

# Álbum de recortes



[www.domingoelaeronauta.com](http://www.domingoelaeronauta.com)

[www.domingoelaeronauta.com](http://www.domingoelaeronauta.com)

EL TELEGRAMA

Con mucha pena hemos sabido el fallecimiento de nuestro estimado amigo D. Veneslao Rengifo...

Un gran premio Henry Deutisch, el donador del premio Deutsch de 100,000 francos...

El polo sur Telegrafían de Christchurch, Nueva Zelanda, la llegada del vapor Discovery, Capitán Scott...

En globo Valencia la arriesgada suerte de ascender en un globo inflado con humo caliente. El peligro a que está sometido este aeronauta es constante...

El público, como siempre, vitoreó á este hombre audaz y valeroso, y lo vimos ascender y perderse en los aires, hasta que ya no se veía más que un anuncio escrito en el ancho vientre del globo...

CARTA IMPORTANTE

(El Conservador)

Barranquilla, Abril 5 de 1904 Señor General D. Agustín A. Fíñez-S. M.

Muy distinguido señor mío: Por medio de su fina carta, fechada ayer, me pide usted informes, destinados á la publicidad...

Vengo de Bogotá, y puedo, por consiguiente, suministrarle el dato exacto de la situación electoral; pero á condición de que usted me prometa atender á ese dato hasta el fin, sin prestar oídos á más noticias de "última hora"...

Por eso en el campo ayer disputaban dos espadas De una mujer las miradas, Y era ésta la mujer!

Yo tengo ya tres semanas de haber sabido de Bogotá, y he encontrado que todavía se comenta aquí y se explota con gran solemnidad por los partidarios de la candidatura Reyes...

La política departamental sólo se alimenta de los rezagos, del trop plein, de las mentiras bogotanas. Pero la verdad existe,

allí y acá y en todas partes permanece inalterable. Es la roca en cuyo torno las olas de la superficie se suceden, se estrellan y rebotan murmurando, pero sin derribarla. Nadie se desaliente ni desespere, pues, por que las cartas de Bogotá dicen esto ó aquello...

Y es en esta extraordinaria movilidad, en esta inquietud vergiginosa, donde reside acaso la causa de esa necesidad que se siente y expresa en los Departamentos, de cambiar la capital á otra parte, porque el contagio de ese vaivén que constituye la nota característica de la vida política bogotana...

Yo no me alarmo, verbigracia, cuando corren noticias de que el Gobierno se inclina á Reyes, porque me digo: es la centésima vez que aparenta ser, por turno, ya reyista, ya velista. Y esta inconstancia del Gobierno...

Y de esta suerte sigue indefinidamente su ebria rotación esa danza política artificial con que Bogotá se burla de toda la República; pero que al fin y al cabo viene á parar en el triunfo de lo que es. Así, en la fábula de la perrilla la burla que constituye el asunto principal, acaba en la afirmación de una verdad lógica.

¿Y cuál es la verdad en lo que á elecciones se refiere? Velistas y reyistas están de acuerdo en los siguientes datos oficialmente transmitidos:

Table with 2 columns: Por Vélez, Por Reyes. Rows include Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Santander, Tolima, Totales.

Pero en este cómputo falta el Departamento del Magdalena dividido en tres Distritos electorales, de los cuales hay acuerdo perfecto de pareceres respecto de los dos siguientes:

Table with 2 columns: Por Vélez, Por Reyes. Rows include Santa Marta, Sur (Río de Oro), Totales anteriores.

Nuevos totales: 985 Vélez, 942 Reyes. Así que toda la disputa á que asiste la República en estos momentos se refiere al Distrito electoral de Padilla (Riobacha), donde ya está averiguado que no hubo elección.

Mas nadie ignora ya que en Santamarta se forjó un registro apócrifo, representativo de la elección de Riobacha, en el cual se dejó en blanco el número de votos que debían adjudicarse al General Reyes, hasta saber el resultado general en el resto de la República Sabido éste (que es el que dejo consignado de cuarenta y tres votos de mayoría por Vélez), se llenó el blanco del registro en esta ciudad de Barranquilla, así:

Table with 2 columns: Vélez, Reyes. Row: Padilla (Riobacha) 45.

Es decir, justamente lo necesario para obsequiar al General Reyes con el infeliz regalo de una mayoría de nos votos sobre el Dr. Vélez. Y esto á sabiendas de que los Municipios de Padilla no pueden dar, ni estrándolos, aquel número de electores. El Gobernador Vergara Barros debió sin duda conocer los Decretos de sus predecesores...

Me dirá usted que todo esto es una doble desverguenza, un fraude sin ejemplo en las suscias crónicas electorales de Colombia; pero que el Gobierno nacional lo ha prohibido con el hecho de mantener en su puesto de Gobernador del Magdalena al instrumento de todo ello, y que, por tanto, el Gran Consejo Electoral declaró legítima el acta de Padilla, y computará hasta el último voto, ese milagro de generación espontánea de electores que figura en dicha acta.

Nada hay menos cierto. El Gobierno no ha prohibido la obra de su Agente en el Magdalena, y sólo mantiene á éste en su puesto para que se crea que la prohibja y continúe de ese modo el desarrollo de la perrilla electoral que, así como la perrilla literaria, no podrá menos de tener por desenlace una verdad lógica:

Y aquella acta suplantada, Remedio de Acta que fue, De la cual se dijo que No era Acta ni era nada, Aquella inmundada indecencia, Cosa es de volverse loco, No podrá darle tampoco A Reyes la Presidencia.

Esto por lo que respecta á la fadole gubernativa del primer Magistrado de la Nación. Que viniendo á hechos más concretos, el triunfo de la verdad electoral encuentra su más positiva garantía en el personal que constituye el Gran Consejo. Bogotá entra repata incorruptibles á los miembros de este augusto Cuerpo, llamados á fallar, como jueces de conciencia, sobre el porvenir de su Patria, que es la Patria de todos.

Digo, pues, con voz de convencido, que el Dr. Joaquín F. Vélez es el elegido de los pueblos. Agradezco á usted, Sr. General, la ocasión que me ha procurado de hacer las precedentes explicaciones, así como las frases de exquisita cortesía con que se ha servido honrarme, y me suscribo de usted, muy atento, seguro servidor y afectísimo amigo, OSCAR TERÁN

Isai. L. VIII, 7.

Páste tu pan con el hambriento La Sociedad de San Vicente de Padil, atendiendo á la gran miseria por la cual atraviesan sus pobres favorecidos, se ve obligada á suplicar á usted haga todo esfuerzo por favorecerla con una limosna. Dios Nuestro Señor devolverá á usted con creces esta grande obra de caridad. Lo que buenamente pueda usted dar, dígnese consignarlo en los almacenes de los Sres. Aurelio Plata, Ramón Lago, Lázaro María Barrera, Heliodoro Camacho y Almacén de los Niños.

El Presidente de la Sociedad, 3-1 AURELIO URIBE B.

CERTIFICADO NUMERO VEINTE

El infrascrito Secretario del Juzgado 3.º del Circuito de Bogotá, en cumplimiento del auto de veintiocho de Abril último, recaído á un memorial del Sr. Cruz María Fardo, y de acuerdo con el artículo 4.º del Código de Comercio, inscribe en este libro el siguiente extracto de escritura de asociación:

Como Notario 5.º de este Circuito

CERTIFICADO Que por escritura número 689, de fecha de hoy, otorgada ante mí, los Sres. Manuel Escalante, Félix A. Posada V. y Germán Posada V. comerciantes domiciliados y residentes en Bogotá, constituyen una Sociedad Civil Comercial y bajo las bases siguientes:

1.ª La Sociedad girará con la firma social de Escalante, Posada & C., y su domicilio será la ciudad de Bogotá;

2.ª Principiará sus operaciones el dieciocho de Mayo próximo entrante, y terminará el dieciocho de Mayo de mil novecientos ocho;

3.ª El capital social es la cantidad de seis mil pesos (\$ 6,000), aportado por los tres socios por partes iguales;

4.ª La administración correrá á cargo de los tres socios, con el uso de la firma social. Bogotá, veinticinco de Abril de mil novecientos cuatro.

MANUEL TORRES C.

Es copia—Bogotá, Mayo siete de mil novecientos cuatro.

Abraham Aronán, Secretario en propiedad."

CERTIFICADO

Como Notario 2.º del Circuito de Bogotá

CERTIFICADO

Que por instrumento número 751, otorgado hoy en esta Notaría, los Sres. Luis M. Peña L. y Constantino Peña V., vecinos de Bogotá, declararon disuelta la Sociedad Comercial que constituyeron por escritura pública número 78, otorgada en esta Notaría con fecha 19 de Enero de 1899, y han constituido una nueva Sociedad Regular Colectiva de Comercio, bajo la razón social de L. M. Peña & C., con domicilio en esta ciudad de Bogotá.

Ambos socios tendrán la administración social y quedan autorizados para usar de la atribución ó firma social.

El capital de la Compañía asciende á la cantidad de diez mil pesos en oro (\$ 10,000), que los socios aportan así: ocho mil cuatrocientos setenta y dos pesos diecisiete centavos (\$ 8,472-17), el socio Luis María Peña L., y mil quinientos veintisiete pesos ochenta y tres centavos (\$ 1,527-83), el socio Constantino Peña V., el cual capital está representado en mercancías.

La duración de la Compañía será de cinco años, contados desde el 19 de Enero del corriente año, y por consiguiente deberá disolverse el día 19 de Enero de 1909.

En fe de lo cual expido el presente en Bogotá, á 29 de Abril de 1904.

JULIO PINZÓN ESCOBAR

CERTIFICADO

Que en cumplimiento del artículo 470 del Código de Comercio terrestre y del autoanterior, de fecha siete de los corrientes, registré bajo la partida número ochenta y ocho (88), del libro respectivo, el extracto de la escritura por la cual disuelven la Sociedad Comercial existente, y crean una nueva de Comercio, los Sres. Luis M. Peña L. y Constantino Peña V., expedido por el Sr. Notario 2.º de este Circuito, con fecha 29 de Abril del corriente año.

Bogotá, Mayo 7 de 1904.

El Secretario, Rafael Acero C.

Esta fábrica de cigarrillos, de la importante Casa Comercial de los Sres. Castro y Montoya, ha logrado dar al público un producto de primera calidad, exactamente igual al de la Legitimidad de la Habana.

Todas las importantes fábricas habaneras como la del Sr. Prudencio Rabell, de Cabañas, Legitimidad, etc., se unieron bajo un solo Sindicato llamado The Havana Tobacco Company, y es esta la Casa que les despacha á los Sres. Castro y Montoya la excelente picadura y el papel de la Legitimidad.

Como el tabaco en cigarrillos paga mucho más de chacos de aduana que la picadura y el papel, la fábrica bogotana puede dar el mismo cigarrillo á más bajo precio. Además tiene para esta sociedad la ventaja de que se da trabajo á la parte social que más necesita de apoyo, pues en este Establecimiento se emplean sólo mujeres.

En la situación en que estamos hay un deber de patriotismo en apoyar nuestra industria, sobre todo si nos da un producto igual al extranjero.

Paños y todo artículo para sestería. GUARÍN & SÁENZ

El más completo surtido de géneros blancos, Mantas, Zarza, Ferreterías, Hilos, etc. GUARÍN & SÁENZ

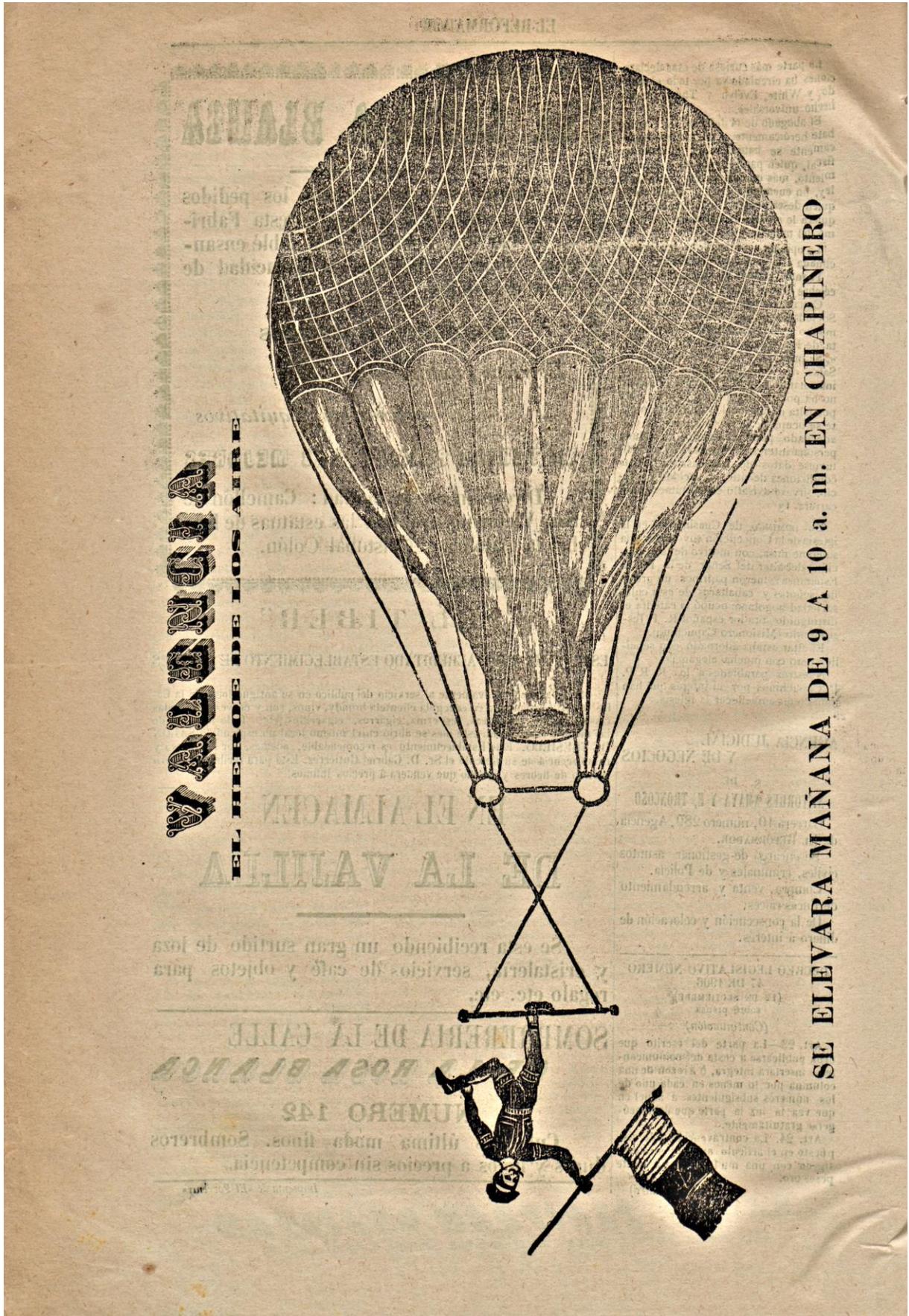
Cueros y artículos para zapateros. Surtido completo. GUARÍN & SÁENZ

bajo cero).

**En globo** Ha vuelto á ejecutar Domingo Valencia la arriesgada suerte de ascender en un globo inflado con humo caliente. El peligro á que está sometido este aeronauta es constante, y no hay para él medios de defensa, pues no tiene, como en los de hidrógeno, ni válvulas ni paracaídas.

El público, como siempre, vitoreó á este hombre audaz y valeroso, y lo vimos ascender y perderse en los aires, hasta que ya no se veía más que un anuncio escrito en el ancho vientre del globo, de la importante Casa de los Sres. Cabo, Agusti y C.<sup>ª</sup>, de esta ciudad.

---



**VALLEBUENA**  
**EL FIERRO DE LOS AERES**

**SE ELEVARA MAÑANA DE 9 A 10 a. m. EN CHAPINERO**

### QUE LE SAQUEN LOS ENTEROS

Cuando las *quiebras* de los bancos, estaba aquí el aeronauta pacoreño, Domingo Valencia, haciendo ascensiones. En una fiesta de la Virgen en Robledo, hizo allá una muy bonita.

Conversando dos amigos le decía el uno al otro:

—Hombre, este Domingo Valencia, porque iría á elevarse al Cucaracho, en vez de hacerlo aquí en Medellín?

—¿No sería que le dió miedo de caer en algún banco? le contestó el otro socarronamente.

— 40 —

— 57 —

—¿Cuál es el hombre en Antioquia que ha tenido los pensamientos más elevados? decía un orador en la tribuna.

—Domingo Valencia,\* contestó un borracho que estaba en la barra.

# El Reformador

PERIODICO POPULAR ILUSTRADO

DE LITERATURA, NOTICIAS, POLITICA Y VARIEDADES

TRABAJO, PAZ Y LIBERTAD

Edición pequeña

Bogotá, 4 de Mayo de 1907

Vale un centavo



DR. ENRIQUE LLERAS, DISTINGUIDO POETA COLOMBIANO

**PUENTE GERLEIN**—Así se denominará el puente de San Cristóbal que une este caserío con la capital. De justicia nos parece este nombre para reconocer los esfuerzos, actividad y buen gusto con que D. Juan Gerlein ha demostrado por el embellecimiento de la capital de la República. EL REFORMADOR acoge con gusto la idea y aprovecha la ocasión para dar á este caballero las gracias por la prontitud con que atiende nuestros reclamos ó indicaciones en favor de la ciudad.

**EL GRAN VALENCIA**—Mañana, domingo, si el tiempo lo permite, se elevará en el globo el intrépido Valencia en la plazuela de Las Cruces. La concurrencia será numerosa.

**EL CRIMEN DE LA PUERTA DEL SOL**—El suceso tuvo lugar en la noche del diez del pasado mes, á las ocho y media, frente á la casátienda denominada *La Puerta del Sol*, en la salida sur de esta capital. A esa hora algunos vecinos oyeron las palabras «me mataron!» vertidas por la víctima y minutos después

vieron pasar un individuo que se dirigía á la ciudad, á quien por la oscuridad no pudieron conocer, y que interrogado sobre si era él quien había sido atacado, contestó que nó, que era un borracho que se había caído. Entendemos que no hay más datos.

El occiso se llamaba Abdón Camacho ó Espitia, que era guarda de la línea telegráfica en la vía á Rio Negro. Se le hallaron 5 heridas, la mayor de las cuales, situada debajo de la clavícula derecha que abrió la arteria subclavia, herida que tiene 7 centímetros de longitud, 2 de latitud y 4 de profundidad.

Con cortísimos intervalos han ocurrido dos crímenes de distinta naturaleza pero ambos misteriosos: há pocos días se roban los objetos más valiosos de la Exposición; ahora se da muerte á un hombre en las goteras de la ciudad y ambos delitos permanecen en las sombras. Es de todo punto urgente que la Policía redoble su actividad y que sus Jefes con inteligente sagacidad no descansen un momento hasta dar con los culpables. Así lo piden los intereses sociales. Se nos informa, empero, que la Gendarmería carece de personal suficiente hasta tal punto que ha habido noches en que el servicio nocturno se hace sólo por seis Agentes. Llevamos pues, al Gobierno la voz de alarma. Bucaramanga, centro populoso y extenso necesita un cuerpo de policía más numeroso.

(De «El Heraldo» de Bucaramanga)

## SERVICIO DE CABLES

### ULTIMAS NOTICIAS

**Puerto Príncipe, 30 de Abril**—Dice un despacho que una partida rebelde á órdenes de Kassat, Jefe de una tribu, tuvo un encuentro en el cual perecieron un soldado holandés y tres nativos, y se rindieron catorce.

**Okla, 30**—Sobre *Capital hill*, suburbio de esta ciudad, se desprendió anoche un alaud y se cree que hayan perecido ahogadas siete personas.

**México, 1.º**—El Gobierno ha decidido fortificar los puertos de Coatzacoahuas y Salina Cruz, puntos terminales del Ferrocarril de Tehuantepec.

**Berlin, 1.º**—Las nevadas continúan en diferentes partes de Alemania.

**Berlin, 1.º**—El Reichstag ha empezado á discutir hoy lo referente á la limitación de armamentos.

**Mesina, 1.º**—El volcán Stromboli ha lanzado piedras incandescentes á 300 metros de altura. En un radio de 500 metros todo quedó destruido. Muchas personas han quedado heridas.

EL GRAN VALENCIA—Mañana, domingo, si el tiempo lo permite, se elevará en el globo el intrépido Valencia en la plazuela de Las Cruces. La concurrencia será numerosa.



**Domingo Valencia**  
CELEBRE AERONAUTA

SUS PADRES FUERON JUAN GANCIO VALENCIA Y SUSANA LONDOÑO

Tiene 30 años de edad pues nació en la Ceja del Tambo el 20 de Junio de 1877. Se crió en Pácora y á los 22 años aprendió gimnasia y á subir en globo.

Háse elevado 163 veces en distintas poblaciones de Colombia y en algunas de la vecina República de Venezuela, en el Táchira. En Bucaramanga cayó en un patio de una casa y se rompió un brazo que luego se curó.

**EL GRAN VALENCIA**

Sin duda es verdaderamente célebre la personalidad cuyo retrato ofrecemos hoy á nuestros lectores.

Hay en Colombia infinidad de valientes, pero ninguno se atreve como Valencia á escalar los aires en las condiciones inseguras como él afrontando el peligro. Se necesita tener una cabeza y una contextura de acero para conservar la serenidad, el arrojo y la calma de un singular combatiente que desafía el elemento caprichoso y sutil que reside, con ley de soberana gravitación, en las capas admosféricas. El quiere como titán escalar las regiones del

águila y del buitре; por eso no hemos vacilado en llamarle el GRAN VALENCIA y en apellidarle EL HÉROE DE LOS AIRES.

A continuación publicamos un interesante reportage con el simpático artista.

Helo aquí:

*R.*—¿Qué sensaciones experimenta usted en el aire?

*V.*—Siento mucha presión y á medida que el globo sube esprimento opresión y un gran silencio.

*R.*—¿Cuándo vá usted en el globo cómo ve la tierra y los hombres?

*V.*—La tierra se ve pareja á gran distancia, y los hombres, de 300 á 500 metros de altura, se ven como unos puntos negros nada más.

*R.*—¿A que altura mayor en sus ascensiones se ha elevado su globo?

*V.*—La ascensión más alta ha sido de 2,500 metros en Quibdó.

*R.*—¿Cuándo usted vá subiendo llegan á sus oídos los ecos de la tierra?

*V.*—Hasta la altura de 500 metros alcanzo á oír la vocería, pero de esa altura para adelante, desaparece todo ruido de locomotoras, música, campanas y voces humanas, quedando sumergido en un gran silencio.

*R.*—¿Siente usted miedo al subir y desprenderse el globo de la tierra?

*V.*—Sí, siento miedo al partir y

al caer el globo y durante la ascensión cuando hay mucha corriente de aire; luego no experimento sino presión admosférica, pero voy con gran calma y serenidad y antes bien experimento sensaciones de gozo al contemplar el espacio, el aire y el panorama de la tierra que es muy bonito.

*R.*—¿En alguna ocasión le ha quedado chispa alguna en el globo?

*V.*—Sí señor, en mi segunda ascensión en Medellín le quedaron algunas chispas y trató de quemarse el globo cuando yo subía en él.

*R.*—¿Como pudo usted salvarse?

*V.*—No encontré más salvación que cerrarle la boca al globo y seguir; por mi fortuna, no hubo novedad.

**LOS HERMANOS EL-ZOHGBI**

Al dar un paseo por el Puente de San Francisco, en días pasados, con positiva complacencia vimos exhibiendo en el almacén de Garcin, el bellissimo trabajo ejecutado en concha nácar por los hábiles artistas venidos de Turquía á obsequiar al Excmo. Sr. Presidente de esta República. El obsequio pascual representa en relieve la cena, reproducción del dibujo que se conserva en el Salón de Sión.

El obsequante, Sr. José El Zohgbi, á quien tenemos el honor de conocer, es joven simpático y con su clásica obra confirma lo que en «La Luz», periódico árabe, se dice de su hermano el Sr. Bischara J. El-Zohgbi.

No es esta la primera obra hija de su ingenio, conocida hasta hoy, y en corroboración de lo dicho reproducimos aquí parte de la revista á que hacemos alusión; dice así:

«En la Basílica de San Pedro, en Roma, se conserva una bellissima cruz, de unos dos metros de altura, tallada en concha; una roca le sirve de pedestal y en la concavidad de la roca se observa el Portal de Belén, de manera que es una alegoría del nacimiento y muerte del Redentor. Esta dádiva fue hecha por el Sr. Bischara al Sumo Pontífice quien lo distinguió por esto con parabienes y una medalla de honor.»

«El Mosco», publicación rusa de 17 de Abril de 1900, tributa tambien un homenaje de admiración y aplauso al Sr. El-Zohgbi, al dar parte de una nueva obra que salió de sus hábiles manos, y se expresa así: «Antes de ayer, á las diez a. m. el Czar de Rusia recibió en el Palacio *Carmelén grande* al Sr. Bischara, con su intérprete Miguel Alaia, quienes presentaron al Soberano un trabajo en concha, al relieve, representando la Resurrección de Jesucristo; el alto del cuadro mide m. 0.80 por 0.50 de ancho y 0.22 de espesor. Tanto el sepulcro como el ángel que levanta la piedra que lo cubría, la guardia romana con los fariseos y el conjunto todo presentan las perfecciones más completas. En bajo relieve se vé también la Ciudad Santa y por encima del sepulcro se divisa llena de majestad la imagen del Salvador, empuñando el pendón del cristiano en ademán de triunfo. En las

**TEÓDULO C. RAMÍREZ**

CAMELLON DE LA CONCEPCION NUMERO 235

REALIZACION DE CALZADO A PRECIOS MUY BAJOS

## DOMINGO VALENCIA

Aeronauta de la Caridad

“¡Qué bien te bautizaron!” Con bravura  
Fe y Caridad sin par—santa locura—  
Das á Dios en su día—el de tu nombre—  
Fiesta que regocija al sin ventura  
Y á los demonios y ángeles asombre.

¡Poeta en efectivo! Cuántos tales  
No nos traen de sus cumbres ideales  
Sino música ociosa ó vago anhelo!  
Tú, con tu bomba, haces llover del cielo  
Maná para los pobres, tus iguales.

¡Héroe increíble! ¡Cuántos, desde Aquiles,  
Dan á contar por cientos y por miles  
Las víctimas que cuesta su heroísmo!  
Tú, si otro azar no troncha tus abrilés,  
Sólo harás una víctima: tú mismo.

¡Mágico financiero! En toda tierra  
El progreso quimérico, ó la guerra,  
Dan sólo hambre, y catástrofe al Tesoro.  
Tú, de una Bolsa que humo ó alre encierra,  
Sacas hoy, y en Colombia, estampas de oro.

¡Verdugo generoso! En toda parte  
Son las fiestas de Temis y de Marte  
Prender, colgar al reo y al inocente.  
Tú nos das fiesta haciéndote estandarte,  
Colgándote tú mismo únicamente.

¡Gobernante ejemplar! Ni el raudó vuelo  
Te desvanece, ni el zenit te embriaga.  
Cedes al viento con prudente celo,  
Entre el público y tú jamás hay velo,  
Y no exiges con cárceles la paga.

Hombre al par que astro y pájaro! Tú sabes  
Disputar á la reina de las aves  
Y al mismo sol el trono del espacio,  
Flotar donde jamás flotaron naves  
Y hacer del firmamento tu palacio.

De Córdoba paisano, de Mejía,  
Y Girardot, de Antloco y Agripina,  
Dos liras tienes: la de Apolo, el día,  
Y un corazón que intrépido te guía  
A coronar la altura cristalina.

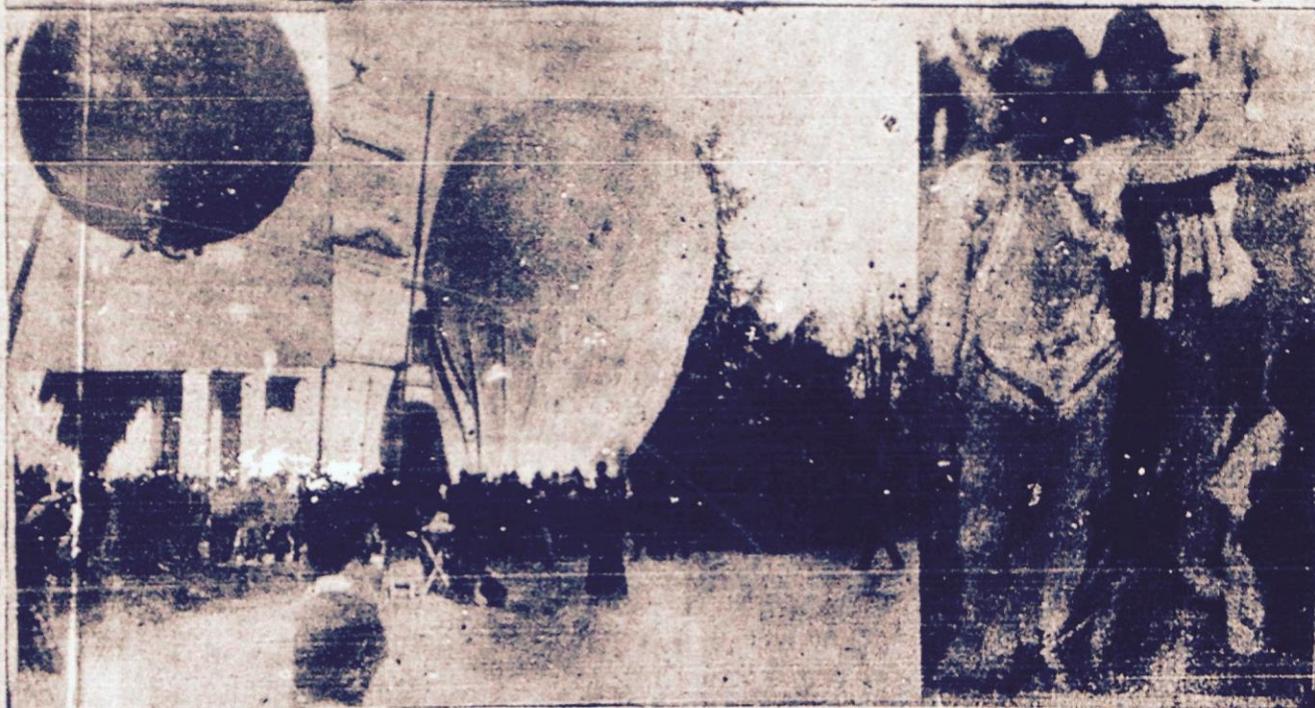
Más allá está tu palma de héroe santo,  
Y ¡ay! talvez en la tierra el cruelijo  
De muerte horrenda que prevé mi espanto  
Al tributarte el óbolo de canto  
Que á nombre de los Pobres te dirijo.

—1904.— RAFAEL POMBO,  
(De «El Nuevo Tiempo»—Bogotá).

# EL DIARIO ILUSTRADO

SANTIAGO DE CHILE.— MIERCOLES 30 DE JUNIO DE 1909

## La ascensión aerostática de ayer



Momentos antes de empezar la ascensión de ayer en la Quinta Normal

El aeronauta señor Valencia disponiéndose á la ascensión  
(Detalles en Actualidades)

## EL ONOMASTICO DE S. F.



luce y admira su poderoso brazo, haciendo fosos, á fuerza de barreta y pala, de más de dos metros de profundidad. ¿No sería oportuno distribuir entre estos gigantes del trabajo unos cien premios entre los más constantes, de doscientos pesos cada uno? ¿No sería bueno darles un banquete al terminar la magna obra de saneamiento?

V

Con respecto á las medallas que deben distribuirse entre los educacionistas, suplicamos encarecidamente no se deje sin parte á los siguientes caballeros:

Don Pedro Bannen, por su constancia en servir la educación popular durante veinte años, y sus escuelas de proletarios, medalla de oro con diamantes.

Don José Toribio Medina, por sus trabajos históricos de la colonia y

GONZALEZ E., LEONIDAS VIAL, EDUARDO  
Charme, Darío Zañartu, Javier Fi-  
gueroa, Poniano Dávila, Pablo A. Ur-  
zúa, Luis Montt, Ignacio Larraín, En-  
rique Cousiño, Benjamín y Alberto  
Montt.

### LA ASCENSION AYER

Un regular número de especta-  
dores asistió ayer á presenciar la ascen-  
sion en globo del aeronauta colom-  
biano, señor Domingo Valencia, que  
se efectuó en la Quinta Normal.

El globo fué inflado con aire ca-  
liente por espacio de una hora. Tenía  
17 metros de altura y 12 de diámetro  
y contendría una capacidad de 260  
metros cúbicos de aire.

A las 3.35 P. M. el globo fué de-  
satado de sus amarras y el señor Va-  
lencia, al grito de "viva Colombia"  
se elevó por los aires, de donde dejó  
caer papeles con avisos comerciales y  
algunos pañuelos con el retrato del  
Excmo. señor Pedro Montt.

El globo se elevó á una altura  
aproximada de 500 metros y fué á  
caer á los 10 minutos, en un sitio  
cercano á la calle Mapocho, pasado  
la Maestranza de Yungay.

### REFORMA MUNICIPAL

Hoy, á las 9 P. M., se efectuará en  
el salón de honor de la Universidad  
de Chile la conferencia acerca del ré-

dou. J. G  
ra de Ma

Se encu  
risio del C  
—Delier  
Antonia C  
—Conti  
lia Santa

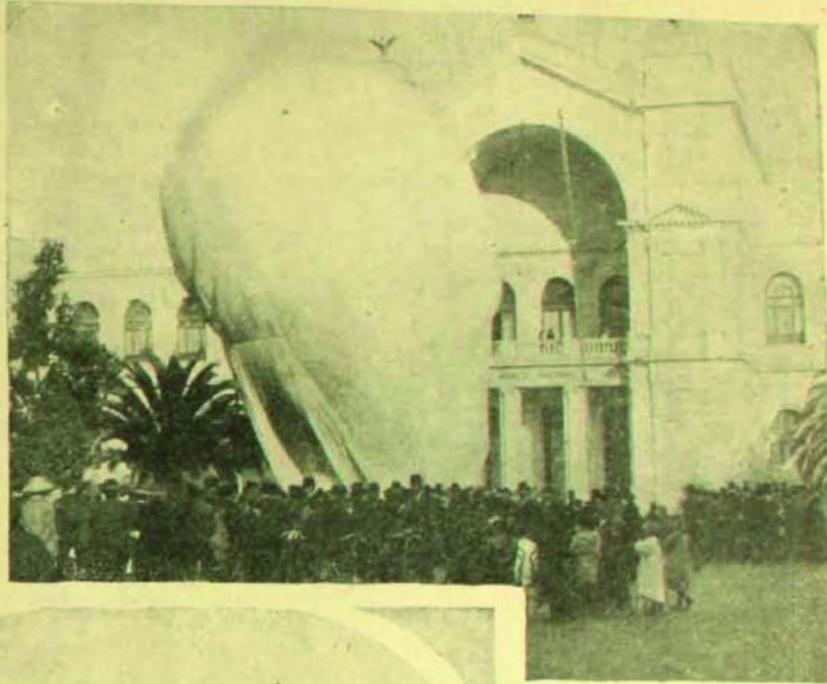
Adheren  
rá al teni  
Phillips,  
Londres, e  
á las 7.45  
Coronele  
Conecha.  
Montauban  
coroneles:  
Brieba. G  
A. Verga  
Eduardo  
M. Emillo  
blé. Alfred  
tado; capel  
cirujano, d  
mayores: A  
Fitau, Car  
militar seño

### ABOC

El Ilustre  
abogado de  
arbitral br

## ASCENSION AEROSTATICA

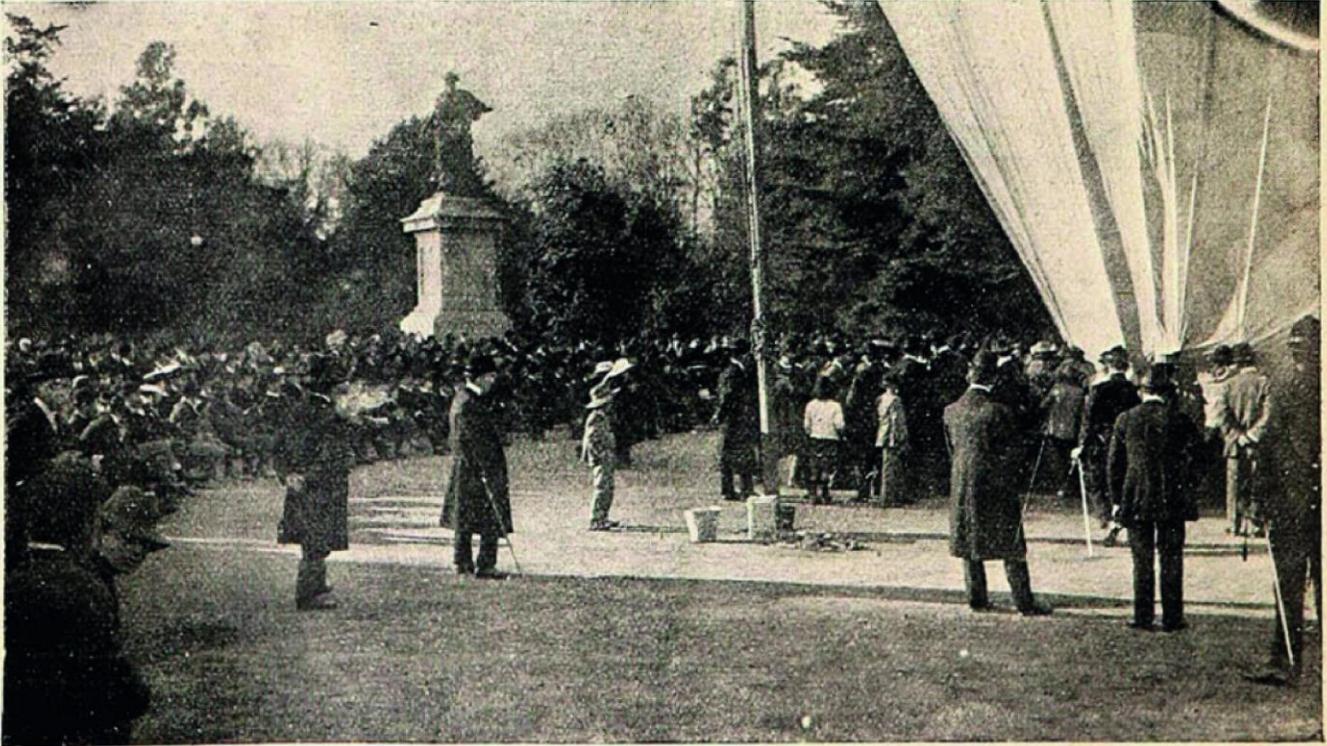
EL Mártes de la presente semana hizo una ascensión en globo, en la Quinta Normal, frente al "Museo de Muertos", como se le llama vulgarmente, el aeronauta colombiano Domingo Valencia. En la primera fotografía se puede ver el globo en el momento de inflarlo, en la segunda, en el momento en que se elevaba y en la tercera, al señor Valencia.



*Sucesos* (Santiago), julio 8 de 1909

Asistió, en representación de S. E. el ministro de Agricultura, quien con una brillante oratoria que tuvo entusiastas aplausos para esta obra de urgente necesidad y de evidente progreso.

## En la Quinta Normal.



LOS PREPARATIVOS PARA LA ASCENSIÓN DEL GLOBO DEL AERONAUTA COLOMBIANO SR. VALENCIA.

## Inauguración de la Población "Nueva Italia."



Grupo de administradores y propietarios de la población «Nueva Italia.»



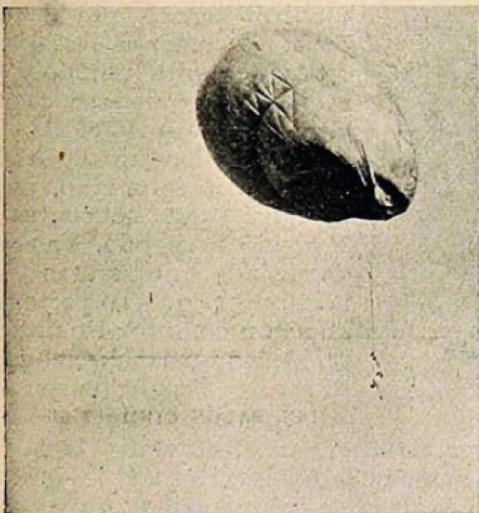
Vaya por la cueca!



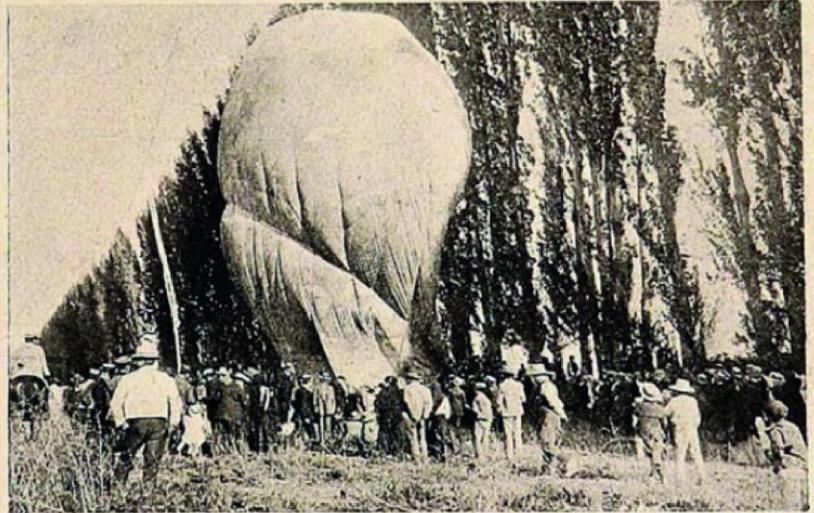
Un arco en la población «Nueva Italia»



La comisión en marcha para ver la ascensión del globo.



El globo en los aires con el aeronauta.



Inflando el globo.

### Un aeronauta por fuerza.

El aeronauta colombiano Valencia efectuó últimamente una ascensión en globo.  
Por una extraña casualidad en su ascensión se llevó consigo al muchacho Segundo López, entre las redes del globo. De esta manera López, sin querer, se convirtió en un aeronauta hecho y derecho, salvándose milagrosamente de una caída, gracias á la sangre fría de Valencia.



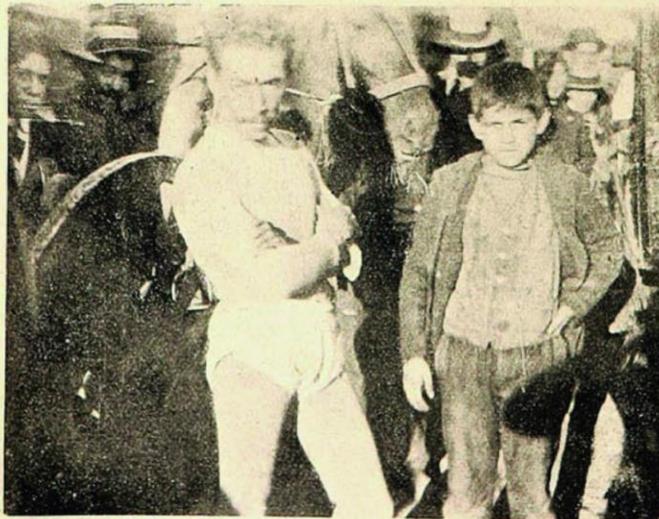
LA CONCURRENCIA OBSERVANDO CÓMO SE ELEVA EL AERONAUTA POR FUERZA.



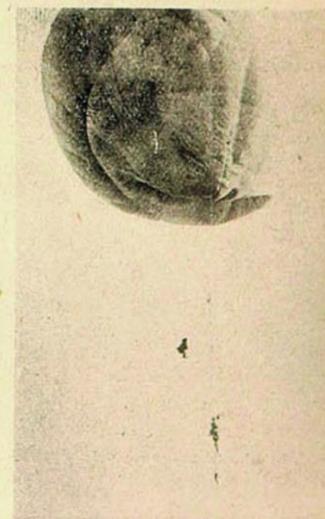
Inflando el globo.



La concurrencia que presenció la ascensión.

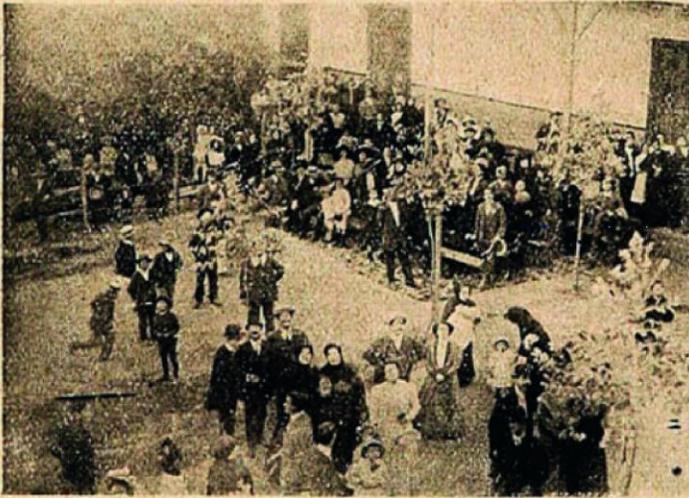


El aeronauta Valencia y el niño Segundo López, que tuvo que hacer una ascensión por fuerza.

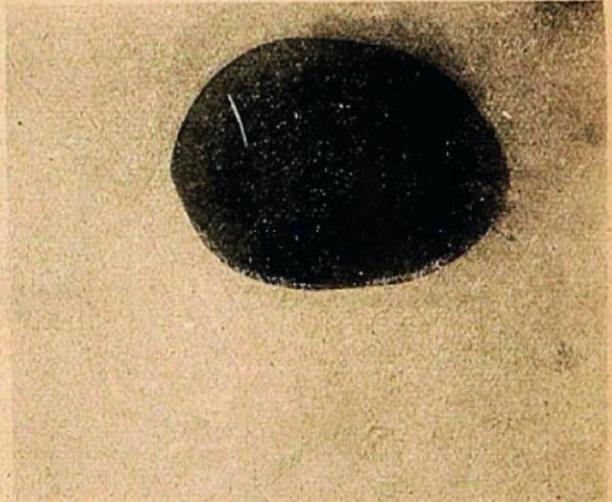


El aeronauta Valencia y el muchacho López, á 200 metros de altura.

## En la parroquia de San Miguel.



Observando la ascensión del globo.

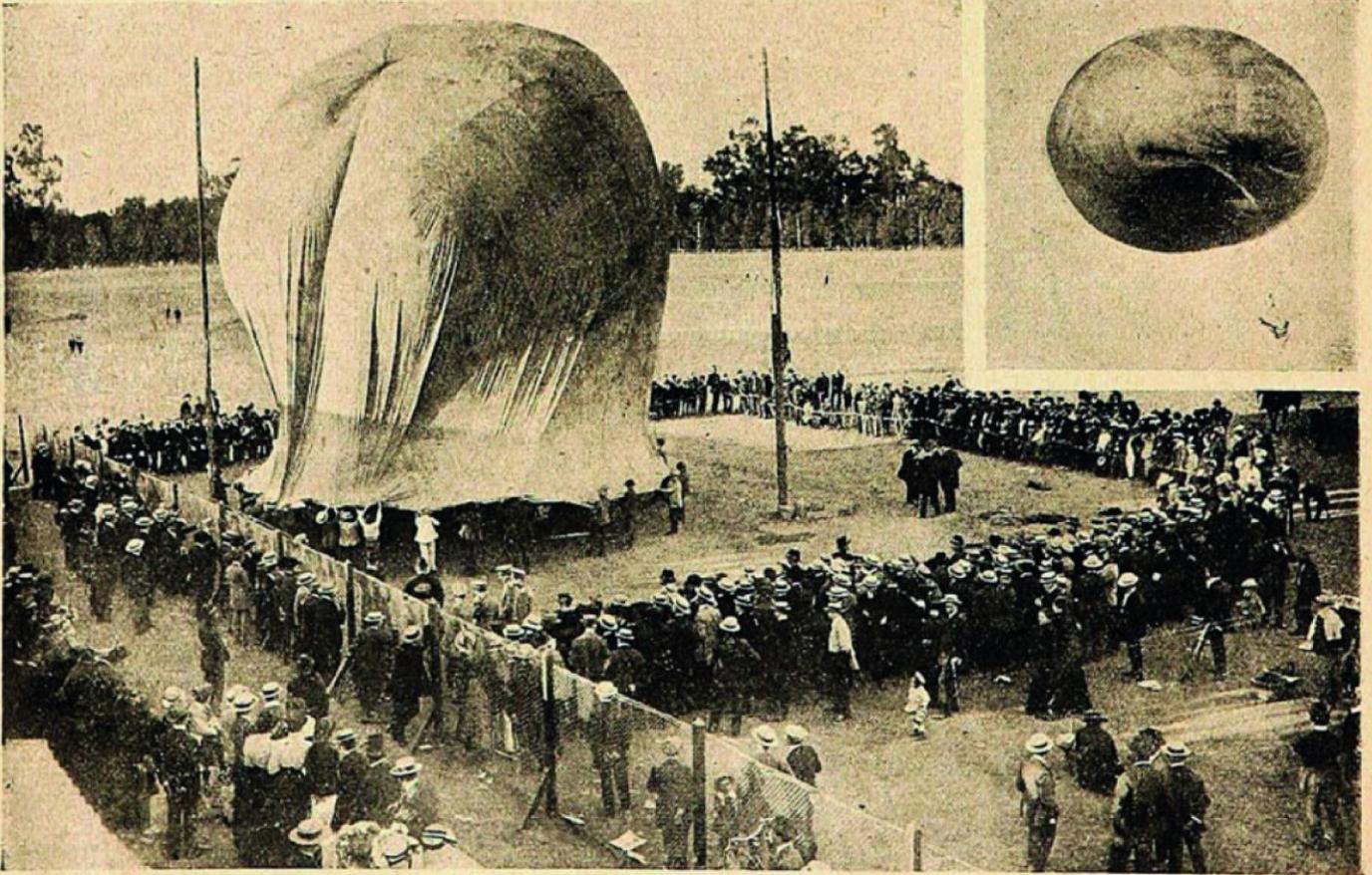


El aeronauta Valencia en los aires.



EL CURA DE LA PARROQUIA DE SAN MIGUEL, D. MIGUEL LEÓN PRADO, INICIADOR DE LAS FIESTAS PRO LAS ESCUELAS DE LA COMUNA SAN MIGUEL.

**En el Parque Cousiño.**



LA ASCENSIÓN EN GLOBO ORGANIZADA POR EL AERONAUTA VALENCIA, Á BENEFICIO DEL ASILO DE MENDIGOS

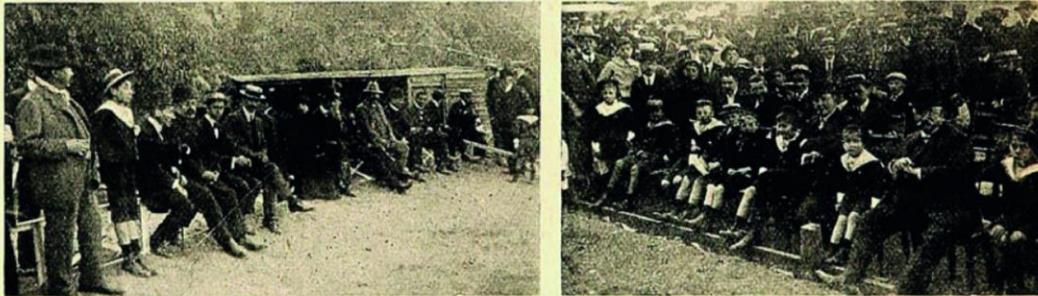
### Ascensión aeronáutica en Viña del Mar.



EL AERONAUTA VALENCIA HACIENDO INFLAR SU GLOBO EN EL VELÓDROMO DE VIÑA DEL MAR.



EL GLOBO EN LOS MOMENTOS DE LANZARSE AL ESPACIO PARA PRECIPITARSE AL OCÉANO MOMENTOS MÁS TARDE.



GRUPO DE ESPECTADORES PRESENCIANDO LA ELEVACIÓN DEL GLOBO.

## POLVOS de TALCO BORATADO de MENNEN

PARA EL TOCADOR



Estos polvos absolutamente puros y de la mejor calidad, no solamente sanan la piel, sino que la suavizan, no solamente ocultan las irritaciones de la piel, sino que las sanan.

Los Polvos de Mennen alivian é impiden el sarpullido, las desolladuras, las quemaduras de sol y todas las afecciones de la piel. Los mejores facultativos y enfermeras los recomiendan por ser los polvos de tocador más perfectamente higiénicos.

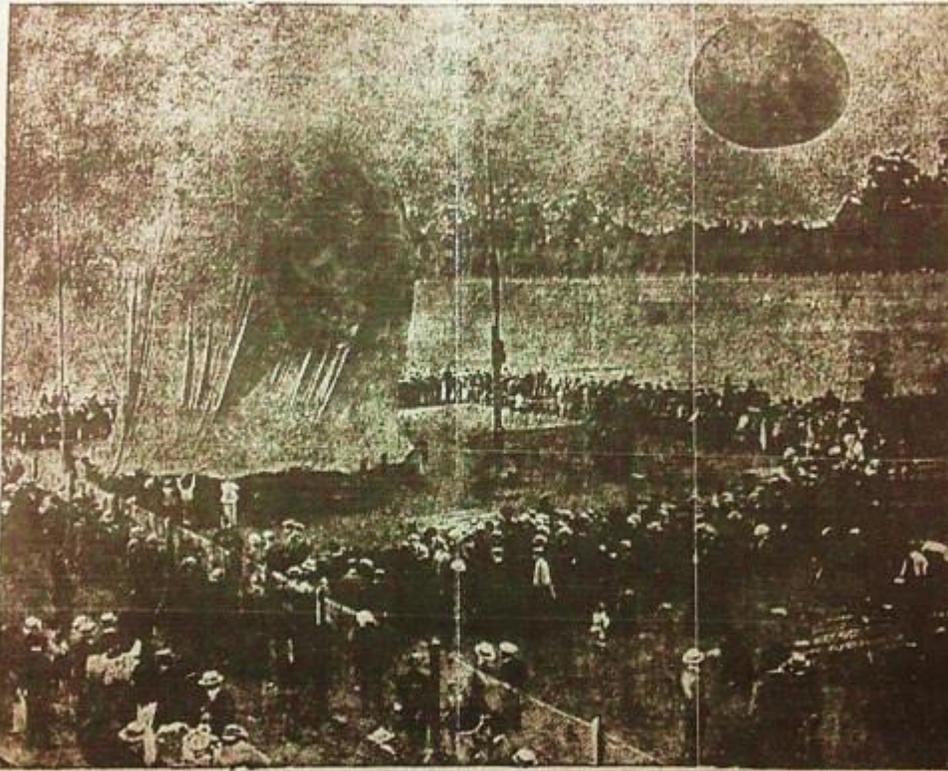
Un lujo para después de afeitarse, deliciosos para después del baño. No contienen almidón, ni polvo de arroz ni otros materiales irritantes que se encuentran generalmente en polvos de tocador.

*La mujer que compre los Polvos de Mennen para uso del tocador ó para cualquier otro uso puede estar segura de que compra los polvos más puros y más perfectos que los conocimientos químicos pueden originar y que la habilidad puede producir.*

GERHARD MENNEN CHEMICAL CO., Newark, N. J., E. U. de A.

Use el Jabón de Mennen para la Piel (Envoltura Azul) Preparado especialmente para los niños y para usarlo junto con los Polvos de Talco Boratado de Mennen para el Tocador.

## La ascensión aerostática de hoy



A las 10 de la mañana de hoy se efectuará en la Quinta Normal la atrevida ascensión en globo ofrecida por el aeronauta señor Domingo Valencia á favor de los fondos para desempeñar las máquinas de coser. Se ha anunciado que irá con el señor Valencia su compañero Juan del Aire, quien descenderá desde 800 metros de altura en un paracaídas. La mayor parte de las entradas se vendieron desde ayer por intervención del Comité de Señoras encargadas de este beneficio.

Grupo de

lente de la  
bierno bras  
urosa simp  
En eso, o  
a Argentin  
criotas, el  
pasillo-ur  
del sur? Na  
ha hecho n  
el Brasil ha  
activa polt  
cales y de  
endrá bien  
probables  
su tonelaje  
de la Arge

Hay en la corte del rey  
una mujer que, aunque dama,  
no lo es por sus acciones,  
que son más bien de villana. Etc.

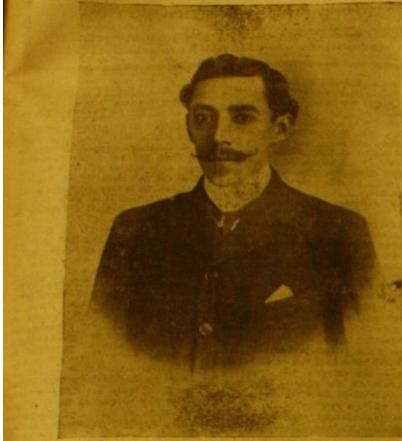
Los judíos españoles de Levante conservan también el romance de *Delgadina*, y una muy curiosa versión puede leerse en el t. X de la *Antología* del señor Menéndez Pelayo.

Igual cosa debe de suceder en las repúblicas americanas, pero faltan datos, pues la tradición no ha sido explorada todavía. Don Domingo Valencia, conocido aeronauta colombiano, me recitó hace poco una versión de *Delgadina*, que reproduce fielmente la variante andaluza publicada por Fernán Caballero en el diálogo *Cosa cumplida... sólo en la otra vida*. El señor Valencia aprendió este romance en su niñez, en Pácora, departamento de Antioquia, Colombia, y procede seguramente del impreso, del que no se diferencia sino en unas cuantas palabras.

El Dr. Robert Lehmann-Nitsche recogió en La Plata, República Argentina, una versión de *Delgadina*, que puede leerse en la revista *Cultura Española*, donde la publicó don Ramón Menéndez Pidal.

Director, Benjamin Palacio Uribe

EL AERONAUTA DOMINGO VALENCIA



Domingo Valencia acaba de llegar a la capital después de una ausencia de diez años...

—Ahora vengo de Chile, en donde estuve siete años. Recorri todo ese país progresista y hospitalario...

—En qué otros países estuvo? —En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—Lo que hace que salí de Colombia le andado por los años 287 veces, y así he ascendido 359. Total de veces que he calavanzado la vida, 646.

—¿Qué otras aventuras hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—Lo que hace que salí de Colombia le andado por los años 287 veces, y así he ascendido 359.

—¿Qué otras aventuras hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

Director, Benjamin Palacio Uribe

EL AERONAUTA DOMINGO VALENCIA



Domingo Valencia acaba de llegar a la capital después de una ausencia de diez años...

—Ahora vengo de Chile, en donde estuve siete años. Recorri todo ese país progresista y hospitalario...

—En qué otros países estuvo? —En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—Lo que hace que salí de Colombia le andado por los años 287 veces, y así he ascendido 359.

—¿Qué otras aventuras hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—Lo que hace que salí de Colombia le andado por los años 287 veces, y así he ascendido 359.

—¿Qué otras aventuras hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

Director, Benjamin Palacio Uribe

EL AERONAUTA DOMINGO VALENCIA



Domingo Valencia acaba de llegar a la capital después de una ausencia de diez años...

—Ahora vengo de Chile, en donde estuve siete años. Recorri todo ese país progresista y hospitalario...

—En qué otros países estuvo? —En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—Lo que hace que salí de Colombia le andado por los años 287 veces, y así he ascendido 359.

—¿Qué otras aventuras hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—Lo que hace que salí de Colombia le andado por los años 287 veces, y así he ascendido 359.

—¿Qué otras aventuras hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—¿Cuántas ascensiones hizo usted en esa aventura y qué aventuras principales tuvo en ellas?

Consejos amigables a las damas

Locura circular doble

El doctor Martínez y Mosquera

Domingo Valencia acaba de llegar a la capital, después de una ausencia de diez años, durante los cuales ha recorrido varios países de la América del Sur.

Hoy estuvo en nuestras oficinas y obtuvimos de él los siguientes informes relativos a su vida:

—De donde viene ahora, amigo Valencia?

—Ahora vengo de Chile, en donde estuve siete años. Recorrí todo ese país progresista y hospitalario, pero mi principal residencia fue en Santiago, que es una ciudad encantadora.

—En qué otros países estuvo?

—En la Argentina, en el Perú, en el Uruguay, en el Ecuador y en Venezuela.

—Cuántas ascensiones hizo usted en esa correría y qué aventuras principales tuvo en ellas?

—Lo que hace que salí de Colombia he andado por los aires 287 veces, y aquí he ascendido 359. Total de veces en que he calavereado la vida, 646. Muchas peripecias he tenido y de chiripa estoy comiendo pan todavía, pues los huesos rotos y las descalabraduras han sido bastantes. He caído en tejados, en árboles y en el mar. En Bucaramanga caí sobre el techo de la casa del Gobernador y el globo me botó después a la calle, en donde quedé con un brazo quebrado; en Anolaima caí en un frondoso árbol de higuerón y de allá descendí como si fuera un *chulo* con las alas rotas; cuando recobré el conocimiento me encontré entre tres médicos que me estaban liando como si fuera una bodoquera, pues tenía tres costillas rotas, una clavícula zafada y la cabeza partida.

En Quito tuve una aventura curiosa y por poco corrió la suerte de los Alfarcos. Calcule usted que me iban a linchar porque no pudo subir el globo, a causa de un viento fuerte. Con la leña que yo tenía en la hoguera me dieron garrotazos, hasta que un Capitán del ejército, arriesgando la vida, me cogió y me llevó al cuartel para salvarme. La turba me seguía gritando: «o vuela en el globo o lo hacemos volar a palo!».

Al día siguiente me notificó la autoridad que si no me encumbraba pagaría una multa de 500 sucres. Y tuve que volar entre la lluvia y el viento para que no me dejaran limpio como barriga de rana. ¡Y al caer atisbabá yo por donde andaban los indios armados de

garrote! ¡Cualquier día vuelvo a Quito!

En Guayaquil hice también ascensiones, y en la última, un sujeto atrabiliario resolvió repartir mi globo entre la multitud diz que porque ya no servía. Muchas camisas y calzoncillos hicieron con las cuarenta y ocho piezas de género blanco que tenía mi aparato.

En Lima me boicotearon porque era colombiano; no le vi la cara a un *sol* ni de lejos. ¡Y eso que me encumbré varias veces y estuve cerca del Padre Febo!

De allí salí para Chile y allá, bendita tierra, me recibieron muy bien y logré hacer un capitalito durante los siete años que viví en ese país. Hice ciento y pico de ascensiones y, con una sola excepción, fui en todas ellas muy feliz. Pero la excepción fue grave. Caí en el mar y tragué mucha agua salada. Eso fue en Valparaíso, en una espléndida tarde de verano. La multitud se aglomeró en la playa, al verme descender sobre las aguas. La ansiedad era indecible (hablo de la de la multitud, pues la mía era ya más que pánico). Caí a mil ochocientos metros de la orilla y estuve diez y siete minutos nadando, prendido al globo que flotaba. Al fin, y cuando ya este aeronauta se iba a hundir, en vez de elevarse; cuando ya mi alma iba a hacer su última ascensión, llegó un buque y me recogió.

Al llegar a la playa fui objeto de una ovación cariñosa, verdaderamente conmovedora. En Chile me quisieron mucho; ese es un gran pueblo, en donde a los colombianos nos tienen verdadera simpatía.

—Y ahora qué piensa hacer, Valencia?

—Ahora pienso dedicarme a la aviación científica; si el Gobierno me ayuda iré a los Estados Unidos y aprenderé a manejar los aeroplanos, en los cuales crucé ya el espacio, en Chile, en compañía de un piloto italiano muy notable. Creo que en poco tiempo podré prestar a mi patria importantes servicios, pues el valor no me falta ni la experiencia tampoco. Y he llegado en momento oportuno, pues se discute la ley sobre auxilio a la aviación, y creo que tengo derecho a ser uno de los preferidos a la hora de aplicarla.

—Le corresponde la prelación; crea usted que nosotros le ayudaremos en la Prensa.

—Gracias, mil gracias, y se despidió.

Consejos

cure que no se le fuerzan demasiado.

Tor  
A  
cen  
cos  
terr  
Ad  
ro  
no  
int  
los  
hul  
fue  
ten  
nue  
el r  
veh  
titu  
exp  
ga  
da  
zon  
just  
día  
ra  
la i  
E  
pos  
Mit  
rro  
ver  
do  
que  
su  
ran  
za  
acc  
oca  
en  
pot  
tad  
cur  
oto  
el  
a t  
y l  
re  
I  
de  
lla,  
ex  
tic  
ex  
sal  
tac  
Go  
cu  
La  
se  
V  
ex  
Go  
la  
na  
co  
qu  
y  
ha

## CAPITULO I

1785-1909

*Elevación del primer globo Montgolfier en Chile.— Primeros ensayos de aerostación en Chile.—  
Los chilenos Sánchez Besa y Edwards Bello, precursores de la aviación mundial.—*

### ELEVACION DEL PRIMER GLOBO MONTGOLFIER EN CHILE

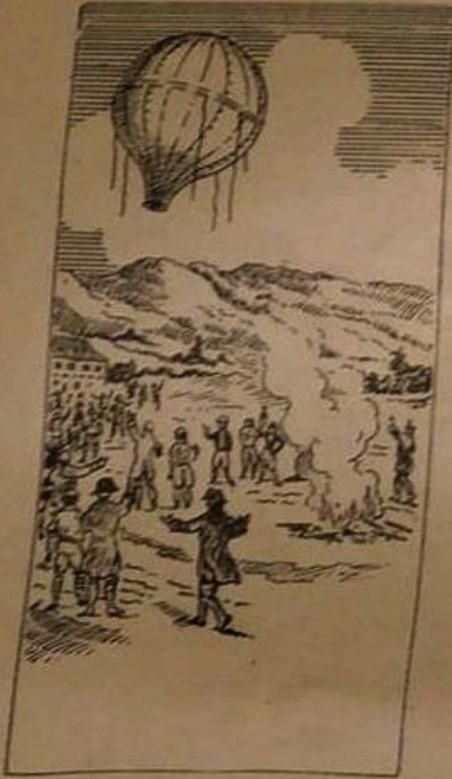
La aerostación como actividad precursora de la conquista del aire foé conocida en Chile a fines del siglo XVIII cuando se llevó a cabo la prueba de elevar un globo en la ciudad de Concepción, en marzo de 1785, dos años escasos más tarde que los hermanos José y Esteban Montgolfier asombraron al mundo con el descubrimiento del poder ascensional del aire caliente.

Esta notable primicia que ostenta Chile se debió al navegante francés La Pérouse (1741-1788) quien, en época del Rey Luis XVI, emprendió un viaje de exploración por Oceanía, recalando en las costas chilenas, donde fué calurosamente acogido en la antigua Concepción.

"L'Histoire de l'Aéronautique", obra editada en 1932 por la prestigiosa revista francesa "L'Illustration" de París, que comprende el desarrollo de los principales acontecimientos aeronáuticos del mundo, dice lo siguiente en la página 62: "Las ascensiones en los países lejanos. Luis XVI envió como regalo al Emperador de la China doce pequeños globos y elementos para inflarlos, mientras que La Pérouse lanzaba Montgolfieres en Chile".

Por otra parte, en la obra "Viajes de La Pérouse", Volumen I, publicado en inglés en 1798, se encuentra el siguiente comentario acerca del mismo acontecimiento: "Como estábamos debiéndole a todos los habitantes su cortesía, resolvimos darles una fiesta antes de

nuestra partida e invitar a todas las damas de Concepción. Se armó una gran carpa a la orilla de la playa donde dimos a comer a 150 visitas que tuvieron la gentileza de viajar 9 millas para aceptar nuestra invitación que fué seguida por un baile, fuegos artificiales y la elevación de un globo de papel de tamaño suficiente para darles un espectáculo interesante".



Primera elevación de un globo Montgolfier en Chile, verificada en marzo de 1785, en Concepción

De acuerdo con los antecedentes citados, correspondió al navegante francés La Pérouse iniciar la era gloriosa de nuestra historia aeronáutica prendiendo en los corazones de los hijos de esta tierra la llamas siempre viva del entusiasmo y la fe en la conquista del espacio.

Cuando el gentil navegante ofreció el espectáculo de elevar el primer globo Montgolfier en Chile, esta prueba era considerada contraria a los principios religiosos de la época. La historia de la aeronáutica mundial cita el caso de la bajada del primer globo aerostático en la villa de Gonesse, en Francia, el 27 de agosto de 1783, que causó un terror indescriptible entre sus apacibles pobladores. Al lugar del descenso concurrió el cura del pueblo para ahuyentar al diablo... mientras las mujeres rezaban y los hombres destruían tan extraño aparato, hasta no dejar vestigio alguno de él.

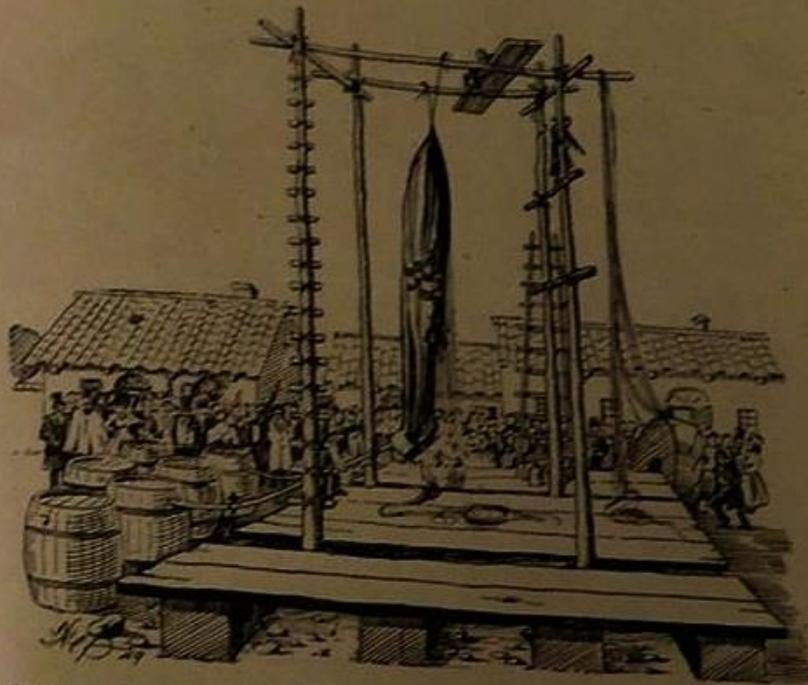
En Chile, la reacción no tuvo oportunidad de demostrarse porque el globo elevado en la fiesta de La Pérouse se perdió en la desolada y boscosa región al sur de Concepción.

## PRIMEROS ENSAYOS DE AEROSTACION EN CHILE

Chile se caracterizó desde el origen mismo de su Historia por el valor indomable de sus hijos, producto de la mezcla de dos razas, la española y la araucana, que al librar la lucha a muerte por la posesión de la fértil tierra que se extiende a lo largo del Pacífico y al

pie de las más altas cumbres de los Andes, escribieron una heroica gesta en la vida de los pueblos.

No era de extrañar que al correr de los años brillara siempre el valor y la audacia de esta raza chilena, llamada a grandes destinos en las diversas manifestaciones del progreso humano.



Durante el acto de preparar el globo en que se elevaría el primer hombre en Chile, en 1839, exhibición que fracasó provocando un escándalo público de enormes proporciones.

Dado el temperamento audaz de nuestro pueblo, ninguna actividad podía encontrar un ambiente más propicio para su desarrollo que aquella orientada hacia la conquista del aire.

Cuando recién la ciencia aeronáutica surgía en el mundo con pasos vacilantes e inciertos, aparecieron en Chile los amantes de conocerla, sin titubear en exponer la vida para descubrir sus misterios y gozar de sus magníficas impresiones.

Quiso el destino que a principios del siglo XIX, por medio de un muchacho del pueblo, Chile enriqueciera su historia con un primer hecho aeronáutico. Corría el año 1839, en abril o mayo, cuando llegó a Santiago un ciudadano norteamericano dispuesto a ofrecer con fines comerciales el espectáculo de elevarse en un globo a gas, desde la Plaza Mayor (actual Plaza de Armas).

La prueba se anunció para las tres de la tarde de un domingo, día en que se vació el pueblo en las calles adyacentes a la plaza. A media cuadra de ésta se ubicaron las boleterías y centinelas con instrucciones precisas de no dejar entrar al recinto en que se efectuaban los preparativos para la ascensión sino a las personas que pagaran previamente el valor de dos reales.

Gente de toda condición social se dió cita para presenciar el magno espectáculo que se ofrecía por primera vez en Chile. Calles, balcones, árboles y techumbres, todo se repletó de público, ávido de curiosidad y de experimentar emociones con la prueba anunciada.

Apenas iniciados los trabajos preliminares de inflar el globo, por medio de cañerías conectadas con una zorie de barriles, mientras pendía de un andamiaje de madera, destinado a facilitar la operación, el aeronauta norteamericano comprobó que no podría realizar la ascensión debido a que se encontraba rota la envoltura del globo en la parte superior, por donde se escapaba el gas. Impuesto el numeroso público de que la prueba no se efectuaría, y a pesar de haberse anunciado la devolución del dinero a las personas asistentes, se produjo una indignación colectiva de tal magnitud contra el aeronauta y organizadores del espectáculo, que éstos debieron huir y ocultarse de las iras del pueblo para salvar sus vidas.

Mientras el aeronauta se refugiaba en la Cárcel Pública, al amparo de los vigilantes, el pueblo, con furia y saña, se precipitó al centro de la plaza y arremetió contra el globo y las instalaciones, destruyendo cuanto encontró a su paso. La policía fué tomada por sorpresa y cuando quiso reaccionar ya era tarde: una lluvia de piedras cayó sobre sus cabezas. Pocos minutos bastaron para que la población amotinada se adueñara del lugar, y ante el éxito obtenido continuara su acción destructiva contra los edificios públicos, en medio de un griterío ensordecedor.

En vista del grave giro de los acontecimientos, el Presidente Joaquín Prieto, en persona, dió la orden desde su casa-habitación, que actualmente ocupa el Correo Central, para que un escuadrón de caballería, de más o menos 150 hombres montados, recuperara la plaza. Repartiendo golpes de sable y arremetiendo con sus cabalgaduras, la tropa seleccionada de la escolta presidencial dominó la situación en pocos minutos, poniendo en completa dispersión a los revoltosos y dejando gran cantidad de heridos tendidos en el suelo.

Al atardecer, la plaza estaba vacía y del globo y las extrañas instalaciones que iban a permitir desafiar las establecidas e inmutables leyes de la gravedad sólo quedaban los restos.

El balance de tan lamentable suceso no podía ser más trágico y poco edificante para el advenimiento de la aerostación en el país.

Motín, atropello y destrucción, como resultado del primer intento de elevarse en globo en Chile, no parecía que pudiera en poco tiempo producir un imitador de tan audaz aventura.

Un muchacho del pueblo, presente en la plaza la tarde del fracasado ensayo aerostático, salvó la causa y probó que la raza chilena, de fuertes arranques negativos, también era capaz de espontáneas reacciones positivas ante el prestigio amenazado de su cultura. Fue así como algunos días más tarde de los bochornosos sucesos narrados, anunció que se elevaría en un globo inflado con aire caliente, construido por él mismo, conforme a las explicaciones recibidas del aeronauta norteamericano. Ante el asombro de atónitos espectadores que se dieron cita en el patio de la vieja Escuela Militar, ubicada en la ex calle Maestranza, actual Avenida Portugal, donde se encuentra el Mercado Regulador "Presidente Ríos", el muchacho chileno logró elevarse a 300 metros de altura, agitando orgulloso dos banderas de la patria. Agotado el aire caliente, el globo descendió algunas cuadras distantes del lugar de la ascensión, depositando en tierra, con toda felicidad, a su valiente tripulante.



Un muchacho del pueblo fué el primero que se elevó en los cielos de Chile, desde Santiago, el año 1839, agitando orgulloosamente dos banderas nacionales.

El espectáculo, que se repitió dos días domingos consecutivos, conmovió a Santiago y llenó de orgullo a su pueblo, que conquistó así el derecho de haber surcado con uno de sus hijos, por primera vez, el cielo patrio.

El nombre del aeronauta improvisado cayó en el olvido, pasando a constituir el símbolo del aviador que se encierra en cada alma de chileno.

Años más tarde, en 1857, un globo volvió a vernirse sobre los cielos de Santiago, conduciendo al francés Luis Vernert, quien, como el improvisado aeronauta chileno, carecía de los conocimientos necesarios exigidos por la técnica aerostática, constituyendo su prueba una verdadera demostración de audacia y de valor.

El espectáculo que protagonizó Vernert se llevó a cabo en un solar de la calle Augusta, que en la actualidad se denomina Serrano, el día 18 de septiembre, como número principal de las festividades patrias.

Los empresarios de Vernert hicieron un buen negocio al cobrar un peso por la entrada al recinto en que se preparó la prueba.

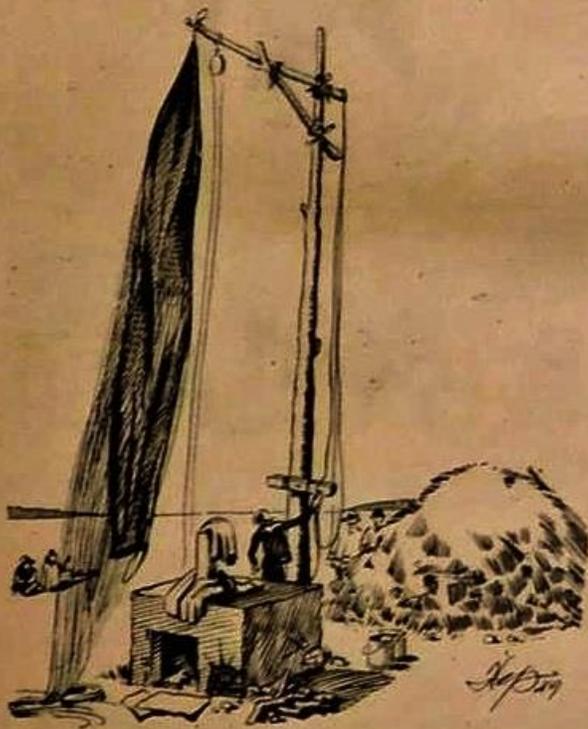
En 1876 llegó a Chile una compañía de variedades, de la que formaba parte el acróbata Eduardo Laiselle, americano de origen. Nacido en Boston, abandonó su patria para correr aventuras por el mundo. Cuando la compañía a que pertenecía continuó viaje a otros países, Laiselle, atraído por la belleza de la mujer y por el clima benigno de este rincón de América, resolvió quedarse en Chile y se improvisó aeronauta. El 28 de octubre de 1877 llevó a cabo su primera ascensión en un globo, del tipo Montgolfier, al cual acondicionó una modesta barquilla de junco. Mien-

tras el globo se elevaba, el atrevido aeronauta, que contaba a la sazón con diecinueve años de edad, ejecutaba toda clase de acrobacias y piruetas en el aire.

A partir de entonces, Laiselle se dedicó en forma activísima a las prácticas aerostáticas, en que paulatinamente adquirió mayor dominio, obteniendo grandes ganancias.

El globo que empleaba era de tela engomada, de más o menos 300 mts. cúbicos de capacidad, que inflaba con humo, para lo cual construía un hornillo de barro y ladrillo en el suelo donde se quemaba leña verde.

En la parte superior del hornillo se colocaba un caño por don-



Extraña instalación que permitía inflar el globo de Laiselle. En el suelo el hornillo de barro y ladrillo en que se quemaba leña verde.

Mientras tanto, el aeróstato había cruzado los fértiles campos de Nancagua y el ancho río Tinguiririca, aterrizando en el fundo El Yánquil, de Celerino Percira, de donde fue conducido en carreta hacia el lugar inicial de la ascensión, con lo cual se dió por terminado este espectáculo que la tradición de la comarca recordara por años de años.

Hasta 1894, Laiselle había realizado alrededor de 150 ascensiones en diversos puntos del país, alcanzando alturas medias de 200 a 300 metros en cada ocasión.

Siembra de emociones y cosecha de dinero significaron las pruebas de Laiselle, a la vez que una conquista esforzada de glorias y honores.

Al estallar la guerra de 1879, contra Perú y Bolivia, Laiselle se enroló como voluntario en el Regimiento "Quillota" y, por sus excepcionales condiciones físicas y su bravura, llegó a merecer el grado de subteniente, participando en la campaña de Lima. Concluida la guerra, se estableció en calidad de comerciante en Valparaíso y más tarde se trasladó a Taltal para trabajar en lavaderos de oro. Al estallar la guerra civil del 91, Laiselle se incorporó al Ejército Constitucional, alcanzando el grado de capitán. Vuelto el país a su vida normal, se estableció en Chillán, en donde murió el 8 de julio de 1929, a los setenta y un años de edad.

Especial mención merece en este capítulo el chileno José Luis Sánchez Besa, que inscribió su nombre entre los precursores de la aerostación científica en el mundo.

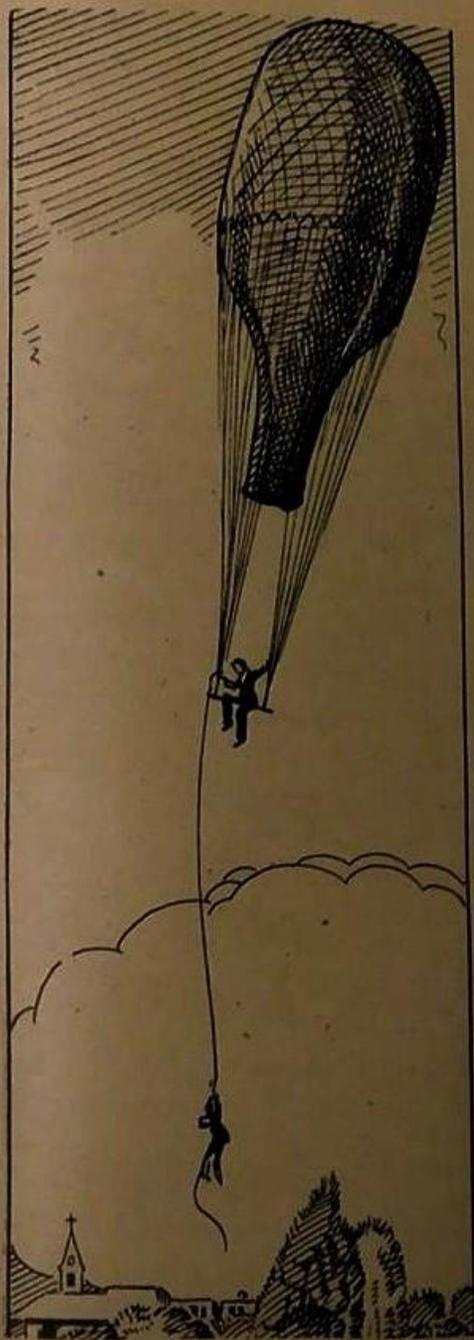
Aun cuando estas actividades no las desarrolló en su patria, sus vuelos en globo a comienzos del siglo XX en Francia son conquistas que enorgullecen a Chile. Numerosas fueron sus ascensiones practicadas en compañía de Jacques Fauré y el Vizconde de la Brousse, y grandes las cosechas de triunfo, que culminaron con la consagración posterior de Sánchez Besa como primer aviador chileno, diseñador y constructor de aviones.

Otros dos acontecimientos de la época precursora en el campo de la aerostación tuvieron como escenario los cielos de Santiago en 1910, protagonizados por el intrépido y audaz aeronauta colombiano Domingo Valencia y la joven chilena Inés Clark.

"El Mercurio" de la época anunció la llegada de Valencia a Santiago con grandes titulares debidos a su redactor deportivo Luis de la Carrera, más recordado por el seudónimo "Sporting Boy". El anuncio decía:

"Ha llegado al país el mago de la aerostación; ha llegado el hombre que se juega la vida a mil metros de altura, el intrépido aeronauta colombiano Domingo Valencia que, aparte de ser un experto conductor de globos libres, durante sus vuelos ejecuta arriesgadas pruebas de trapecio".

Valencia llevó a cabo cuatro ascensiones, desde la Quinta Normal de Agricultura, en un globo de aire caliente, que terminó por incendiarse a manos de inexpertos ayudantes encargados de inflarlo una tarde de primavera de 1910.



El momento dramático en que el aeronauta colombiano Domingo Valencia se eleva conduciendo por los aires a un muchacho, enredado en el cable guía del globo.

Durante las ascensiones de Valencia, quien se elevaba suspendido de un trapecio, ocurrió en cierta ocasión un incidente que pudo tener fatales consecuencias. Al momento de abandonar el suelo, un muchacho de más o menos diez años de edad, llamado Segundo López, se enredó en la cuerda-freno (guiderope) del globo, siendo arrastrado por éste y conducido en un inesperado, incómodo y escalofriante viaje aéreo. Con gran presencia de ánimo, Valencia logró asegurarlo convenientemente en las alturas, mientras el numeroso público observaba horrorizado la escena. Al cabo de algunos minutos de mantenerse en el aire, el aeronauta descendió con toda suavidad y entregó en tierra firme a su inconsultado lastre humano...

Como es natural suponer, las ascensiones de Valencia tuvieron una finalidad comercial. Mediante el pago de algunos reales o centavos se podía adquirir el derecho de presenciar tales espectáculos, muy a propósito para dar satisfacción al espíritu inquieto y curioso de los chilenos.

Sin embargo, ofreció dos exhibiciones de carácter altruista en favor de algunas obras de beneficencia, con lo cual se captó merecida simpatía del pueblo y de sus benefactores.

En cuanto a Inés Clark, cabe destacar que conquistó el honor de ser la primera mujer chilena que se elevó en el país, el 8 de diciembre de 1910, en el globo de propiedad de Norton Griffith, conducido por el padre de la dama, Mateo Clark y acompañada por Hernán Gana.

Recuerdo de Martínez Delgado

### La Madona de Bogotá

Por Enrique Restrepo

A fines del año de 1938, el Maestro Santiago Martínez Delgado...  
"Boca Familla", llamada "La Virgen de los Rosales", con el mismo de composición...

#### LA MADONA DE RAFAEL

Todo conocido, todo un poema profético en la obra...  
"Boca Familla", llamada "La Virgen de los Rosales", con el mismo de composición...

De tal que cuando algo se acerca de nacimiento de hecho, tal como el lenguaje...  
"Boca Familla", llamada "La Virgen de los Rosales", con el mismo de composición...

#### Cómo fue hallado el cuadro

La propiedad del cuadro era de la señora...  
"Boca Familla", llamada "La Virgen de los Rosales", con el mismo de composición...

#### La primera descripción

No tardó mucho el sentido del cuadro...  
"Boca Familla", llamada "La Virgen de los Rosales", con el mismo de composición...

#### ¿Qué cosa es la "Madona de los Rosales"?

El cuadro que se nos muestra...  
"Boca Familla", llamada "La Virgen de los Rosales", con el mismo de composición...

## Una Lección de André Maurois

# Cómo se Escriben las Biografías

Versión de Jaime Cortés Castro • Especial para EL TIEMPO

ESCRIBIR biografía es un arte como el de pintar retratos...  
El autor pone a último momento, de al retrato el detalle que se había buscado para obtener el patetismo deseado...

El autor pone a último momento, de al retrato el detalle que se había buscado para obtener el patetismo deseado...  
"Una artista nacida en la puebla polaca de..."

La biografía de documentos es un maravilloso deporte...  
De pronto todo surge cierta claridad, como si fuera un libro...

Recordar que un biógrafo, como un novelista, no puede darse el lujo de ser demasiado demagógico...  
Una biografía debe ser una obra de arte...

En el caso de Víctor Hugo, por ejemplo, todo el que haya estudiado su vida sabe que sus cartas de amor a la joven y bella Madama Rivar fueron enviadas por ella, malintencionadamente...

Un secreto muy importante del arte de la descripción de las personas se encuentra en el hecho de que el autor debe saber lo que él quiere decir y lo que él quiere hacer...

Y así por el estilo. El biógrafo debe explorar todos los recursos, evitar todo lo falso, contrastar y reconstruir todo lo dramático...  
Hacer dar vueltas a esas atracciones e inducir una reflexión...

El escritor de biografías debe mirar a su personaje y a la gente que lo rodea en un estado de gigantesca escala mecánica...  
El autor debe tener un propósito claro...

## TENEMOS CARA DE ARBOL

Por Carlos Castro Saavedra • Especial para EL TIEMPO

Nuestro grupo de píe se llama Pedro, que se pretenda por fuera como un hombre y por dentro no inmensamente como un cordero.

Séñale a la patria por las venas, y cuando la encarezca la sentina por el sangre rotor entre cadenas.

No desfogues del que nos convoca y se radica en los amadores, no más que con la lengua y con la boca.

Sea de verdad sencilla, ser hollada, es saber que la propia calavera es el comienzo de la buena salera de un autor.

Creemos en la tierra más espesa, en el velado que siempre fermenta, en el mar, en las costas de Chile, por la impresión de hacer un viaje en Valparaiso y que uno se tenga lista de la dirección de los vientos los meses de navegación aérea.

No es que el día más hermoso es el que parece ser reflejado en la piel de la esposa y el esposo.

Temamos cara de árbol, de arbolito, de nos que se habla anarcista, y la hule más verde se nos queda.

Señale que la guerra es un mercado donde los pullos siempre hayamos para ponerte el pecho colorado.

Sabemos además, quisiera retirarse, que se detiene cada envenenado por toda la que sea y la guerra para ponerte el pecho colorado.

Sabemos además, quisiera retirarse, que se detiene cada envenenado por toda la que sea y la guerra para ponerte el pecho colorado.

Violentos así solo, así por ir, y a hacerse lado las palmas o a hacerse las manitas dobladas.

Violentos así solo, así por ir, y a hacerse lado las palmas o a hacerse las manitas dobladas.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra.

El País Aéreo

### Génesis de la Aviación Nacional

Por Carlos Puyo Delgado - Especial para EL TIEMPO

La aviación sólo se habla en un hogar, de origen y ambiente...  
"El aviador sólo se habla en un hogar, de origen y ambiente..."

Otros de mis recuerdos en estos días...  
"Otros de mis recuerdos en estos días..."

Recordar que un biógrafo, como un novelista, no puede darse el lujo de ser demasiado demagógico...  
"Recordar que un biógrafo, como un novelista..."

El escritor de biografías debe mirar a su personaje y a la gente que lo rodea en un estado de gigantesca escala mecánica...  
"El escritor de biografías debe mirar a su personaje..."

Y así por el estilo. El biógrafo debe explorar todos los recursos, evitar todo lo falso, contrastar y reconstruir todo lo dramático...  
"Y así por el estilo. El biógrafo debe explorar..."

En el caso de Víctor Hugo, por ejemplo, todo el que haya estudiado su vida sabe que sus cartas de amor a la joven y bella Madama Rivar fueron enviadas por ella, malintencionadamente...  
"En el caso de Víctor Hugo, por ejemplo..."

Un secreto muy importante del arte de la descripción de las personas se encuentra en el hecho de que el autor debe saber lo que él quiere decir y lo que él quiere hacer...  
"Un secreto muy importante del arte de la descripción..."

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra...  
"Y como que el dolor que nos embarga..."

Y como que el dolor que nos embarga y si nos da palmadas en la espalda cuando se va a la guerra...  
"Y como que el dolor que nos embarga..."

31

DOMINGO, FEBRERO 14 DE 1954

El País Aéreo

# Génesis de la Aviación Nacional

Por Carlos Puyo Delgado. - Especial para EL TIEMPO

\*\*\*

Otros de mis recuerdos en estos asuntos por el dominio del aire datan de los años 1906-7, en que el aeronauta colombiano Domingo Valencia volaba en Bogotá en un enorme globo de fuerte y sucia tela, que se elevaba desde la Plaza de Bolívar. Globo que no se sabía dónde ni cuando iba a "atejizar" "arborizar" o "aterri-zar", porque Valencia no tenía mayor control sobre dicho aparato. Si se exceptúa que cuando le parecía que estaba muy alto le hacía abrir parte de su enorme boca para acelerar el escape del gas, que había recibido en una larga inflada. Se hacía esta última en un horno provisional de ladrillo, construido burdamente en las cercanías a la esquina suroeste de nuestra mencionada Plaza y era causa de la admiración de tirios y troyanos. Ese horno en forma de cono invertido, ancho abajo y angosto arriba, era alimentado con leña y petróleo, de las seis a las nueve o más de la mañana, siempre en día domingo, hasta que quedaba inflado y al parecer ansioso por ascender. Fuertes cables, amarrados de postes colocados al efecto, retenían el ya voluminoso artefacto que se balanceaba inquietantemente, hasta el sensacional momento de su partida.

Se efectuaba ésta en medio del silencio y expectativa generales, porque era un suceso sin precedentes en la tranquila vida de la todavía santafereña capital. El aliento de las gentes, sobre todo de los muchachos, parecía entre-cortarse al ver el brusco arranque del colosal aparato, llegando al paroxismo cuando Valencia, vestido de maromero, se colgaba en el momento del arranque, de las corvas, en el trapecio y grifaba a todo pulmón: ¡Viva Colombia!

La mirada de los muchos espectadores y la de miles de personas que ocupaban balcones, tejados, azotes y calles, seguían las caprichosas evoluciones del globo de nuestro arrojado compatriota. El mismo que ya muy cómodamente sentado en su trapecio, agitaba dos banderas colombianas, acto este último que hacía llegar a todos a las proximidades del delirio.

El vuelo duraba aproximadamente quince, veinte y cuando más treinta minutos. Se iniciaba entonces el descenso, porque el mismo globo se comenzaba a

desinflar o porque el aeronauta resolvía aflojar las amarras precipitar el escape del gas. Las gentes seguían angustiadas estas peripecias porque ya se sabía que el globo podía caer en un árbol en una casa, en un pantano o en cualquier otro sitio peligroso. encontrar ese sitio se dirigía también miles de personas que muchas veces, por estar mirando el velivolo, se caían en zanjones alcantarillas o en cualquier otro obstáculo que se les presentaba y no veían en su desenfadada carrera.

El sitio del "aterri-zaje" era rodeado por los curiosos que admiraban la agilidad de Valencia para desembarazarse del globo que con frecuencia se le venía encima. Alguna vez llegó hasta arrastrarlo en medio de una im-presionante expectativa. Después de esta hazaña exhibición el criollo aeronauta se preocupaba mucho por desinflar por completo la apabullada tela y la hacía doblar cuidadosamente, para que la llevaran a su humilde hotel donde la dejaba a buen recaudo. Y en seguida, sin perder un minuto, salía a las calles con un platillo de metal que presentaba a transeúntes y habituales de parques y cantinas, los que le correspondían dándole monedas que a las postre no le debían producir mayor cosa. Aun cuando esta manera de cobrar por su arriesgado espectáculo duraba a veces hasta las ocho o nueve de la noche. Cualquiera cantidad que recogiera, así fuera un millón, había ganado muy bien por su arrojado.

El final de Valencia, si no ar-damos muy equivocados —por lo menos así nos lo contaron— fue el de haber perecido ahogado en el mar, en las costas de Chile, por la imprudencia de hacer un vuelo en Valparaíso y como no tenía idea de la dirección de los vientos ni menos de navegación aérea el resultado no podía ser otro.

Los periódicos de entonces no cesaban en ocuparse y aplaudir lo que era verdadera proeza del mencionado compatriota, siendo tan notoria la modestia de esta persona que no recordamos haber visto ninguna foto, ni siquiera un dibujo del valeroso sujeto. Valencia era bajo de cuerpo, delgado y moreno. Nadie sabía dónde había nacido, ni el lugar en que aprendió su arriesgada profesión.

## HACARITAMA

4

defunciones, de septiembre a noviembre de ese año de 1888, al presentarse esta Compañía de Acróbatas, que venía precedida por la fama de todos sus artistas, tuvo una reacción y así las galerías del patio principal del que es hoy Colegio de la Presentación, recuerdo que tenían llenos completos los palcos levantados en los cuatro costados de ese patio, como así mismo lo que llamaban lunetas, sitio éste delante de los palcos.

Yo ví, aunque sin poder apreciar el trabajo, por mi tierna edad, varios números de acrobacia en que figuraban los saltos, los bailes en el alambre, la bola que hacía andar Sofía, yendo sobre ella y batiendo con sus manos unas banderolas..., una pantomima de un toreo lidiados por toreros que cabalgaban unos caballitos y en el que tanto el toro como esos equinos, eran armazones forrados de tela pintada convenientemente.

Creo que fué para cerrar la temporada acrobática que la Compañía, con el concurso de muchos niños ocañeros y con derroche de lujo, presentó una pantomima muda: el cuento de la Cenicienta.

Cuando evoco estos recuerdos, siento vibrar en mi memoria las armonías de aquellas danzas y pasillos que se tocaban durante los bailes de Santiago Sánchez en el alambre y en la cuerda teza, o cuando Sofía ascendía la escalera. Con frecuencia en el piano o en el armonio tocó esas melodías que tienen la propiedad, a través del tiempo, de representar con el poder evocativo que tiene la música, todo lo que ví. Quisiera ser músico para escribir esa música y agregarla a estas memorias. Cómo olvidar el sentidísimo pasillo que se tocó mientras se representaba la pantomima muda de la Cenicienta.

### LA PRIMERA ASCENSION EN GLOBO QUE SE VIO EN OCAÑA

En esos días en que trabajaba la Compañía de Antonio Guerrero, se anunció que tanto el mismo Guerrero, Artiles o el Payaso, se elevarían en un globo. Y así fué como una tarde ví desde nuestra casa de habitación, la que fue de los herederos de don José Carvajalino, en la Plazuela de San Francisco, que tendían grandes telas de lienzo blancas y negras, que tomaban medidas y que luego las cortaban e iban Antonio Guerrero, Artiles, Santiago y Timoteo Sánchez. Estaban fabricando el globo. Este espectáculo, que por primera vez iban a presenciar los ocañeros, se anunció para temprano de la mañana de cualquier día, en la Plaza del 29 de Mayo como se intitulaba entonces y que después se llamó Parque de Caro y, de 1930, Plaza de Santader,

en donde entonces no había los camellones que después se hicieron sino simplemente una vías empedradas que partían desde la Columna que recuerda la libertad de los esclavos, a las cuatro esquinas de la misma, formando así cuatro triángulos. En el del Noroeste se hizo una hornilla de regular tamaño de donde se proporcionaría el humo o vapor que inflaría el globo.

Frió y con alguna menuda llovizna se presentó el día, pero esto no fué abtáculo para que la plaza se colmara con toda clase de espectadores. Cuando, acompañado por mis hermanos Manuel María, Luis José y Ramón llegué a la Plaza, ya el globo pendía de una cuerda sostenida por dos largos maderos que comparé con los de una horca o con los que sirven para antenas del inalámbrico. El globo se iba inflando poco a poco, los muchachos que nunca faltan para estos menesteres, ayudaban en la faena manteniendo la tela con sus manos a través de la malla en la cual iba encerrado el globo. Esto lo ejecutaban para impedir que las chispas que se desprendían de la hoguera incendiaran la tela. La música, entre tanto, dejaba oír sus armonías.

Llegó la hora. El globo perfectamente inflado se movía majestuosamente dentro de sus redes y parecía impaciente por emprender el vuelo. De pronto vimos aparecer en la puerta de la Casa Municipal, donde se lee: "Rémora soy del insocial delito —Al fiero crimen aborresco —Infeliz criminal te compadezco—", al esperado areonauta. Era Artiles, vestido de maromero, la cabeza descubierta, llevando en las manos una banderola y un perro pequeño. Llegó cerca al globo y atándose el perro a la cintura agarró la barra de un trapecio, corrieron la cuerda que sostenía al globo y éste vertiginosamente emprendió el vuelo en una ascensión perfecta, con Artiles agarrado del trapecio y quien al desprenderse de la tierra gritó: "Viva Puerto Rico". Lo vimos subir, empequeñeser hasta parecer un soldadito de plomo. Ya a grande altura hacia acrobacias atrevidas y en un paracaídas ad-hoc, votó al espacio el perrito. Con alguna maniobra hizo que el globo descendiera poco a poco y el que al fin fué a caer sobre una casita del barrio del Palomar.

Hubo otras dos ascensiones más y en una de ellas fué Antonio Guerrero el que la protagonizara. En la segunda de Artiles pudo haberse registrado una desgracia: en el momento de desprenderse el globo, por alguna circunstancia, Santiago Sánchez se encontraba cerca de la malla sin advertir que uno de sus pies estaba dentro de los anillos de la misma. El globo partió con Artiles y vimos a Santiago Sánchez que también subía arrastrado por la malla que se había enredado a su pié. A una regular altura pudo soltarse gracias a su habilidad para saltar, y con toda

sangre fría dió en el aire varias volteretas y cayó a tierra de pie.

La Compañía de Antonio se liquidó o se dispersó en Occidente. Tanto la tela del globo como los lujosos artefactos que usamos en la pantomima de la Cenicienta, los compró mi tío, el Padre Barbosa. La tela la regaló a los pobres, lo otro lo dejó en mi casa y en donde poco a poco fuimos destruyendo en teatro, juegos de Semana Santa, procesiones y demás diversiones propias de nuestros juegos infantiles.

Posteriormente hubo otras ascensiones, dos o tres, en diversas épocas. La última que yo recuerdo, fue por un venezolano de nombre Domingo Valencia. En una de estas últimas ascensiones y con otros fracasos anteriores, quedó montado en uno de los árboles de la Plaza y hubo que buscar escalas para que descendiera. Esto ocurrió el 8 de diciembre de 1904.

EDUARDO ARROYAVE VELEZ

A lo cual Córdoba, que no era de esos hombres que se pierden en el guardarropa, y a quien no le pareció que aquello era un bálsamo, le replicó en seguida:

—Y habrá de saber Ud, señor doctor Botero, que yo en ningún caso y por motivo alguno, habría de cambiar por sus grillos estas charreteras que me adornan.

Era que aquel ilustre sacerdote José María Botero y Cadavid era así, y entre sus múltiples anécdotas se recuerda también que, como no quería al señor obispo Gómez Plata, se encontró algún día de paseo con su amigo José Manuel Isaza, en Copacabana, y el saludo fue este:

—Echá pacá esa mano, José Manuel... Y te advierto que te doy la izquierda porque la derecha está muy untada de... Gómez Plata".

\* \* \*

En este Parque de Berrío, en fin, y se dice esto como un último dato de sus distantes crónicas de antaño, se elevó en un globo, en un día del año de 1875, ante la sorpresa de los medellinenses de entonces, el mejicano Antonio Guerrero. Y en 1907 hizo la misma gracia otro aeronauta que correspondía al nombre de Domingo Valencia.

Es que por este Parque, como por la puerta grande de Antioquia, han pasado desde los fundadores de nuestro gran grupo humano orgulloso y desde los creadores de riqueza, hasta los más eximios héroes y modestos soldados.

Francisco Antonio Zea, de niño, tuvo esta plaza por su patio. Y por ella pasaron después de él Córdoba y Girardot, el general Rengifo, Briceño, Pedro Nel Ospina, Rafael Uribe Uribe y muchos más, diestros en todas ar-

# ANOTACIONES EN NUESTRA HISTORIA AERONAUTICA

Por el Teniente Coronel FAC  
ALBERTO DUQUE R.

...**A** vosotros, que entre la nube y el abismo  
montáis guardia de águila sobre la mon-  
taña y sobre el mar para que sea pura y sosegada  
la frente de los hombres”.

Luis Enrique Sendoya

**L**A HISTORIA del vuelo del hombre bien puede iniciarse con la leyenda de Icaro. Otro punto de referencia puede ser, el 17 de Diciembre de 1903, día en que los hermanos Wright, realizaron cuatro exitosos vuelos en una máquina más pesada que el aire, en el primero de los cuales volaron una distancia de cuarenta metros empleando 12 segundos. Pero, ése, apenas fué el comienzo del prodigioso desarrollo de la actividad aeronáutica que se proyectó al espacio en poco más de cincuenta años y cuyo futuro, no se alcanza aún a vislumbrar.

Es indudable que, al tratar asuntos aeronáuticos históricos no puede dejar de mencionarse, así sea someramente, la contribución que aportaron las anotaciones del Genio, Leonardo de Vinci, las Yeyes de Kepler, lo realizado por los hermanos Montgolfier, lo mismo que las experiencias de Sir George Cayley, Otto Lillenthal, Octave Chanute, el Conde Von Zeppelin y Santos Dumont, para apenas citar unos pocos.

Las primeras referencias de aeronautas en Colombia se encuentran en el tomo primero de las “Remi-

niscencias de Santafé y Bogotá” de don José María Cordovez Moure, quien con pintorescos detalles relata las actividades del ciudadano argentino, Don José María Flórez en la capital, hacia 1845.

Con experiencias ocurridas con máquinas más pesadas que el aire se tiene que, se había manifestado desde finales de 1915 un especial entusiasmo por los asuntos aeronáuticos siendo el principal núcleo el Club Colombiano de Aviación, cuyos miembros en el mes de Julio de 1916 dirigieron a las Cámaras Legislativas una importante solicitud, en busca del establecimiento y apoyo para la Aviación. Firmaban esa histórica comunicación los señores: Pedro Jaramillo, Nemesio Camacho, Alfonso López, Carlos Liévano, Ulpiano Valenzuela, Simón Araújo y Luis Nieto Caballero.

Parece que en atención al interés que lograron despertar los miembros del Club Colombiano de Aviación fué expedida la Ley 15, promulgada el 5 de Septiembre de 1916. Esa Ley en su Artículo 7º facultaba al gobierno para enviar: “... un grupo de jóvenes colombianos al exterior donde harán un curso completo de aviación”. La Ley fué san-

cionada por el Dr. José Vicente Concha, como Presidente de la República y el Dr. Salvador Franco, como Ministro de Guerra.

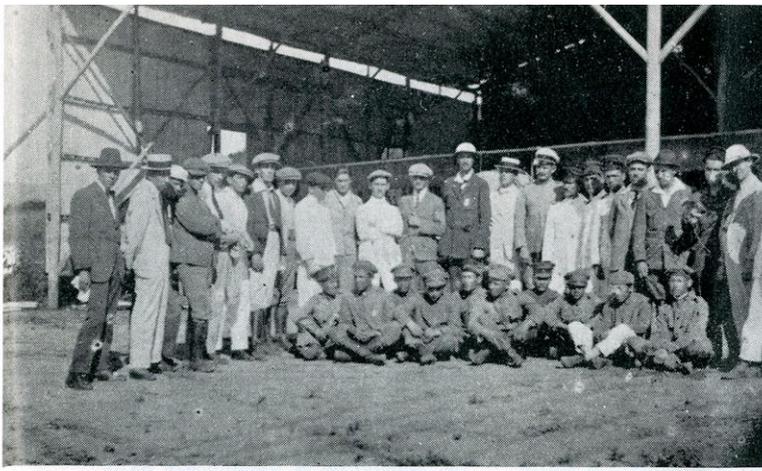
**T**RES años después, el 31 de Diciembre de 1919, aparece la Ley 126, que se ha considerado la medular de la organización de la Aviación Militar Colombiana. En ella se dispuso:

*Artículo 1º* — “Introdúcese en el Ejército la Aviación que constituirá la quinta arma”.

*Artículo 2º* — “Autorízase al Poder Ejecutivo para reglamentar el arma de Aviación, en todo lo relativo a dotaciones de personal, materiales, instrucción, grados, servicios que deben desempeñar, reclutamiento, movilización y demás disposiciones que deben caracterizar ésta Arma”.

La Ley que fué sancionada por don Marco Fidel Suárez, como Presidente de la República y don Jorge Roa, como Ministro de Guerra autorizaba al gobierno para adquirir aviones y demás elementos con cargo a la vigencia presupuestal de 1920.

Luégo aparecieron los Decretos-



parecen en la fotografía los primeros alumnos de aviación militar en el momento de su presentación en la Escuela de Aviación de Flandes.

Reglamentarios números 2172, 2182 y 2247 de Diciembre de 1920.

A la vez el gobierno contrataba en Francia, al personal de instructores para la enseñanza de pilotaje y de mecánica de la Escuela que debía de funcionar en el Municipio de Flandes (Tolima) desde los primeros meses de 1921.

El personal francés que llegó al país para cumplir esa difícil tarea fue: Coronel René Guichard - 50 años, Piloto Jefe de Misión; Jean Jonnard - 23 años, Piloto; José Island-30 años, Piloto; Lucien Slosser de 25 años, Jefe Mecánico; y Paul Poillot - 23 años, Jefe Administrativo.

Y siguiendo el curso de la historia se encuentra que el Coronel Guichard fue nombrado Inspector General de Aviación y el Sr. Coronel Gabriel de Páramo fue designado Director de la Escuela de Aviación. Fueron además destinados como Oficiales de Planta: Mayor Félix Castillo Mariño, quien fue nombrado Subdirector de la Escuela de Aviación, Capitán Luis Silva Gómez, Tenientes Abraham Liévano y Delfín Torres Durán y los Subtenientes Eduardo Gómez Posada y Domingo Valencia. A excepción del Coronel de Páramo, los demás oficiales ingresaron también, como alumnos de pilotaje. Los otros alumnos integrantes de la Escuela fueron: Sargentos Primeros José R. Moncada, Roberto Rodríguez, Justino Mariño y Mario Valencia; Cabos Primeros: Julio A. Parga, José Ignacio Forero y Emiliano de la Peña; alumnos civiles: Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Luis E. Sepúlveda, Carlos Santamaría, Humberto Hoyos, Francisco Chement y Gustavo Samper Gutiérrez; Aprendices de mecánica: Marco F. Lizarazo, Enrique Rivas, Rafael Samper, Enrique Campuzano, Luis García, Luis Bautista y Gabriel Rosas; Montadores de Avión: Julio Couver, Carlos Calderón Umaña, Benjamín Méndez Rey, Jorge Boada y Rafael Corredor.

**E**N el mes de Febrero de 1921 a bordo del vapor "Hércules" llegaron a Flandes las aeronaves francesas que por su tipo se clasificaron así: 4 aviones "Caudron"

G-3 de doble comando, monomotores; 4 aviones "Caudron" G-4 biplazas, bimotores y 4 aviones "Newport" monoplazas de caza. Todos estaban impulsados por motores: "Le Rhone" de ochenta caballos de fuerza. Desarrollaban una velocidad de 130 kilómetros por hora y tenían un techo estimado de 4.500 metros sobre el nivel del mar.

El 20 de Marzo de 1921 se hizo el primer vuelo de uno de los Caudron G-3 ensamblados en Flandes, y fue ejecutado por el Coronel René Guichard, el piloto francés Jefe de la Misión. El suceso le fue comunicado por el Mayor Castillo Mariño al Sr. Presidente de la República quien envió el siguiente telegrama: "Bogotá, 31 de Marzo de 1921 - Mayor Castillo Mariño - Flandes - Me congratulo con el Ejército, con el señor Ministro de Guerra, con la Escuela de Aviación y con su director por el feliz estreno del aeroplano número A-2 que se sirve usted comunicarme, lo cual agradece su atento servidor, (Fdo.) Marco Fidel Suárez".

A principios de 1921, escribió el Coronel Guichard como prólogo del manual, "Curso Preparativo de Mecánica":

Julio de 1921. El señor Ministro de Guerra, doctor Jorge Roa, felicita al señor Mayor Félix Castillo Mariño, después de haberlo visto realizar uno de sus vuelos solo. Fue él, quien primero lo hizo, como alumno colombiano, el 18 de junio de 1921.

*"Son nuestros votos más ardientes porque el pabellón tricolor, oro, azul y sangre, enarbolado por los pilotos colombianos, flote muy en breve en el cielo de la bella América, dando lustre y gloria a su bien amada Patria. - Coronel René Guichard, Jefe de la Sección de Aviación".*

Al avanzar el funcionamiento de la Escuela, comenzó el gobierno a apreciar lo costoso de la operación de la misma, en un momento de grandes dificultades económicas para el país. A mediados de Junio de 1921 se escucharon las primeras frases de alarma, debido a que se vislumbraba su clausura en fecha muy próxima.

Hasta ese momento los vuelos que se habían desarrollado habían sido de doble comando, o sea de un alumno acompañado de un instructor. Y así se llegó a la mañana del 18 de Junio de 1921. Estaba encargado de la Dirección de la Escuela el Mayor Félix Castillo Mariño, ya que, el Director, Coronel Gabriel de Páramo, se había ausentado a Bogotá para tratar asuntos oficiales.

Es entonces cuando para salvar la vida de la Escuela y el futuro de la Aviación Militar Colombiana el Mayor Castillo Mariño, con apenas nueve vuelos de doble comando, realizó el "primer vuelo solo" de un alumno colombiano en la Escuela de Flandes, logrando producir en el país una extensa ola de optimismo sobre la capacidad y habilidad de los colombianos para volar.

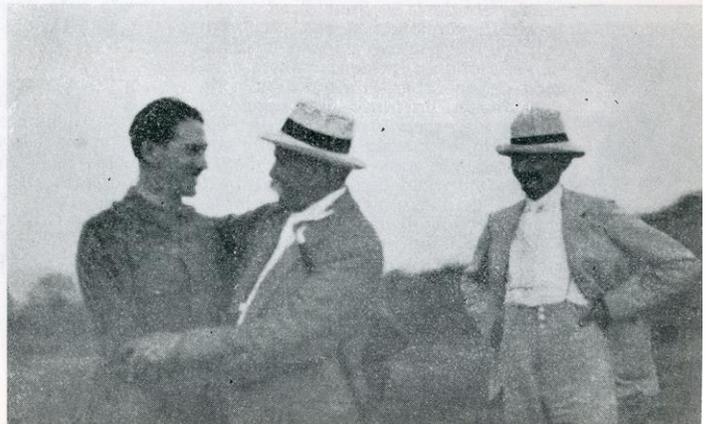
Otro de los alumnos, Justino Mariño, quien debió de alistar la aeronave para el histórico y feliz vuelo, lo relata en carta que ese mismo día escribió a un familiar y cuando todavía lo cobijaba la emoción de la hazaña del distinguido oficial colombiano:

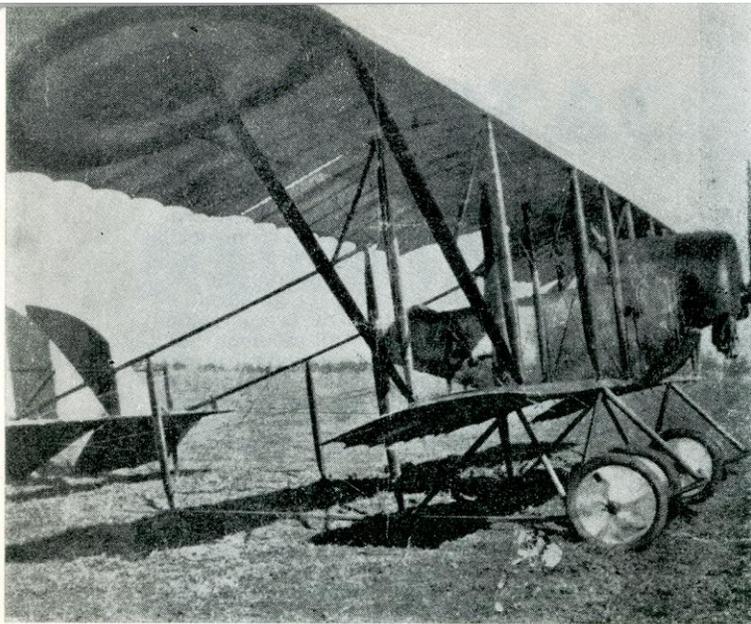
"Flandes, Junio 18 de 1921

Señor Mayor  
Carlos J. Villar  
Bogotá.

Estimado señor:

*Hoy, no puedo menos de participar a usted el placer y el terror que en las primeras horas de la mañana se aposentó en nosotros y que hasta ahora y en adelante nos acompaña. Lo primero, paso a relatarle lo ocurrido en este día que sobresaldrá siempre resplandeciente en las páginas históricas de la Aviación por*





Avión Caudron G-3, uno de los utilizados en la escuela de Aviación Militar de Flandes en los años de 1921 y 1922

los máximos rasgos de heroísmo, sangre fría y talento, pero quisiera poder explicarme de una manera sublime, podría decir, para pintar lo que en mi pecho sentí y contar que tuve parte en ello, y ligarme así, aunque insignificadamente.

... Me retiré otra vez, y cuando me di cuenta, el aparato empezó a avanzar y siguió con toda la velocidad; pero no creíamos se fuera a encumbrar. De pronto observamos que se levantó de la tierra, pero que parecía más bien como si flotara sobre las olas de un mar enfurecido; se paraba en la cabeza, en la cola, ya se caía, ya se levantaba y, por fin siguió una dirección un poco estabilizada, pero ascendiendo. ¡Qué angustia en esos momentos y sin modo de poderlo salvar! Corríamos y nos mirábamos unos a otros y el pánico y admiración aumentaban. Observamos que por fin adoptó una línea de vuelo correcta, dando la vuelta detras del campo y siguiendo en dirección a Bogotá. Estaba alto y nos propusimos a seguirlo con la vista, pero hizo virajes y dió frente al campo; se había retirado unos 3.000 metros.

El Coronel Guichard, que en esos momentos llegaba, al saber lo ocurrido se puso mustio y medio muerto, el pobre, y decía: "Mon Dieu. Esperar el fin. Qué loco!". Por sobre Girardot venía y empezó a descender sin darle inclinación al aparato sino reduciendo el gas, etc. pero con muy buena dirección a la pista. Se reflejaba un fin desastroso y veíamos desaparecer la figura gallarda del Mayor. Bastante alto apagó el motor y descendía con imponencia y orgullo, al mismo tiempo que con suavidad, de manera que la felicidad volvió a nosotros y, como a 20 metros del suelo, repitió lo de la salida y cayó en el momento favorable en que el avión estaba en buena posición, aunque con un poco de brusquedad.

Los corazones se salían de nuestros pechos y un estruendoso ¡"Viva el Mayor Castillo!" resonó en el llano del Tolima, seguido de otros más al piloto Colombiano, y, además, aplausos por lo valiente y atrevido, que creímos se convirtiera en tumba suya. Llegué primero para abrazarlo y felicitarlo. Miré luego el aparato; ninguna cosa le había sucedido. Mientras tanto, el intrépido piloto recibía merecidas ovaciones.

Se declaró Fiesta Nacional, se hizo el Pabellón y en el Casino hicieron brindis todo el día y varios peroraron por tal motivo. El señor Mayor tuvo la cabalerosidad de llamarme al Casino para que participara de la fiesta y, en presencia de todos, oficiales y alumnos, me felicitó por mi ayuda, manifestándome que, con lo que le dije, se había ido con absoluta confianza, y por mi actitud para hacerle obtener esa gloria.

Ha recibido felicitaciones de todas partes y este acto es digno del Mayor Castillo únicamente, aunque no parezca, por su carácter que sea de esa talla.

Los franceses admiraron el acto y también lo felicitaron.

Todos lo envidiamos y nos pesa individualmente el no haber sido uno de nosotros.

Con ésto no hay nada más que contarle.

Reciba, estimado Mayor, el cariñoso saludo del que lo estima en alto grado y le desea felicidades.

(Fdo. JUSTINO MARIÑO).

EL Coronel Guichard dirigió al señor Ministro de Guerra el siguiente telegrama:

"Flandes, Junio 18/21 — Ministro de Guerra - Bogotá. El Mayor Castillo efectuó hoy vuelo solo con magnífico éxito. Felicito cordialmente Aviación Colombiana por feliz realización. (Fdo.) René Guichard".

El Ministro contestó en los siguientes términos: "Enterado hazaña ofi-

cial colombiano que demuestra aprovecha lecciones dadas por Misión Francesa. (Fdo.) Jorge Roa".

Además, el señor Ministro de Guerra dirigió al Mayor Castillo Mariño el siguiente telegrama: "Mayor Castillo Mariño - Flandes - Complacido felicito por primer ensayo de habilidad y extremado valor que honra al Ejército del que es usted digno representante en el Arma de la Aviación (Fdo.) Jorge Roa".

Es innegable que el país se conmovió por la hazaña. La Escuela sobrevivió y un gesto casi épico señala la iniciación de los pilotos colombianos en la conquista del aire patrio.

El costo de mantenimiento de la Escuela preocupó también al Parlamento y fué así como una comisión del Senado de la República y de la Cámara de Representantes la visitó el 10 de Septiembre de 1921. La comisión inspeccionó y observó las actividades tanto en las instalaciones en tierra, como el desarrollo de los vuelos. Al finalizar su visita dirigió la siguiente comunicación al Sr. Ministro de Guerra:

"Con verdadero entusiasmo vimos elevarse en los aires con los Caudrones a los dignos oficiales Mayor Félix Castillo Mariño, Capitán Luis Silva Gómez, Tenientes Delfín Torres Durán y Abraham Liévano y Subteniente Eduardo Gómez Posada, quienes a pesar del fuerte viento pilotearon bien y aterrizaron sin novedad, hecho que aplaudimos por tratarse de los primeros militares colombianos que merced a su esfuerzo y constancia obtienen ese triunfo..... (Fdo.) Victor M. Salazar, Sabino Hernández, Carlos Jaramillo Isaza, Ricardo Jiménez Jaramillo, J. M. Phillips, Julio Plaza, José A. Llorente y Moisés García R."

Y el 13 de Septiembre de 1921 efectuó su "primer vuelo solo" el entonces Teniente Delfín Torres Durán, más tarde un brillante General de la República. El Sr. Coronel Guichard y el Coronel Páramo, dirigieron por tal motivo, el siguiente telegrama: "Flandes, 13 de Septiembre de 1921. Señor Ministro de Guerra - Bogotá. Hoy Teniente Torres Durán hizo primer vuelo solo con buenos resultados. Mayor Castillo continúa volando solo con éxito. Servidores Coronel René Guichard Coronel Gabriel de Páramo, Jefe Escuela".

El Teniente Torres Durán relató, su primer vuelo solo en las páginas de "El Gráfico" del 22 de Octubre de 1921. Se tienen aquí los siguientes apartes:

Imposible experimentar como pasajero en la altura, la honda fruición de un aviador. La recia lucha del avión contra el aire, los saltos que le hace realizar el desequilibrio de la atmósfera y el ruido incesante del motor, pone en el espíritu del piloto el coraje del luchador.

Ya en el aire solo con mi avión, conocí las turbulencias aéreas; me persuadí que es la más hermosa y bella creación que se puede encontrar sobre la tierra; y como piloto

inexperto llegué al convencimiento de que el aeroplano se gobierna y dirige más con el cerebro y con el alma que con las manos y los pies. Fui feliz en mi pequeña travesía y mi aterrizaje. Cuando el aeroplano terminó de rodar sobre la pista y levanté mis anteojos para escudriñar el campo de donde había salido, me llenó de entusiasmo y de alborozo el ver que de todos los hangares se desprendían en carrera hacia mí, grupos de notables y caros compañeros.

El Coronel Guichard en su inmutable seriedad, me extendió la mano y con tono nervioso me dice: "J'ai au mal au cocur". Hermosa expresión de cariño para un piloto novel. Y bendije a Dios por haberme dejado gozar de esta inmensa emoción. (Fdo.) Tte. José Delfín Torres Durán".

El Coronel Guichard y el Coronel Gabriel de Páramo dirigieron con fecha 13 de Septiembre de 1921 al señor Ministro de Guerra la siguiente comunicación:

*"Muy atentamente rogamos a su Señoría se dicte un Decreto concediendo la 'Cruz de Boyacá' a los señores Mayor Félix Castillo Mariño, Capitán Luis Silva Gómez, Tenientes Delfín Torres Durán y Abraham Liévano y Subteniente Eduardo Gómez Posada, como recompensa al interés, consagración y entusiasmo para llegar a ser en tiempo relativamente corto los primeros aviadores colombianos.*

La Escuela continuó su difícil existencia venciendo todos los obstáculos. Para Octubre de 1921 cinco oficiales colombianos habían volado solos. Fueron ellos: El Mayor Félix Castillo Mariño, el Capitán Luis Silva Gómez, los tenientes Delfín Torres Durán y Abraham Liévano y el subteniente Eduardo Gómez Posada.

Estos fueron los antecedentes que sirvieron al Gobierno Nacional para dictar el 4 de Octubre de 1921 el Decreto N° 1153, por medio del cual confirió el título de 'Pilotos de Pista' a los cinco oficiales ya mencionados, siendo la primera vez en la historia de la Aviación Militar Colombiana que ello ocurría y fué además, el único título oficial otorgado por medio de disposición legal que se confirió durante toda la etapa del funcionamiento de la Escuela de Aviación Militar de Flandes (T), a un grupo de sus alumnos de pilotaje.

El Decreto, cuya importancia es máxima en nuestra Historia Aeronáutica, dice en su artículo 2°: "Asciéndese a la categoría de 'Pilotos de Pista' a los señores Mayor Félix Castillo Mariño, Capitán Luis Silva Gómez, Tenientes Delfín Torres Durán y Abraham Liévano y Subteniente Eduardo Gómez Posada. Comuníquese y Publíquese. Dado en Bogotá, a cuatro de Octubre de 1921. (Fdo.) MARCO FIDEL SUAREZ -

Alumnos de la primera Escuela de Aviación Militar. Aparecen, entre otros; Cadete Carlos Santamaría, Teniente Abraham Liévano, Coronel Enrique Santamaría, Mayor Félix Castillo Mariño, Piloto Instructor Paul Poillot, Instructor de Mecánicos Lucien Schlossen, Capitán Luis Silva Gómez, Piloto Instructor Jean Johnnard y Cadete Carlos Calderón Umaña.

El Ministro de Gobierno, Encargado del Despacho de Guerra, (Fdo.) ARISTOBULO ARCHILA".

Y siguiendo la huella de estos cinco primeros pilotos colombianos se impulsaron las aeronaves de otros alumnos y se repitió en la corta vida de la Escuela un hecho que dejó estampado el arrojo y el coraje que en pro de los grandes ideales de la aviación Militar tuvieron sus directivos. Ya se vió cómo el Director Encargado en fecha 18 de Junio de 1921, Mayor Castillo Mariño, realizó el "Primer vuelo solo" como alumno colombiano, luego desde el mes de Octubre de 1921 desempeñó las funciones de Director el Coronel Efraín Rojas Acevedo, más tarde otro notable General de la República, decidió sin la menor vacilación hacer el curso de Pilotaje, siendo su Instructor el Piloto francés Jean Johnnard. Su interés y dedicación hicieron posible que el 20 de Febrero de 1922 encabezara a otro grupo de alumnos en su "primer vuelo solo". Los que lo siguieron en esa fecha fueron: Marco F. Lizarazo, Luis E. Sepúlveda, Justino Mariño y José J. Pérez.

Quedó recogido este suceso en los anales oficiales en el siguiente documento:

#### "MINISTERIO DE GUERRA"

Orden Número 23 de la Secretaría Para el día 23 de Febrero de 1922 "Citación Honorífica del Director, Oficiales y algunos cadetes de la Escuela de Aviación Militar".

El Ministerio de Guerra como un acto de justicia y estímulo se complace en hacer saber a todas las Unidades del Ejército, que merced a la energía, a la aplicación, a la constancia del señor Coronel Don Efraín Rojas Acevedo, Director Encargado de la Escuela de Aviación Militar, del personal de oficiales de aquel establecimiento dentro del cual ha sabido distinguirse el señor Teniente don Eduardo Gómez y del de Cadetes y mecánicos de que son miembros sobresalientes los alumnos Marco F. Lizarazo, Luis E. Sepúlveda, Justino Mariño, y José J. Pérez, el mencionado establecimiento ha realizado visibles progresos llegando hasta el poder efectuar magníficos raids aéreos sin la ayuda de los pilotos y mecánicos extranjeros.

Por el señor Ministro, (Fdo.) ALCIDES ARZAYUS, General y Secretario".

La historia de la Escuela registra las frecuentes visitas que durante el año de 1921 hizo el Dr. Jorge Roa, Ministro de Guerra, como permanente interesado en marcha y admirador de los vuelos que allí se ejecutaban; lo mismo que la visita efectuada por el Sr. Ministro de Guerra, Dr. Aristóbulo Archila, acompañado por altos oficiales del Estado Mayor el día 4 de abril de 1922.

Ese día el Director de la Escuela, Coronel Efraín Rojas Acevedo designó al alumno José Ignacio Forero para que realizara un vuelo ante tan distinguidos visitantes. El vuelo se cumplió con todo éxito, escribiendo más tarde el Dr. Archila: "Como Ministro de Guerra certificado que el día 4 de Abril del corriente año presencié en el Aeródromo de Flandes, el vuelo que, como cadete de la Escuela de Aviación efectuó el joven José Ignacio Forero, en el aparato Caudrón C-3. Este Cadete fué designado para volar por el señor Coronel Efraín Rojas, Jefe de dicha Escuela. Bogotá, julio 6 de 1922. (Fdo.) ARISTOBULO ARCHILA".

De este vuelo hay también otra constancia que dice:

"Hago constar: que el Cadete José Ignacio Forero, fué uno de los alumnos más distinguidos de la Escuela y que además de los buenos conocimientos que posee como mecánico de hangar, sobresalió como piloto demostrándolo así en el vuelo que efectuó solo ante el Señor Ministro de Guerra. Por otra parte su conducta fué muy buena. Flandes, agosto de 1922. (Fdo.) EFRAIN ROJAS, Coronel Director".

Pero la situación económica que afrontaba el Gobierno Nacional, llegó a hacer imposible la existencia de la Escuela que ya funcionaba en precarias condiciones. El gobierno dictó el 28 de Abril de 1922 el Decreto N° 580, "por el cual se suspende el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación". Esta disposición que surtió efecto con fecha 1° de Mayo de 1922 fué firmada por el Primer Designado Encargado del Poder Ejecutivo, Dr. Jorge Holguín y el Ministro de Guerra, Dr. Aristóbulo Archila.

Apenas dieciseis meses había funcionado la Escuela en Flandes, en vez primera en nuestra historia al-



zaron el vuelo para que su mirada recogiera mejor el perfil de la Patria. Cada día de su existencia fué un milagro, cada amanecer encontraba sus corazones palpitando al unísono con los primitivos motores.

Con el convencimiento de que la estela que trazaban sus máquinas era la marca de un destino mejor para la Aviación Militar, dos de sus Directores se confundieron en el arrojío de la juvenil muchachada y solos, guiaron frágiles aeronaves, arriesgando su vida y con ese gesto señalaron senderos de honor y responsabilidad a quienes los siguieron guardiando y enlazando todos los confines de Colombia.

Algunos de los alumnos, al clausurarse la Escuela, siguieron su existencia al lado de los motores y del cielo acogedor, dedicaron luego la mayor parte de su vida al servicio de la Aviación Militar, en donde su labor coronó ilusiones apenas a-

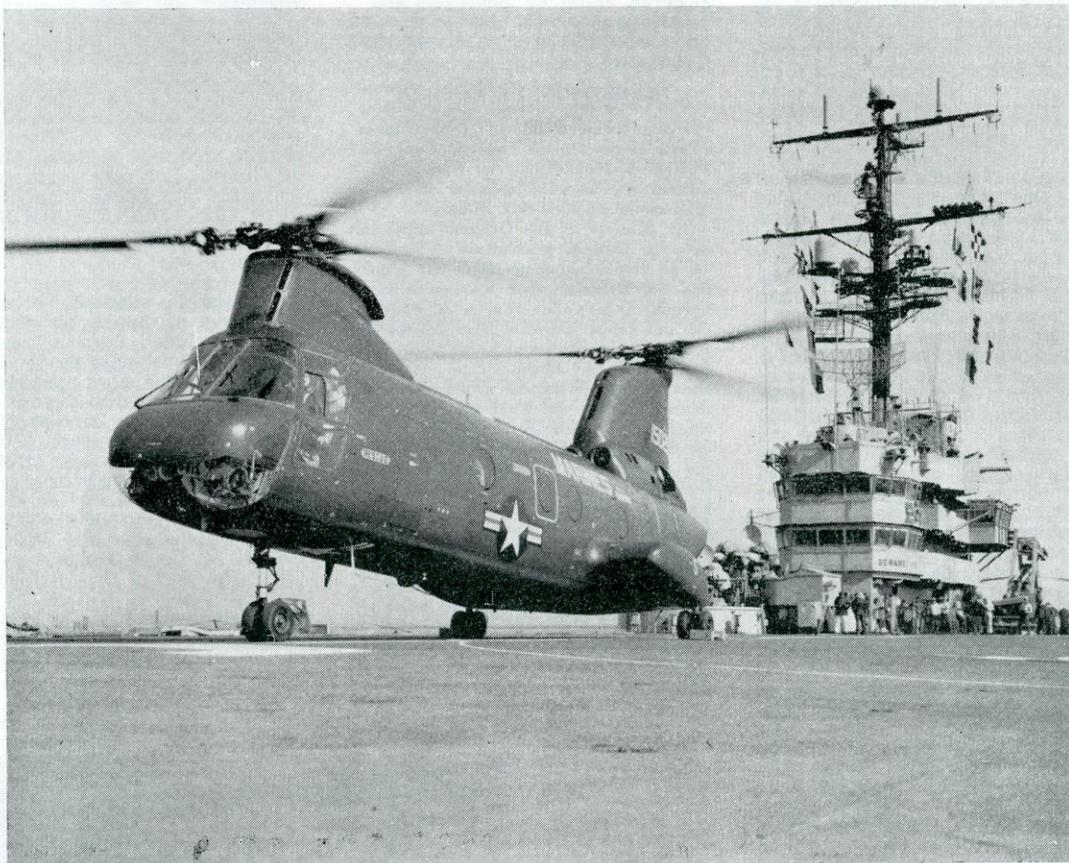
cariciadas a orillas del Magdalena.

Pero, entre los que continuaron enamorados de su ideal y cuando ya no guiaba débiles máquinas de tela y madera, sino con experta y firme mano piloteaba rápidas aeronaves, uno cayó abatido tempranamente. Ese fué Eduardo Gómez Posada. El primero de los Fundadores de Flandes en inmolarse en su sueño aeronáutico. Su coraje, la firmeza de carácter, su tenaz devoción, lo han colocado entre los aviadores admirables de nuestra Fuerza Aérea.

**F**ué así, como los Fundadores comenzaron a enseñarle al país las posibilidades que para su seguridad y desarrollo ofrecía la Aviación. Bien se recuerda cómo en el firmamento histórico de Colombia —citando apenas unos pocos— fueron apareciendo: Cami-

lo Daza, nuestro "Pionero" por excelencia, con su ejemplo de toda una vida dedicada a la actividad aeronáutica; Herbert Boy con sus inigualables virtudes del piloto al servicio de la Patria en todos los campos y en todas las horas; Benjamín Méndez Rey, el primer suramericano que recibió la Condecoración "Cruz de Vuelo Distinguido", siendo el único colombiano que entró a figurar en las páginas del Libro "Cincuenta años de la Aviación en el Mundo"; José Ignacio Forero, el primer piloto colombiano que prestó su servicio, en esa condición, en nuestra más antigua empresa comercial de Aviación; para llegar, al Héroe que la Aviación Militar presenta a la Patria con renovado orgullo: Germán Olano.

Esa es parte de la tradición que gravita sobre los aviadores colombianos, en su empeño sin noche ni día, de servir a Colombia.



Un CH-46A Sea Knight de la Infantería de Marina de los Estados Unidos, diseñado y producido por la División Vertol de The Boeing Company, cumplió recientemente prácticas de descenso y despegue sobre la cubierta del portaviones USS OKINAWA. Se practicaron catorce descensos y despegues, en serie, con este helicóptero de asalto mientras la nave avanzaba en el Río Delaware. El OKINAWA está proyectado para llevar helicópteros que tienen como misión la de asalto vertical. Permite acomodar 8 de estos Boeing Vertol CH-46A de dos turbinas en la cubierta de vuelo y 21 en el hangar. La velocidad de crucero del Sea Knight es de 150 mph y puede llevar 25 soldados con equipo de combate.

riódico mencionado, "El Día". Flórez había volado en aquella oportunidad a quinientos metros de altura y su globo medía metros de alto por 10 de ancho.

A fines del siglo pasado y a comienzos del actual, siguiendo imitando el ejemplo de Flórez, los aeronautas colombianos Domingo Valencia —compañero de los fundadores de la Escuela Militar de Aviación de Flandes en 1921 con el grado de subteniente —entonces ilustre "pionero" de 70 años de edad, así como Samuel Guerrero y Rafael Palacios, efectuaron varias sensacionales ascensiones en globo con total éxito en Bogotá, Tunja, Medellín y Barranquilla.

Naturalmente el elemento femenino, que no solamente constituye el bello sino también el audaz sexo (dicho sea sin espíritu peyorativo) no podía quedarse atrás en aquella era de las ascensiones aerostáticas. Desde sus comienzos, pues, como puede verse, la aviación no podía ser, en modo alguno, privilegio exclusivo de los varones, como tampoco lo es ahora cuando las cosmonautas soviéticas han inscrito un nombre de mujer en la formidable aventura del espacio. Porque fue así como una amable dama española, doña Maruja Suárez, efectuó varios ascensos exitosos en Girardot. Y es una lástima, una verdadera lástima, que la prensa de la época no haya registrado su hazaña para orgullo de las hijas de Eva y para orgullo también —hay que tener "fair play"— de los hombres que, definitivamente no podrán nunca jamás creer que haya empresas destinadas únicamente y exclusivamente a ellos, como no sean las de treparse a un árbol sin temor de miradas indiscretas...

riódico mencionado, "El Día". Flórez había volado en aquella oportunidad a quinientos metros de altura y su globo medía 15 metros de alto por 10 de ancho.

A fines del siglo pasado y a comienzos del actual, siguiendo o imitando el ejemplo de Flórez, los aeronautas colombianos Domingo Valencia —compañero de los fundadores de la Escuela Militar de Aviación de Flandes en 1921 con el grado de subteniente —entonces ilustre "pionero" de 70 años de edad, así como Samuel Guerrero y Rafael Palacios, efectuaron varias sensacionales ascensiones en globo con total éxito en Bogotá, Tunja, Medellín y Barranquilla.

Naturalmente el elemento femenino, que no solamente constituye el bello sino también el audaz sexo (dicho sea sin espíritu peyorativo) no podía quedarse atrás en aquella era de las ascensiones aerostáticas. Desde sus comienzos, pues, como puede verse, la aviación no podía ser, en modo alguno, privilegio exclusivo de los varones, como tampoco lo es ahora cuando las astronautas soviéticas han inscrito un nombre de mujer en la formidable aventura del espacio. Porque fue así como una formidable dama española, doña Maruja Suárez, efectuó varios ascen-

mente creada Sección de Aviación como entidad de enlace con el Organismo Ejecutivo y el Ministro de Guerra, así como organismo de control para la aviación comercial y todo lo referente a aeronáutica civil. El articulado de este Decreto, tanto como el de los que le habían precedido, daba testimonio de una maravillosa visión futurista en quienes lo habían inspirado y redactado. Y no se olvide, sobre todo, que son cosas que ya datan de 43 años! Este decreto reglamentaba, igualmente, lo relativo al examen previo y a las condiciones físicas de los aspirantes a alumnos y de los propios alumnos, su número total, la instrucción que debían recibir para el título de Aviadores Militares, mecánicos, observadores, etc., así como las condiciones requeridas para otorgar la respectiva licencia.

—El 18 de febrero de 1921, finalmente, el decreto No. 20 con las listas del personal de oficiales, suboficiales, cadete pilotos, cadetes, mecánicos y personal de mantenimiento que figuraron en la nómina de la Escuela Militar de Flak des, cuyo texto es el siguiente:

## I X

### DECRETO NUMERO 208 DE 1921

(Febrero 18)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

en uso de sus facultades legales,

DECRETA:

**Artículo 1º**—Nómbrese a los señores Gervais Sounier y Daniel Herrera, Jefes de Taller de Mecánica y de Carpintería respectivamente, de la Escuela de Aviación.

**Artículo 2º**—Nómbrese aprendices mecánicos de dicha escuela a los señores Marco T. Lizarazo, Enrique Rivas, R. Pinzón, Enrique Campuzano, Luis García, Luis Bautista, Gabriel Rosas y Jorge Clopatofsky; y obreros montadores de aviación, a los señores Julio Convers, Carlos Calderón U.,

F. Macías, Cayetano Montaña, Roberto Umaña, Benjamín Méndez, Jorge Boada y Daniel Corredor.

**Artículo 3º**—Adjudicase una beca en la Escuela referida a cada uno de los señores, Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Pedro A. Gómez y Luis E. Sepúlveda.

**Artículo 4º**—Destínase en comisión al mismo Instituto a los siguientes Oficiales y Suboficiales del Ejército:

Capitán Luis Silva G., Teniente Abraham Liévano, Sargentos Primeros Juan D. Fernández Benjamín Rodríguez, Jorge E. Rodríguez y José E. Pérez; Sargentos Segundos José Moncada, Roberto Rodríguez, Justino Mariño y Mario Valencia; Cabos Primeros Julio A. Parga, José I. Forero y Emiliano de la Peña, y Cabo Segundo Ignacio Maldonado.



personal de alumnos de la primera Escuela Militar de Aviación, al presentar-  
en dicho Instituto en febrero de 1921. Con ellos, los miembros de la misión  
francesa.

**Artículo 5º**—El personal contratado será nombrado por el Ministerio de Guerra, y los asistentes y sirvientes por la Dirección de la Escuela.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá, a 18 de febrero de 1921.

(Fdo.) Marco Fidel Suárez

El Ministro de Guerra,

(Fdo.) Jorge Roa

### Cómo se inició la primera Escuela Militar de Aviación

En los primeros días de diciembre de 1920 varios periódicos de la capital de la República anunciaron la admisión de Oficiales, Suboficiales y Cadetes para ingresar a la primera Escuela Militar de Aviación. Al mismo tiempo detallaban los exámenes a que deberían ser sometidos en la Escuela de Londres, el 5 de febrero del año siguiente.

No fue relativamente numeroso, valga la verdad, el grupo de jóvenes que en aquella ocasión aspiraron a seguir la carrera del aire, y a fe que no les faltaba razón en sus dudas y vacilaciones: la aviación era por entonces un sistema de locomoción desconocido, muy nuevo, lo suficientemente arriesgado y peligroso como para descorazonar a los que no se sintieran con muchos ánimos de seguirla y, sobre todo, alimentada por la falsa creencia de que solos los europeos estaban en condiciones de pertenecer a ella.

Así las cosas, el 5 de febrero del año ya citado el pequeño grupo de presuntos alumnos viajamos a Girardot. Allí nos esperaba el entonces Teniente Delfín Torres Durán, gran amigo y señor, quien al darnos la bienvenida nos advirtió en forma muy clara que la Escuela no estaba todavía dotada de alojamientos para cadetes y que, por lo tanto, éste sería un corredor de la vieja casona perteneciente a Luis Calderón Tejada ocupada en esos días por el "Batallón de Infantería Sucre".

Mis lectores conocen todos sin duda alguna, a Girardot. Pero bien que no es el frío lo que domina allí, precisamente. Por el contrario, el calor y la incomodidad nos asaltaron de inmediato. Tanta falta de confort nos obligó a solicitar del Teniente Torres Durán permiso para dormir en los hangares de la nueva Base Aérea, ya terminados afortunadamente. Aquellas construcciones eran de guadua, teja de zinc y piso de tierra apisonada, cosa que permite ya adivinar que, comparadas con las de ahora, estaban muy lejos de ser una maravilla. Las dos primeras noches las pasamos algo menos que regularmente. A la tercera hubimos de tomar las de Villadiego con armas y bagajes, como suele decirse: la invasión de serpientes de cascabel fue tan numerosa que no tuvimos otra alternativa, para librarnos con vida de ella, que emigrar al trote con rumbo hacia el viejo puente de Flandes y dormir en el piso de éste.

El cambio de domicilio (?) nos habría sido útil dadas las condiciones de los hangares a causa de los ofidios, pero una orden perentoria del Teniente Torres Durán nos advirtió la prohibición de salir de la base después de las ocho de la noche. Y más por fuerza que de grado hubimos, entonces, de regresar a los hangares, dispuestos a defendernos no solamente de las serpientes de cascabel sino de las nubes de zancudos y de mosquitos que nos obligaban, inexorablemente, a emprender nueva marcha, clandestina ésta, con rumbo al puente, menos incófortable, a distintas horas para no ser observados. Sobra decir que la "amabilidad" de este recibimiento inicial por parte de serpientes y zancudos desconcertó a muchos de los cadetes pero a otros, por fortuna, nos templó más el ánimo acrecentando nuestra voluntad de seguir adelante por la vía que nos habíamos ya trazado. Cuando el alojamiento definitivo estuvo ya listo (que por otra parte era de una pobreza franciscana y de dotaciones apenas mediocres) empezaron los primeros vuelos que fueron un halago y una ilusión para quienes buscábamos de verdad la aviación, no como un pasatiempo, sino como una profesión y como un deber.

El material aéreo de la Escuela Militar de Aviación se clasificaba así:

LA PRESENTACION DE LA NACIENTE AVIACION MILITAR POR PRIMERA VEZ EN BOGOTA



La Compañía de Cadetes de la primera Escuela Militar de Aviación, en traje de parada el 20 de julio de 1921, en el campo de Muzú. Al fondo los aviones Caudron G-3. Sus integrantes son: José I. Forero, Luis Silva G., Abraham Liévano, Juan D. Fernández, Benjamín Rodríguez, Jorge Rodríguez, José E. Pérez, José R. Moncada, Roberto Rodríguez, Benjamín Méndez Rey, Justino Mariño, Mario Valencia, Julio A. Parga, Emiliano de la Peña, Ignacio Maldonado, Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Pedro A. Gómez, Luis E. Sepúlveda, Marco T. Lizarazo, Enrique Rivas, Rafael Pinzón, Enrique Campuzano, Luis E. García, Luis Bautista, Gabriel Rosas, Jorge E. Clopatofsky, Julio Convers, Carlos Calderón U., Luis F. Macías, Cayetano Montaña, Roberto Umaña, Jorge Boada y Daniel Corredor.

Todo esto, su buena estrella o su sangre fría y para el caso quizá solamente lo último le permitieron librado de aquel angustioso trance. Flórez perdió su globo pero ganó su vida.

Al año siguiente, y desde el patio del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario en Bogotá, por lo Flórez tenía especial predilección por este género de pistas, o suponía que los estudiantes le traían buena te, hizo una segunda ascensión que fué mucho más dramática que la realizada en Popayán. Parece según lo lata el periódico capitalino "El Día", que ella no presentó mayores inconvenientes de despegue ni de desarrollo los inconvenientes se presentaron al intentar el descenso: o Flórez era un técnico avezado en este género cosas, o su mala suerte era mucha. O ambas cosas al mismo tiempo. Es lo cierto que su globo fué a caer sobre el tejado de una casa contigua al Hospital de San Juan de Dios, como queriendo buscar medios que lo tendieran por si de pronto se rompía algo. El aeronauta "Atejizó" en el salidizo que formaba el alero, a considerable altura sobre el nivel de la calle. Sin perder la serenidad logró asirse al cable que pendía siempre de la barquilla para ocasiones de emergencia y descender por él como un maromero. Estaba escrito, sin embargo, que las cosas no acabarían tan bien para él. Flórez hubo de concluir su descenso dejándose caer a tierra desde el sitio en que concluía el cable, dándose así el primer "costalazo" de que se tenga noticia en la historia de la Navegación Aérea Colombiana.

Un periódico local "El Día", apuntó en su crónica el hecho de que Flórez había "ido hacia las estrellas". Y puede ser coincidencia, o premonición, pero lo cierto del caso es que la traducción de esta frase al latin da exactamente la que hoy es el emblema de la Fuerza Aérea Colombiana: "Sic itur ad Astra".

"El Día" agregaba también que Flórez había volado en aquella fecha a 500 metros de altura y que su globo medía 15 metros de alto por 10 de ancho.

Entre la hazaña de Flórez, el Precursor en Popayán y la "Era del Globo" en Colombia, transcurrieron cerca de cincuenta años. La "Era del Globo" tenía algo o mucho de circense. Sus protagonistas principales se llamaban Samuel Guerrero, Rafael Palacios y Domingo Valencia(1). Su público, el gratuito que se limitaba a mirar hacia arriba y como único pago dió los aplausos de la muchedumbre y alguna que otra moneda en la gorra del aeronauta. Los transportes seguían siendo todavía el tranvía de mulas en las ciudades y los ferrocarriles con locomotoras de vapor, jadeantes, o la yegua fina del vecino rico, allí donde no había el ferrocarril ni el tranvía de tracción animal. Hasta que de repente, a todos los colombianos les dió por volar. Y no precisamente en globo.

(1) En 1919, Domingo Valencia fué uno de los fundadores de la Escuela de Aviación, en Flandes, en la cual fué admitido. Y sea de justicia recordar en estas páginas las ascensiones que hizo en globo, en Girardot, la española Maruja Suárez



proezas para deleite de chicos y grandes, tales como recorridos por la pista en patines y bicicleta. Y fuera de espectáculo: *Cónsul* cenó como un caballero, destapó una botella de vino, se sirvió un vaso, pidió la cuenta y pagó, gratificando al mozo con una propina.

*Cónsul* quedó en la memoria de los muchachitos que lo vieron en esos días.

Los carabineros se conducen milagrosamente, talcen frente, con rigor y majestad, a los terribles problemas <sup>era</sup> tránsito santiaguino. En especial, con los que causan los <sup>un</sup>ruajes particulares, que son los peores, porque llevan <sup>algo</sup> cheros y patrones insolentes y atropelladores", que gritan "¡caco asoleado!" y otras lindezas de marca mayor, al primer <sup>vi</sup>riante que se les pone a tiro.

El 17 por la mañana, el <sup>and</sup>auta colombiano Domingo Valencia asciende en globo, <sup>de</sup> la Quinta Normal. Pañuelos al cielo, aplausos, brindis <sup>con</sup> <sup>ch</sup>icha baya, tonadas y batir de palmas.

Al día siguiente, <sup>is</sup> <sup>pe</sup> *Deum*, que uno de los testigos recuerda así: "El pueblo se vació en la Plaza de Armas. Su reserva, que parece apatía, estalló. En la Catedral late el pulso colonial en su mejor expresión. Llegó la Escuela Militar a tomar posiciones. Automática, esbelta, elegante, gimnástica en sus mo-

## El Aeronauta Antonio Guerrero

Por Luis Latorre Mendoza

En 1875 vino a Medellín un joven mejicano que respondía al nombre de Antonio Guerrero. Acróbata de alto vuelo (aquí si cabe esa locución), de una acrobacia hasta entonces desconocida por acá, traía un enorme globo de trapo, no para echarlo solo, como lo practicara don Juan Carrasquilla y Monge, sino para elevarse al cielo con él, y de qué modo: en un trapecio colgante, haciendo zafones y volteretas... y a la buena de Dios, donde cayera... Así podía descender en una ciénaga, como en un árbol o en una torre. Y esto si el descenso se verificaba agarrado del aparato, que si no, lo mismo venía a dar la caída en cualquier parte. En tal caso... ¡velorio!, como dicen por acá...

En aquella época se elevó Guerrero cinco veces con relativa facilidad. Siguió luego su peregrinación. Periódicamente volvió a Medellín con sus compañías de acróbatas y volatines. Siguió elevándose hasta notar que escaseaban las fuerzas y entonces confió este ejercicio a sus discípulos Parra y Artiles, quienes verificaron varias ascensiones en Medellín, de 1887 a 1896. El último aeronauta de esta rara y valerosa especie fue Domingo Valencia, antioqueño, que después de 1905 en que aquí actuó, recorrió entre aplausos las repúblicas del sur. Antonio Guerrero fue un caballero en toda la extensión de la palabra. Humilde y sencillo, vivía persuadido de que sus inauditas hazañas podían ser realizadas por todos los mortales; siendo así que para poder llegar allá, es bien grande la cantidad de coraje que se necesita, y sobre todo, tener muy bien, pero sumamente bien puestos los pantalones...

Sabe Dios lo que suda el que se aventura en un avión moderno, bien sentado y sabiendo el destino que lleva... Pero aquello de ir colgado de un trapecio y sin tener idea de lo que al final lo aguarda... ¡al demonio!

## HISTORIA DE LA AVIACION

---

# HACE 137 AÑOS

---

---

# SE ELEVO

---

---

# EL PRIMER GLOBO

---

---

# EN COLOMBIA

---

---

JAIME LASPRILLA LOZANO

---

La noticia es rigurosamente histórica, 66 años antes de volar un avión sobre territorio colombiano, el día 12 de junio de 1843, a las 7 y media de la mañana se elevó un globo inflado con gas de petróleo, siendo su aeronauta el argentino José María Flórez.

La ascensión del globo tuvo lugar en el patio principal del Seminario de Popayán. Después de permanecer varios minutos en el aire, el artefacto empezó a incendiarse sobre el Valle del Ejido, pero afortunadamente Flórez, salió bien librado de su empresa al precio de algunas leves contusiones.

Al año siguiente, el 27 de octubre de 1844, desde otro globo, se elevó en Bogotá. Escogió para la hazaña como "plataforma de lanzamiento", el patio principal del colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.

El descenso, o mejor, la "caída", se efectuó sin contratiempo, sobre el te-

jado de una casa vecina al Hospital de San Juan de Dios. Aquello no fue así no más. Flórez quedó parado a la orilla del tejado a considerable altura pero para él, esa posición era mucho menos peligrosa que la que debía afrontar cuando estaba a bordo de su flamante nave.

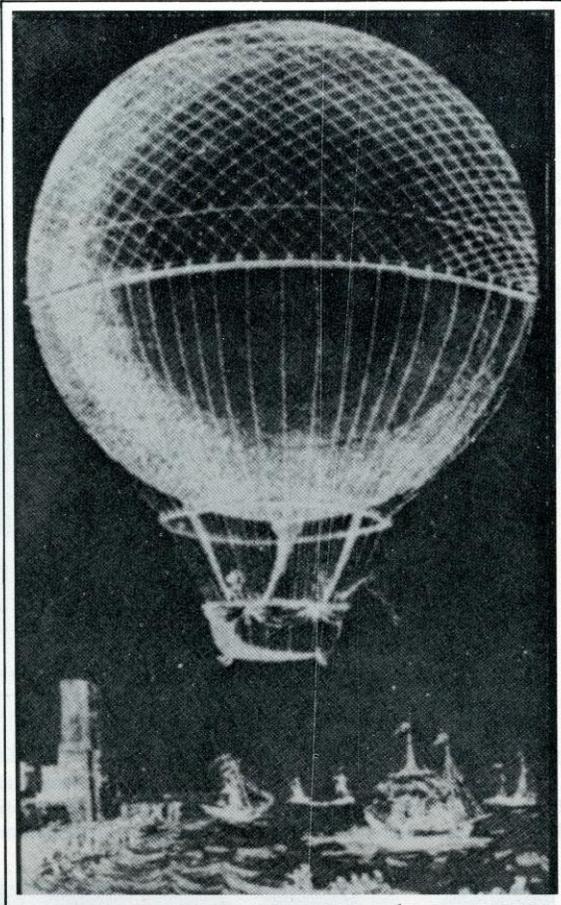
Sin perder su sangre fría, logró agarrar el cable que pendía siempre del globo y que parece indicar que era el *paracaídas* de su aparato para utilizar, probablemente, en las emergencias; de esta suerte descendió en las cercanías del hospital, entonces ubicado en la calle 11 entre las carreras 8ª y 9ª. Sin embargo, el arrojado Flórez no salió ileso completamente de su aventura, ya que el extremo del cable quedó a una cierta altura del suelo, al desprenderse de él sufrió un importante "costalazo".

En esta ocasión el aeronauta voló a una altura de cerca de 500 metros, ya que era bastante para la época. El aerostato medía 15 metros de alto por unos 10

de ancho. Estas proezas de José María Flórez fueron registradas con gran detalle y despliegue en el periódico "El Payanés", de la capital del Cauca y en "El Día" de Bogotá.

Algunos años después tuvo lugar en Pasto, con el permiso respectivo de las autoridades civiles y eclesiásticas, la primera exhibición en aquella capital, constituida por las ascensiones de Flórez, ésto ocurrió el 4 de diciembre de 1890. Entre quienes acompañaban al navegante se hallaban los jóvenes Sin-sajoa y Pasingo, que le ayudaron muy expertamente en la inflada del artefacto, el que salió disparado hacia las alturas, para luego venir a descender en la localidad de Anganoy.

El segundo vuelo se llevó a cabo el 18 de diciembre, es decir, catorce días después, elevándose desde el atrio de la iglesia de San Agustín. En la Canastilla, como pasajero en esta ocasión, iba Sin-sajoa, viniendo a caer, que no a descender, sobre el Río Pasto.



Es interesante para los historiadores de la actividad aeronáutica nacional destacar el hecho de que, cronológicamente al menos, este joven Sinsajoa, fue sin duda el *primer colombiano* en haber volado, o mejor aún, en subir a un artefacto aéreo y desplazarse en él.

La fama y osadía de Flórez despertaron notable inquietud en el país por la cuestión aeronáutica, o aerostática, diríamos mejor, haciendo que el colombiano Domingo Valencia —quien había estado en Méjico— en unión de su compatriota Rafael Palacios, el mejicano Samuel Guerrero y la dama española doña Maruja Suárez, hicieran demostraciones con globos en Bogotá, Medellín, Barranquilla, Tunja, Girardot y unas cuantas poblaciones más que ahora se nos escapan.

Fue tal la popularidad y atracción del globo, como vehículo publicitario, que en esa época se dio comienzo a la propaganda aérea, tan utilizada en la actualidad en los Estados Unidos y Europa. El último globo visto en los cielos bogotanos fue el que se lanzó en la XX Feria Internacional de Bogotá, lanzado entre el 5 y 20 de julio de este año, anunciando a los bogotanos la apertura de la exposición.

Pero volviendo a Valencia, transcribimos una noticia que apareció en el periódico de Bogotá "El Telegrama" en su edición del 17 de mayo de 1904 que decía:

"Ha vuelto a ejecutar Domingo Valencia la arriesgada suerte de ascender en globo inflado con humo caliente. El peligro a que está sometido es constante, y no hay para él medio de defensa, pues no dispone, como en los globos de hidrógeno, ni válvulas, ni paracaídas".

"El público, como siempre, vitoreó a este hombre audaz y valeroso, y lo vimos ascender hasta que no se veía más que un anuncio escrito en el vientre del globo, de la importante Casa de los señores Cabo, Augusti & Cia., de esta ciudad".

Sobre Valencia nos cuenta el veterano periodista don Carlos Puyo Delgado, en una crónica suya aparecida en El Tiempo del 14 de febrero de 1954, que uno de sus viejos recuerdos en asuntos por el dominio del aire, datan de 1906 a 1907 en que el aeronauta colombiano Domingo Valencia volaba en Bogotá, en un enorme globo de fuerte y sucia tela, que se elevaba desde la Plaza de Bolívar, y dice don Carlos: "Globo que no se sabía dónde ni cuándo iba a "atejizar", "arborizar" o "aterrizar", porque Valencia no tenía mayor control sobre dicho aparato".

Narran testigos presenciales de las hazañas del colombiano, que cuando éste estaba muy alto, le abría al globo parte de su enorme boca para acelerar el escape de gas, el que había recibido en una dilatada inflada. Se hacía ésta en un horno provisional de ladrillo, construido burdamente en la esquina suroeste de la Plaza. El horno era alimentado con leña y petróleo, de las seis a las nueve de la mañana (aquí al contrario), siempre en domingo, hasta quedar inflado al máximo. Fuertes cables amarrados de postes, colocados al efecto, retenían el aerostato hasta el momento de su espectacular partida.

La gente quedaba paralizada, especialmente los chicos, cuando Valencia, vestido de maromero, se colgaba de las corvas en el momento del arranque, gritando a todo pulmón: ¡Viva Colombia!

Luego se sentaba en el trapecio, agitaba dos banderas colombianas y entonces el público llegaba al paroxismo.

El vuelo duraba, aproximadamente, de quince a veinte minutos; en contadas ocasiones permanecía en el aire hasta treinta minutos. Al caer a tierra, salía con un platillo de metal en las manos que presentaba a las gentes quienes, la mayoría, acudían presurosas a pagarle la hazaña con las monedas a su alcance.

Cuenta don Carlos Puyo en su crónica, según le contaron, que "el final de Domingo Valencia fue el haber perecido ahogado en el mar, en las costas de Chile, por la imprudencia de hacer un vuelo en Valparaíso y al no tener idea de la dirección de los vientos, ni mucho menos de navegación aérea. El resultado fue fatal, perdiendo así la vida".

Los recuerdos de Valencia que vienen a la memoria del Capitán (r) Justino Mariño, nos ilustran así: por la época del Centenario de la Independencia, año 1910, como acto especial de celebración, la localidad cundinamarquesa de Bojacá, hizo que Domingo Valencia se elevara desde su plaza principal.

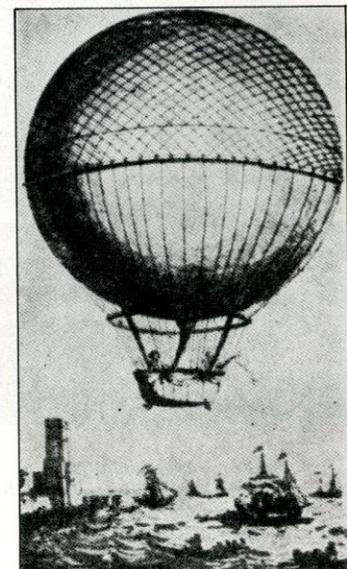
Era un extraño señor de regular estatura, algo moreno, de facciones nada finas, que usaba bigote retorcido, tocado con la clásica cachucha de la época; portaba polainas tubulares de cuero y bastón. Una vez inflado su globo en una hornilla por él instalada para el efecto, se acomodó en una canastilla de bejuco, o mimbre tejido, que estaba amarrada al globo, y finalmente, ordenó a una docena de campesinos, oficiosos ayudantes, que soltaran las cuerdas que sujetaban el globo a la

tierra, ascendiendo el aerostato en el aire de manera oblicua.

Después de varias acrobacias colgado de las corvas, Valencia descendió no sin antes lanzar al público banderines, serpentinatas, confetis y algunas chucherías que la gente se apresuró a recoger. Acontecido su descenso, y a las voces de ¡viva Valencia! ¡viva Valencia!, el personaje, hecho ya un super-hombre y después de hacer caja, las gentes del lugar muy solícitas le ayudaron a envolver y doblar el globo y lo condujeron en triunfo hasta la casa cural para agasajarlo.

Luego nos comenta el Capitán Mariño, que once años después de aquella ascensión de Valencia en su globo en la plaza de Bojacá, lo reconoció en la primera Escuela de Aviación de Flandes, en calidad de Subteniente y como condiscípulo en aquella Institución. Después no volvió a saberse nada de su suerte, dice él.

De esta manera valía la pena recordar a los aeronautas Flórez y Valencia, el primero, el pionero en Colombia del vuelo en aerostato y el segundo, el primer compatriota en la misma inquietud.



Se manifestaba para acuciar en intenso afán al fanático fiel de Cristo, que su Misa empezará, y que fue para ellos como la bendición y regalo, que el Creador dadivisó para el gusto del oído pueblerino.

Sin falta alguna, éstos sones eran ayudados a cadenciar por manóes de gnomos ingeniosos de la música, ahora ya se ahogaron aquellas hadas asfixiadas con el humo de la gasolina que apagaron sus pulmones y sus manos, al incendiarse la Casa Cural.

Perdimos éste regalo del más allá, cubriéndose nuestras campanas con una caparazón que barrerizó las ondas vibrantes musicadas de Juana y María, como fueron bautizadas. Este gratuito sonar solo fue para la generación desaparecida.

Hay que anotar también, que algunos envidiosos que por allí pasaron extasiados al escuchar tan hermoso tintineo, dispersaron el comentario y hasta de Roma enviaron delegados para su compra, lo mismo que de la Catedral de Manizales y de la Arquidiócesis de Bogotá. Impidiendo siempre que no ocurriera algo inoportuno a nuestras campanas, fue la labor que se encomendó el Padre Juan Bautista Gutiérrez.

#### EL PRIMER AERONAUTA COLOMBIANO

El 20 de Junio de 1877, nació en Pácora un niño cuyo nombre fue DOMINGO VALENCIA (GUERRERO) LONDOÑO, hijo de un gran personaje, colaborador en el progreso de Pácora, don Juan Cancio Valencia, casado con doña Susana Londoño.



Domingo Valencia Londoño

Al joven Domingo, el destino lo lanzó por los aires, convirtiéndose en el primer aeronauta reconocido en Colombia.

Esta difícil hazaña, la aprendió de su verdadero padre Nolasco Guerrero, quien se elevó en varias ocasiones en Pácora, colgando de un inmenso globo.

Domingo se elevó por primera vez en Pácora en el año 1897, luego en Salamina y en la tercera ocasión en Aguadas.

A la vez que fue puliendo su espectáculo, (único en Colombia) se convirtió en el gran artista del aire, elevándose colgado de un globo

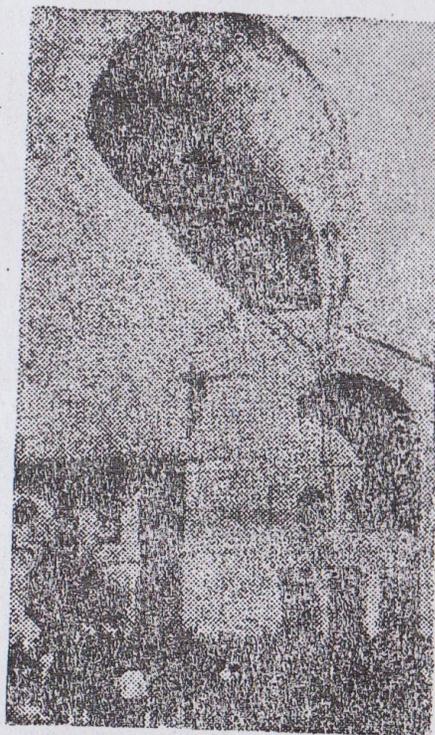
inflado con doscientos cincuenta metros cúbicos de gas, siendo el centro visual de miles de espectadores, quienes lo aclamaban no solo en Pácora, sino en varias ciudades de Colombia, como también en varios países vecinos, tales como Venezuela, Perú, Chile, Méjico, etc., otorgándosele el célebre título de embajador adhonorem, por la espléndida labor de divulgación de nuestra patria, labor que realizó no política, sino artísticamente.

Durante su vida se elevó más de quinientas ochenta y cuatro veces, en distintas poblaciones de Colombia y en varios países vecinos.

Este gran artista se convirtió (en la década del diez) en la figura más atractiva de todo el país, pues, esto era algo fenomenal, escaso y arriesgado para una persona.

En Anolaima (Cundinamarca), se le rompió el globo al salir, sin darse cuenta de ello, y desde los quinientos metros de altura descendió rápidamente, cayendo sobre un árbol, el cual le ocasionó una fractura en la clavícula, no impidiéndole ésto para levantar nuevos vuelos con su yeso a cuestas.

Analicen ustedes la intrepidez de este genio de las alturas, lanzarse con la incertidumbre de regresar a la tierra vivo o muerto, halado de un globo, sin conocer nada de física, sin saber cuánto tiempo va a permanecer en el aire, hasta que su globo vaya perdiendo el gas y empiece a descender, sin saber sobre qué va a caer; esto vuelve loco a cualquiera, sin embargo, hay quien desafíe todas las contrariedades de la suerte, y éste, es el gran Valencia.



Ascensión del primer aeronáuta colombiano en el país de Chile.

La medida promedio de su globo era la siguiente: diecisiete metros de alto y doce metros en su parte más ancha, en su diseño se gastaba cuarenta y cinco piezas completas de género u otra tipo de tela más fina.

En el año de 1909, en el mes de Marzo, se le incendió el primer

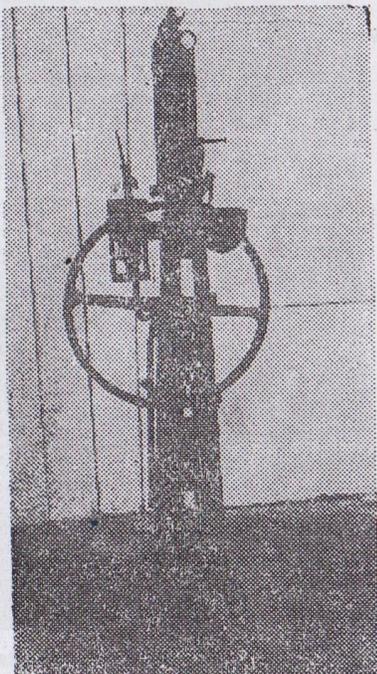
globo con el que sobrevoló los aires de la ciudad de Quito, llamado "América".

En julio del mismo año ascendió colgado del trapecio de un nuevo globo en el país de Chile.

Espectáculo éste que emocionaba y tensionaba los nervios a más de un espectador que salía a las calles a presenciar su ascensión. Este gran hombre no dejaba persona alguna en casa, todas las gentes de los pueblos salían a aplaudir al "Monstruo de las alturas".

### FABRICA DE GASEOSAS

Para asombro de muchos y orgullo de nosotros, en Pácora tuvimos la primera "Fábrica de Gaseosas" que hubo en lo que se denominó "Antioquia la Grande", que comprendía lo que hoy es Antioquia, Caldas, Quindío y Risaralda.



Máquina alemana que proveía el gas, el tapado y el acabado de las gaseosas "Kola".

Fue fundada en 1918 por don Rafael López, la cual funcionó donde hoy queda el café Pilsen, con el nombre de "Kola". Después fue vendida a don Pedro Maya y luego a don Emiliano López en el año de 1926 quien fue el que más la impulsó, introduciendo nuevas marcas de gaseosa bajo nuevas fórmulas, directamente concebidas por él. Don Emiliano la bautizó con el nombre de "Champaña la Naranja", elaborada con esencias de néctar, traídas de los Estados Unidos.

Luego ensancharon la variedad de la gaseosa y elaboraron tres sabores distintos. Con éste nuevo engrandecimiento de la fábrica, tomó el nombre de "La Valvanera".

Esta fábrica deleitó durante treinta y un años el gusto de los pacoreños y las ciudades vecinas. La felicidad de los pacoreños calmando su sed y el deseo de sus órganos gustativos, era hacerlo con una deliciosa gaseosa de las de don Emiliano.

## El segundo

Otro accidente de aviación, tan fatal como el primero, acaba de suceder en la Costa Atlántica. No será sin duda el último. Otros aún nos conmoverán, hasta que nos hayamos familiarizado en lo posible con esa forma súbita de la muerte, como nos familiarizamos ya con el accidente de ferrocarril o con el naufragio. Quién sabe a cuál de nosotros podrá corresponder un puesto trágico en la próxima caída, ¡pues no hemos de dejar de volar, a pesar de todo!

La vida está muy sabiamente constituida, precisamente porque todo en la vida es obra de la casualidad. El secreto de la estabilidad de la vida está en su inestabilidad perenne, el secreto de la sabiduría está en la ignorancia total que poseemos. Nadie sabe qué le va a pasar, y por eso todos avanzan, cada uno con la íntima esperanza de salir bien en el trance. Hay una pequeña frase, más dinámica que la electricidad, más profunda que un corazón y más emocionante que una batalla: ¡Quién sabe! Cuando uno dice: ¡Quién sabe! va a descubrir algo grande, va a moverse en un sentido trascendental, va a hundirse en lo desconocido. ¡Quién sabe! es la única razón de ser de todo, que puede conocerse, es la última palabra y la definitiva, de la filosofía y de la metafísica, es el letrado iluminado que cada hombre trae en la frente cuando nace y lleva en la frente cuando muere.

Es verdad que no hemos de dejar de volar porque la sangre y los huesos de los héroes se acumulen sobre la tierra seca, en las actitudes desgarradoras de la muerte. Para estar acordes con un principio de psicología rudimentaria, hay que presumir que el peligro inminente y violento nos atraerá como torbellino irresistible, como inefable canto de sirenas.

Aquí tuvimos un precursor de la navegación aérea, nuestro Mongolfier: fue Domingo Valencia, ese hombre de valor verdaderamente mitológico, que emocionó nuestros corazones de niños con sus proezas aéreas, cuando aún el aeroplano era apenas una vaga ilusión. Recordemos cómo se elevaba en su globo redondo y sin gobierno,

expuesto a todos los vientos y a la casualidad terrible; las gentes se iban al espacio prendidas de las redes, con arrojo indescriptible; Domingo Valencia, en medio del cielo cándido y trágico, vestido con su bello traje de colores relucientes, hacía cabriolas en el trapecio, se colgaba de las puntas de los pies y de las corvas, con la cabeza hacia abajo y los brazos estirados y movibles, como si se lo estuviera robando un águila, asido de los pies. Ante esas hazañas prodigiosas las del teniente Fonk son cosas de niños.

El segundo accidente de aviación no debe desconsolarnos, ni aún los otros que puedan venir. La aviación en Colombia vale lo que nos cuesta. Hay que incitar el tesón, ya bien probado, de los que se propusieron implantarla en un arranque de patriotismo, y la implantarán, por encima de la catástrofe y el infortunio, a lo largo de esta vía dolorosa.

*El Espectador,*  
*Medellín, 23 de julio de 1920*

## ASCENSION EN GLOBO

Anteayer tuvo lugar en esta ciudad la ascensión del aeronauta colombiano Domingo Valencia, en su globo "Colombia".

Con motivo de que había algo de viento, demoró una hora la operación de inflar el globo, cosa que cuando no hai viento se hace en veinte minutos.

Por el inconveniente apuntado, había resuelto el aeronauta no verificar la ascensión, pues al inflar el globo corría riesgo de que se incendiara. Pero como la gran concurrencia - que por segunda vez acudía a presenciar el espectáculo no pudiera disimular su impaciencia - resolvió Valencia, no obstante el peligro dicho, llevar adelante la ascensión.

A las 4.37 PM., hora en que estuvo listo el globo, se soltaron las amarras i se lanzó el "Colombia" al espacio i con él, colgando de un trapecio, el aeronauta Valencia se sentó en dicho aparato e hizo algo de gimnasia, batiendo al viento dos pequeñas banderas, una chilena i otra colombiana.

La partida del globo produjo una sensación tal en los circunstantes que pudo oirse una sola exclamación de los centenares de gritos que se escaparon en esos instantes

Se mantuvo el "Colombia" en el espacio durante ocho minutos i se calcula que llegó a 500 metros de altura. Descendió a 15 cuabras de distancia, más o menos, del punto de partida, cayendo en la propiedad de don Custodio Espinosa.

Fue recibido por una poblada de más de cien personas que lo trajeron escoltado en un coche. Ayer pasó a despedirse de nosotros, acompañado de su representante, el periodista colombiano don Bernardo Herrera. Hoi se irá a Talca, donde hará otra ascensión.

(Martes 20 de julio).