otro regocijo que la idea de si se estrellará ó no el infeliz aeronauta.⁴⁶

⁴² La Época, 12 abr. 1886, p. 4.

⁴³ La Iberia, 23 mar. 1888, p. 3.

⁴⁴ La Iberia, 4 abr. 1888, p. 2.

⁴⁵ “Muerte de un aeronauta”. El País, 20 jun. 1889, p. 3.

⁴⁶ J. Fernández-Brenón. “Crónica General”. La Ilustración Española y Americana, n. 23, 22 jun. 1889, p. 362.

El período de indagación científica, militar y deportiva

En el desarrollo de la aerostación, la ciencia y la tecnología eran cómplices de los inventos más ingeniosos. La prensa y las revistas ilustradas se hacían eco de cualquier suceso o avance en el tema⁴⁷.

En 1888 y en plena Exposición Universal de Barcelona, *La Vanguardia* daba la noticia de la constitución de la Sociedad Aeronáutica Española “que se dedicará a la construcción y explotación de globos, acometiendo la industria de las ascensiones en globos libres y cautivos”⁴⁸. Esta misma noticia era ofrecida por *La Dinastía* en los siguientes términos: “Se ha constituido en esta ciudad una sociedad aeronáutica española. Se propone construir un parque en el cual habrá cuatro globos, dos cautivos y dos libres”⁴⁹. Esta Sociedad deseaba realizar una campaña de divulgación de la aeronáutica a través de la promoción de viajes aéreos, conferencias y publicaciones⁵⁰.

En julio de 1890 en Madrid se creó otra empresa de globos cautivos dedicada a la recreación. Estaba dirigida por el aeronauta Antonio de Sisteré, director de las exposiciones de globos de París y Barcelona, y por varios oficiales del cuerpo de ingenieros. La atracción, un globo llamado “España” que podía acoger hasta dieciséis personas, se hallaba elevado a 350 metros en la zona de recreo llamada Nuevos Elíseos, en la calle Alcalá, núm. 115, en frente de las escuelas Aguirre⁵¹. Sin embargo, un desgraciado accidente el 28 de octubre provocó el incendio del globo, que por suerte no

⁴⁷ “Navegación aerostática”. *El Liberal*, 5 oct. 1884, p. 1. G. Tissander. “Globo aerostático dirigible”. *Ilustración Artística*, n. 99, 5 nov. 1883, p. 376.

⁴⁸ “Notas. Boletín oficial”. *La Vanguardia*, 1 sep. 1888, p. 2.

⁴⁹ “Crónica local y regional”. *La Dinastía*, 1 sep. 1888, p. 1.

⁵⁰ “Crónica de la Semana. Barcelona”. *Ilustración Artística*, 9 sep. 1888, p. 410, 591.

⁵¹ “Globo cautivo”. *El Día*, 29 ago. 1890, p. 4. Ossorio, M. “Conversación familiar”. *El Mundo de los Niños*, n. 25, 10 set. 1890, p. 386-387.

causó apenas daños personales⁵².

A finales del siglo XIX se manifestó cierta presencia literaria en torno a la aerostación (TORREBADELLA, 2009). Los libros trataban generalmente sobre las hazañas y viajes de los prestigiosos aeronautas franceses, aunque también se asociaban a los estudios científicos –cartográficos, atmosféricos, etc.–, al desarrollo de la tecnología militar y como medio genuino de exploración y aventura del territorio. Entre estas obras destacamos las aportaciones de Marion (1885), Flammarion (1875, *ca.* 1885) o Suárez de la Vega (1887).

La obra de Fulgencio Marion (1885), *Globos y viajes aéreos* narra los acontecimientos de la aerostación desde los primeros antecedentes de 1783, y de los viajes científicos, estudios y aplicaciones diversas de los aeróstatos.

Camilo Flammarion (1842-1925) fue un destacado astrónomo y meteorólogo francés que utilizó una serie de trabajos científicos en globo para estudiar el estado físico e higrométrico de las nubes. Como resultado de sus estudios iniciados en 1867, en doce viajes, publicó *La atmósfera* (1875) y *Viajes aéreos* (*ca.* 1885). En ambas obras se trataban los resultados científicos de Flammarion y experiencias de la aerostación.

El tratado *La aerostación militar* del coronel Suárez de la Vega y Lamas, publicado primeramente por la revista *Memorial de Ingenieros*, fue la primera y más importante aportación técnica de la aerostación española del siglo XIX.

En 1877 Francia creó un Servicio de Aerostación Militar y, a partir de entonces, surgió un interés creciente en otros países (SUÁREZ DE LA VEGA, 1887). Francia, Inglaterra, Alemania, Italia o Rusia entraron en el diseño de todo tipo de prototipos y los Ministerios de Guerra visualizaron sus posibilidades bélicas (GOMÁ, 1946;

⁵² “Incendio del globo España”. La Época, 28 oct. 1890, p. 2.

SÁNCHEZ, 2004; VIVES, 1909).

La influencia de la aerostación francesa propició las primeras experiencias a cargo del ejército español. En España la Aerostación Militar tiene como punto de partida el Real Decreto de 15 de diciembre de 1884, por el que se creó en Guadalajara un Parque Aerostático, con el objeto de formar oficiales aeronautas para el ejército. Pero las dificultades económicas impidieron su puesta en escena, hasta que el batallón de Telégrafos proyectó en 1889 el Parque Aerostático Militar (LÁZARO y PÉREZ, 1995; QUIRÓS y FERNÁNDEZ, 1996; VIVES, 1909). En este Parque, dirigido por el comandante Pedro Vives y Vich –considerado como el creador efectivo de la Aeronáutica militar–, se realizaron algunas ascensiones experimentales. El 17 de junio de 1889 se verificó una ascensión en el primer aerostato militar español, que con el nombre de María Cristina, elevó a S. M. la Reina Regente, acompañada del coronel de Ingenieros Sr. Ayllón (FERNÁNDEZ, 1987; VIVES, 1909) (véase ilustración 12)⁵³. En este mismo año fue creado, por una R. O., el Servicio aerostático, encargándose la compañía de telégrafos. Parece ser que este servicio no llegó a funcionar, hasta que en 1896 se encargó del mismo una compañía militar independiente de aerostación, que a su vez se encargaba de ofrecer los estudios teóricos y prácticos a los oficiales asignados de los batallones de Ingenieros (TORO, 1903). Los estudios realizados por el Coronel de Ingenieros José Suárez de la Vega propiciaron que en se promulgase la Ley de 17 de Diciembre de 1896, por la que se creaba nuevamente el Servicio de Aerostación Militar, que en Guadalajara dirigió el comandante y luego coronel de Ingenieros Pedro Vives (QUIRÓS y FERNÁNDEZ, 1996; SÁNCHEZ, 2004).

⁵³ R. Arizcun. “Ensayos del Parque Aerostático Militar”. *La Ilustración Española y Americana*, n. 26, 15 jul. 1889, p. 22-23.

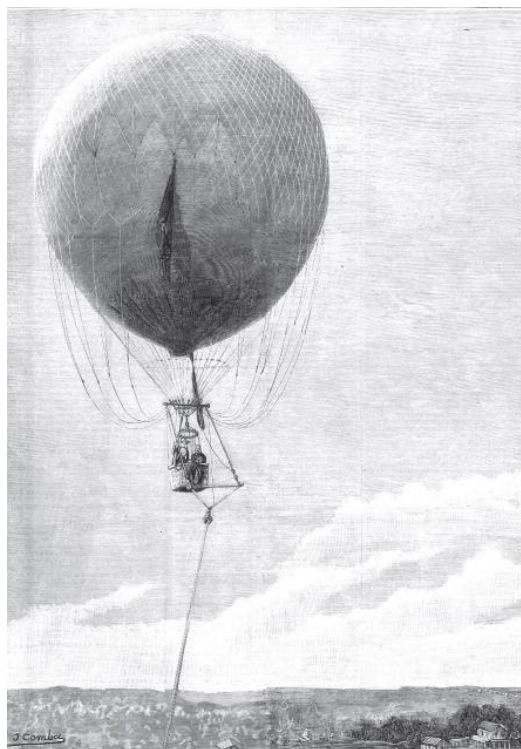


Ilustración 12: Ascensión de S. M. La Reina Regente, acompañada teniente coronel D. Licer López de la Torre Ayllón, el 17 de junio de 1889. [Fuente BNE, *Ilustración Española y Americana*, 15 jul. 1889, p. 28]

En la última década del siglo XIX persistían los espectáculos gimnástico-acrobáticos de aeronautas colgados de los aerostatos. Revisando las hemerotecas locales descubrimos que fueron conocidas algunas empresas dedicadas a la exhibición de globos aerostáticos en las fiestas mayores de numerosas capitales españolas. Así, por ejemplo, en la ciudad de Lleida entre 1884 a 1900, pasó en diferentes ocasiones el célebre capitán Ruíz Budoy.

La sucesión de aventureros extranjeros continuaba con la presencia del capitán Eduardini o Mr. Enrich, aunque también se incorporaron españoles como Pastor Guallar, Nicomedes Ruiz, Juan Ruiz o el madrileño Rosendo Calvo Quesada⁵⁴. Este último se destacó por los difíciles ejercicios colgado de las anillas que tendían de un grandioso globo llamado “Fenix”. Este arrojado joven fue noticia por varios percances,

⁵⁴ Entre los gimnastas españoles más emblemáticos García-Fraguas (1894) destacaba a “el malogrado Torres, hermanos Ruiz, Budoy, Company, Milá y el ilustrado alcarreño Esteban Martínez” (p. 486).

en que a punto estuvo de morir⁵⁵.

En 1892 José Ruiz Budoy actuaba con un globo Mongolfier llamado “Ciudad Condal”, que se decía que era el de mayor capacidad del mundo. En esta época, las ascensiones en globo llevaban añadido el aliciente del riesgo. En numerosas ocasiones el espectáculo terminaba en desgracia, algunas afortunadamente con cierto aire cómico, pero, en otras, las consecuencias fueron trágicas, como ya hemos visto en los casos del capitán Martínez, de Mr. Mayet o Budoy⁵⁶:

El señor Budoy, cuyo entusiasmo por la navegación aérea es casi una manía, desde entonces no se ha dado un instante de reposo hasta que ha hecho construir en esta capital un globo de mayores dimensiones que el de Mayet, y cuya tela ha salido de la fábrica La España Industrial.

Numerosa fue la concurrencia que asistió á dicho espectáculo después de varios aplaudidos trabajos gimnásticos ejecutados por los hermanos Teresa, se procedió á la operación de hinchar el globo, que se hizo con alguna dificultad á causa de ser la primera vez que la tela sufría la acción del humo, lo cual motivó que éste saliera en cantidad bastante considerable.

Una vez hinchado el globo, apareció el señor Budoy en traje de gimnasta siendo saludado con una nutrida salva de aplausos, y después de dar un abrazo de despedida á su madre, que se hallaba visiblemente emocionada y llorando, y al mayor de los hermanos Teresa, se soltaron las amarras; asido al trapecio el señor Budoy, con una serenidad admirable saludó al público é hizo algunas piruetas, mientras el globo se remontaba rápidamente tomando la dirección de la derecha del Ensanche, y viniendo á caer sin accidente alguno cerca del campo de Grassot, en cuyo punto se reunió numeroso gentío, ávido de saludar al valiente y joven aeronauta, quien en una carretela dispuesta al efecto fue conducido á esta capital, y recorrió la Rambla.⁵⁷

Sin embargo, las desgracias continuaron sucediéndose. En el transcurso de la Fiesta Mayor de Lleida de 1900 también se produjo un desenlace mortal, la ascensión de José Ruiz Budoy –aquel joven peluquero que fue iniciado por Mayet– fue motivo de una doble pulmonía, que fatalmente le causó la muerte, siendo enterrado en la misma

⁵⁵ “El globo”. El Día, 13 jun. 1890, p. 4.

⁵⁶ “Notas locales”. La Vanguardia, 26 jun. 1896, p. 2-3.

⁵⁷ “Crónica”. La Vanguardia, 22 may. 1883, p. 3259-3261.

ciudad⁵⁸.

Aunque este *sport* no representó popularmente una práctica física al alcance de todos, su popularidad quedó manifiesta en numerosos espectáculos a lo largo de la geografía española. No obstante, hacia finales del siglo XIX, la aerostación también fue concebida como una actividad recreativa y pertinente al *sport*.

En Barcelona fueron conocidas las funciones del aeronauta capitán Jaime Sunyé Vilaregut. Este capitán, acostumbrado a la gimnasia acrobata del trapecio, tuvo sus primeras experiencias en 1881, en la Plaza de Toros de Barcelona, con el empresario Mr. Félix Mayet. Posteriormente, ingresó en la compañía aeronáutica que dirigía Mr. Guillaume, efectuando las giras habituales de la época⁵⁹.

El incipiente ambiente deportivo de principios del siglo XX llevó la aerostación a las páginas de la prensa deportiva. En 1903 en la revista deportiva *Gran Vida*, un artículo dedicado al *sport* aéreo citaba que en España “únicamente hemos considerado los globos como espectáculo”⁶⁰. Un año más tarde, la revista barcelonesa *Los Deportes* presentaba el entusiasta aeronauta Jaime Sunyé o “capitán Vilaregut”, como uno de los más entendidos en la aerostación deportiva (véase ilustración 13)⁶¹. Al parecer, este gimnasta aeronáutico fue el primero en construirse su propio globo, siendo probado con éxito en las Islas Canarias, en 1897. El capitán Vilaregut –nombre por el que se le conocía– era igualmente uno de aquellos gimnastas, que todavía se tendía del trapecio para realizar arriesgados ejercicios⁶².

⁵⁸ J. Roca. “La Semana en Barcelona”. *La Vanguardia*, 29 may. 1900, p. 4.

⁵⁹ Amadeo Llaverías. “Silueta. Jaime Sunyé Vilaregut”. *Los Deportes*, n. 37, 13 sep. 1903, p. 581.

⁶⁰ Ricardo del Rivero. “Sport aéreo”. *Gran Vida*, n. 5, oct. 1903, p. 6-9.

⁶¹ Amadeo Llaverías. “Silueta. Jaime Sunyé Vilaregut”. *Los Deportes*, n. 37, 13 sep. 1903, p. 581.

⁶² Amadeo Llaverías. “Aerostática”. *Los Deportes*, n. 322, 22 oct. 1904, p. 672.

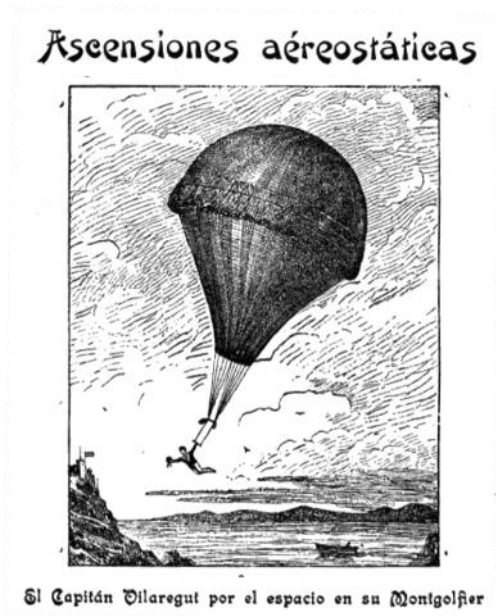


Ilustración 13: “El aeronauta español Capitán Vilaregut”. [Fuente, ARCA, *Los Deportes*, 13 sep. 1903, portada]

En 1905 la revista barcelonesa *Los Deportes* (1897-1910) indicaba que la aerostática ya se había manifestado como deporte⁶³. Este mismo año en Madrid, el impulso aristocrático y militar con el que se privilegió a los aerostatos, otorgó a Jesús Fernández Duro (1880-1906) la creación del Aero-Club de Madrid⁶⁴, que terminó concretándose oficialmente con el nombre de Real Aéreo Club de España (RACE), sociedad que fue presidida por el marqués de Viana (VIGIL-ESCALERA, 2005) (véase ilustración 14). Fue a partir de entonces, como citaba Pedro Vives (1905), cuando se iniciaron las primeras manifestaciones serias de la aerostación como deporte.

⁶³ “El capitán Vilaregut”. *Los Deportes*, n. 332, 31 dic. 1904, p. 826.

⁶⁴ Ricardo del Rivero. “Sport aéreo”. *Gran Vida*, n. 20, ene. 1905, p. 11-14. Ricardo del Rivero. “Jesús Fernández Duro”. *Gran Vida*, n. 39, ago. 1906, p. 24-25.

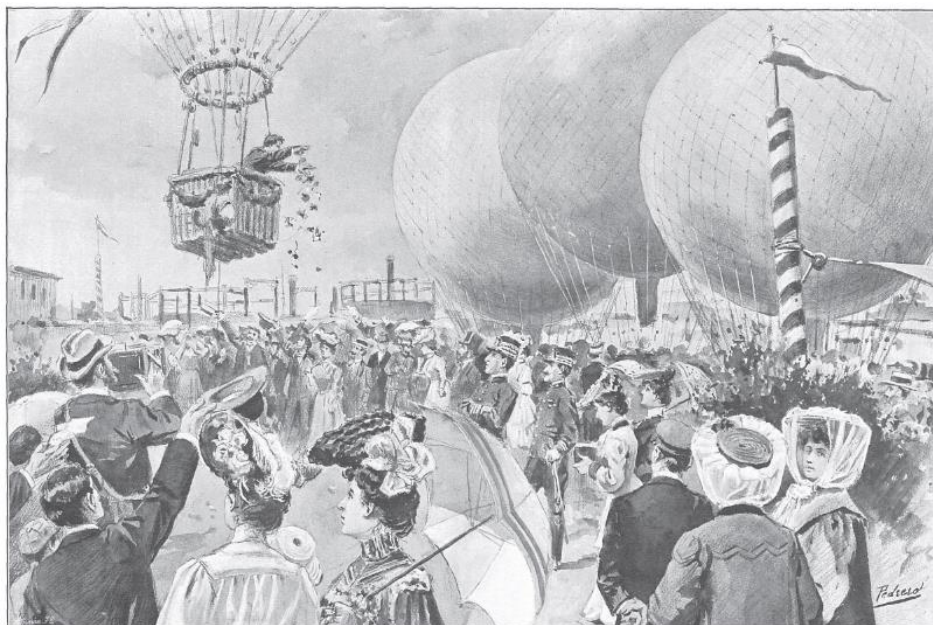


Ilustración 14: Inauguración del Real Aéreo Club el 18 de mayo de 1905. [Fuente, BNE, *La Ilustración Española y Americana*, 30 may. 1905, p. 325]

El RACE marcó la orientación deportiva de los globos aerostáticos y entre sus principales promotores contó con la colaboración de los militares Jiménez Millás, Fernández Duro, Sánchez Arias, Antonio Gordejuela, Hurtado de Amezaga y Alfredo Kindelán⁶⁵. Este último llegó a poseer la plusmarca de España en globo, con una distancia de 960 Km. El 22 de enero de 1906 Fernández Duro, que ya antes se había aventurado en cruzar el Mediterráneo, en esta ocasión se destacó por cruzar los Pirineos –desde Pau a Guadix en 14 horas–, una hazaña que ningún aeronauta había conseguido previamente (véase ilustración 15). La prensa extranjera comentó el heroico viaje⁶⁶. En España en un reportaje ilustrado en *Nuevo Mundo*, con un tono netamente regeneracionista, nos recuerda a las palabras de José Mariano de Larra, cuando trataba de vislumbrar en el “hombre globo”, ese estado de perfección y de civilización en las grandes conquistas morales de la humanidad:

⁶⁵ “Aéreo-sport”. *Los Deportes*, n. 354, 3 jun. 1905, p. 353.

⁶⁶ Caireles. “Desde Pau a Guadix en 14 horas”. *Gran Vida*, n. 33, ene. 1906, p. 7-8.

En España no prestamos ninguna atención a los deportes modernos. Tienen sin embargo una importancia grandísima en el desarrollo físico y en el resurgimiento moral de los pueblos. Y en la aerostación hay algo más aún: los que han hecho una diversión de este osado deporte son los precursores del nuevo estado de civilización que creará la humanidad el día en que conquiste la atmosfera y la sujete a sus necesidades y caprichos. (Por encima de los Pirineos, 1906, p. 4)⁶⁷



Ilustración 15: Barcelona 2 de abril de 1905 hinchado el globo “Huracán” de Fernández Duro delante de la fábrica de gas, preparándose para cruzar el Mediterráneo. [Fuente BNE, *Hojas Selectas*, Barcelona, 1906, n. 49, p. 461]

Así, podemos considerar que a mediados de la primera década del siglo XX, la aeronáutica deportiva en España ya había tomado carta de naturaleza.

En estos primeros años los proyectos del barcelonés Miguel Escuder y de Leonardo Torres Quevedo ya anunciaban una nueva faceta de la aeronáutica española con el diseño y desarrollo de los primeros dirigibles de patente nacional (SÁNCHEZ, 2004; TORO, 1903). El impulso de la aeronáutica fue continuado por el RACE, aunque a partir de 1910, la actividad cambió de orientación por el interés que despertaban los aeroplanos. El RACE junto con otras entidades de Barcelona, como la Asociación de Locomoción Aérea (1908) y la Juventud Aviadora (1909) iniciaron una nueva etapa de la aeronáutica en España (NAVARRO, 1916).

⁶⁷ “Por encima de los Pirineos. Admirable viaje aéreo”. *Nuevo Mundo*, 15 feb. 1906, p. 4-5.

Aunque como señala Brotons (2012), siguieron apareciendo algunos “capitanes” de los globos de aire caliente, que continuaron realizando exhibiciones acrobáticas. Destaca la catalana Mercedes Coroninas, que en Barcelona se presentó realizando ejercicios acrobáticos en el trapecio, pero que posteriormente se consolidó como la primera aeronauta española⁶⁸. Entre estos sobresalieron a mediados de los años veinte, los catalanes Amador Fernández Picazo, llamado “el hombre pájaro” (Fernández, 1988) y José Puig Rocafort, más conocido como capitán Puig, que perdió la vida en agosto de 1941 en el transcurso de una actuación en Sabadell⁶⁹.

A modo de conclusión

Los primeros aeronautas fueron, antes que nada, unos jóvenes empresarios, unos bohemios y aventureros que hicieron de su pasión una arriesgada profesión. Llevaron un estilo de vida itinerante, para algunos romántico y fantástico, que sirvieron a la prensa y a la literatura como argumentos para narrar sus intrépidas aventuras, así como sus desafortunados accidentes. No en balde, estos aeronautas suscitaron en el imaginario colectivo de la población, el deseo de algún día poder elevarse entre los cielos. Las obras de Julio Verne fueron el ejemplo más elocuente de este escenario, cuando el *sport* se hacía aventura. El deseo de poder volar, que ya venía de muy antiguo, concluyó una primera etapa de su historia con el despliegue científico, gimnástico, empresarial, aventurero y militar de los aerostatos decimonónicos. La etapa posterior dio inicio al desarrollo de los primeros dirigibles y aeroplanos. En este nuevo escenario, los globos de aire caliente tomaron una nueva trayectoria iniciándose un proceso de

⁶⁸ “La Aeronauta Doña Mercedes Coroninas”. Los Deportes, n. 373, 14 oct. 1905, p. 665. B. M. “La aeronauta catalana a Vigo”. La Ilustració Catalana, 27 sep. 1908, p. 4.

⁶⁹ “En Sabadell muere violentamente un aeronauta”. La Vanguardia, 05 ago. 1841, p. 4.

institucionalización deportiva, momento en el cual la aventura se convirtió también en deporte.

Referencias

ANÓNIMO. *Breve idea de la navegación por el aire, desde su origen hasta el presente*. Madrid: Imp. de Fuentenebro, 1818.

ATIENZA, Emilio. *El general Herrera: Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*. Madrid: Fundación AENA, 1994.

BROTONS, Ròmul. *Més lleugers que l'aire, globus i dirigibles al cel de Barcelona*. Barcelona: Albertí Editor, 2012.

BROWN, A. *La conquista del aire: cuarenta días de navegación aérea*. Madrid: Eduardo de Medina, ca. 1876.

CAMBRONERO, Carlos. *Crónicas del tiempo de Isabel II*. Madrid: La España Moderna, 1912.

FERNÁNDEZ, José. *Arte efímero y espacio estético*. Barcelona: Anthropos, 1988.

FERNÁNDEZ, Ricardo. *La aerostación española en la época de Vives*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1987.

FIGUIER, L. *Les merveilles de la science*. Paris: Furne, Jouvet et ci^a, 1868.

FLAMMARION, Camilo. *La atmósfera. Descripción de los grandes fenómenos de la naturaleza. Completado con: viajes científicos aéreos*. Barcelona: Edit. Montaner y Simón, 1875.

_____. *Viajes aéreos: Impresiones y estudios. Diario de a Bordo de doce viajes científicos en globo con planos topográficos*. Madrid: Librerías de A. San Martín, ca. 1885.

FORTUNA, J. A. *Exposición de los hechos relativos que debió hacer en Madrid la señorita Elisa Garnier*. Madrid: Imp. Repullés, 1818.

GARCÍA-FRAGUAS, José Esteban. *Tratado racional de gimnástica y de los ejercicios y juegos corporales...*, t. II *Teoría y práctica de los ejercicios gimnásticos y del Sport*. Madrid: Casa editorial y Lib. de la Viuda de Hernando y Ci^a, 1894.

GERUNDIO, F. *Viaje aerostático de Fr. Gerundio y Tirabeque: Capricho gerundiano en que se da cuenta de la expedición aérea que verificaron Fr. Gerundio y su lego en el globo de Mr. Arban y en su compañía, la tarde del 15 de noviembre de 1847*. Madrid:

Est. Tip. de Mellado, 1847.

GOMÁ, José. *Historia de la aeronáutica Española*. Madrid: Prensa Española, 1946.

LARRA, M. J. de. *Fígaro, t. III*. Madrid: Imp de Repullés, 1835.

LÁZARO, Carlos y PÉREZ, Ángel. *La aerostación militar en España*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1995.

LUNARDI. *An account of five aerial voyages in Scotland*. London: Printed for the autor, 1786.

MARION, Fulgencio. *Globos y viajes aéreos*. Barcelona: Daniel Cortezo y C^a, 1885.

MOLINA, Juan Alberto. El uso de los instrumentos científicos en los primeros vuelos aerostáticos tripulados. *Endoxa: Series filosóficas*, n. 19, p. 191-223, 2005.

NAVARRO, Emilio. *Álbum histórico de las sociedades deportivas de Barcelona*, Barcelona: Imp. José Ortega, 1916.

NAVARRO, Ernesto. *Historia de la navegación aérea*. Madrid: Alianza Editorial, 1970.

ORTEGA, José Miguel. *Románticos sportmans. Historia del deporte vallisoletano en el siglo XIX*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid-Fundación Municipal de Deportes, 1996.

PAU, Antonio y BARRIOS, Feliciano. *Los retratos del infante Don Gabriel*. Madrid: Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía, 2006.

QUINTANA, Antoni. *Aportació dels primers aeronautes al coneixement de la química de l'aire a les darreries del segle XVIII: reconstrucció i valoració de les ascensions de l'italià Vincenzo Lunardi a Madrid el 12 d'agost de 1792 i el 8 de gener de 1793*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 1996.

QUIRÓS, F. y FERNÁNDEZ, F. Los orígenes de la fotografía aérea en España. Servicio de Aerostación Militar (1896-1913). *Ería*, n. 41, p. 173-188, 1996.

RIVINGTON, F. *The Annual Register, Or, A View of the History and Politics of the Year 1849*. London: J. G. & F. Rivington, 1850.

ROCAMORA, Manuel. *El Capitán Lunardi. Caballero del aire*. Barcelona: Talleres Gráficos Enrique Tobella, 1960.

_____. *Historia de la navegación aérea en Barcelona*. Barcelona: J. Porter, 1948.

ROMERO, Leonardo. La descripción costumbrista en los viajes aéreos. En: *Romanticismo 6: El costumbrismo romántico. Actas del VI Congreso (Nápoles, 27-30*

de marzo de 1996) (pp. 285-298). Roma: Bulzoni, 1996, pp. 285-298.

S. A. S. M. *Historia de los aeronautas y de los globos aerostáticos*. Barcelona: Imp. y Lib. de la Sra. Vda. e Hijos de Mayol, 1847.

SAGE. *A Letter Addressed to a Female Friend: By Mrs. Sage, the First English Female Aerial Traveller; Describing ... Her Expedition with Mr. Lunardi's Balloon; ... 29th June, 1785, Accompanied by George Biggin*. London: Writer and Sold., 1785.

SÁNCHEZ, José Manuel. La Aeronáutica española en los tiempos de Torres Quevedo. En: *Actas del III Simposio "Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945: Cabrera, Cajal, Torres Quevedo"*. Madrid: Amigos de la Cultura y la Ciencia. Cabildo de Lanzarote, 2004, pp. 175-191.

SUÁREZ DE LA VEGA, J. *La aerostación militar*. Madrid: Imp. del Memorial de Ingenieros, 1887.

TORO, M. de (dir.). *Aerostación moderna*. París: A. Lussy Editor, 1903.

TORREBADELLA, Xavier. *Contribución a la historia de la educación física en España. Estudio bio-bibliográfico en torno a la educación física y el deporte (1800-1939)*. Lleida: Universitat de Lleida, Departament d'Història de l'Art i Història Social, 2009 [tesis doctoral no publicada].

TURGAN, J. *Les ballons. Histoire de la locomotion aérienne*. Paris: Plom Frères, 1851.

VALLESCA, Antonio *Efemérides barcelonesas del siglo XIX*. Barcelona: Ediciones Librería Millá, 1946.

VEGA, Jesusa. *Ciencia, arte e ilusión en la España ilustrada*. Madrid: CSIC, 2010.

VERNE, Julio. *Cinco semanas en globo*. Madrid: Imp. de Fortanet, 1867.

_____. *La vuelta al mundo en 80 días*. Madrid: Zaragoza y Jayme, 1873.

VIGIL-ESCALERA, José David. *Al encuentro con Jesús Fernández Duro*. La Felguera: Sociedad Festejos y Cultura San Pedro, 2005.

VINDEL, P. y DÍAZ, G. *Historia bibliográfica e iconográfica de la Aeronáutica en España, Portugal, países hispanoamericanos y Filipinas desde sus orígenes a 1900*. Madrid: Lib. Pedro Vindel, 1930.

VIVES, Pedro. *Aerostación Militar. Memorial de Ingenieros*, n. 5, p. 205-223, 1909.

WISE, J. *A system of aeronautics, comprehending its earliest investigations, and modern practice and art*. Philadelphia: J. A. Speel, 1850.