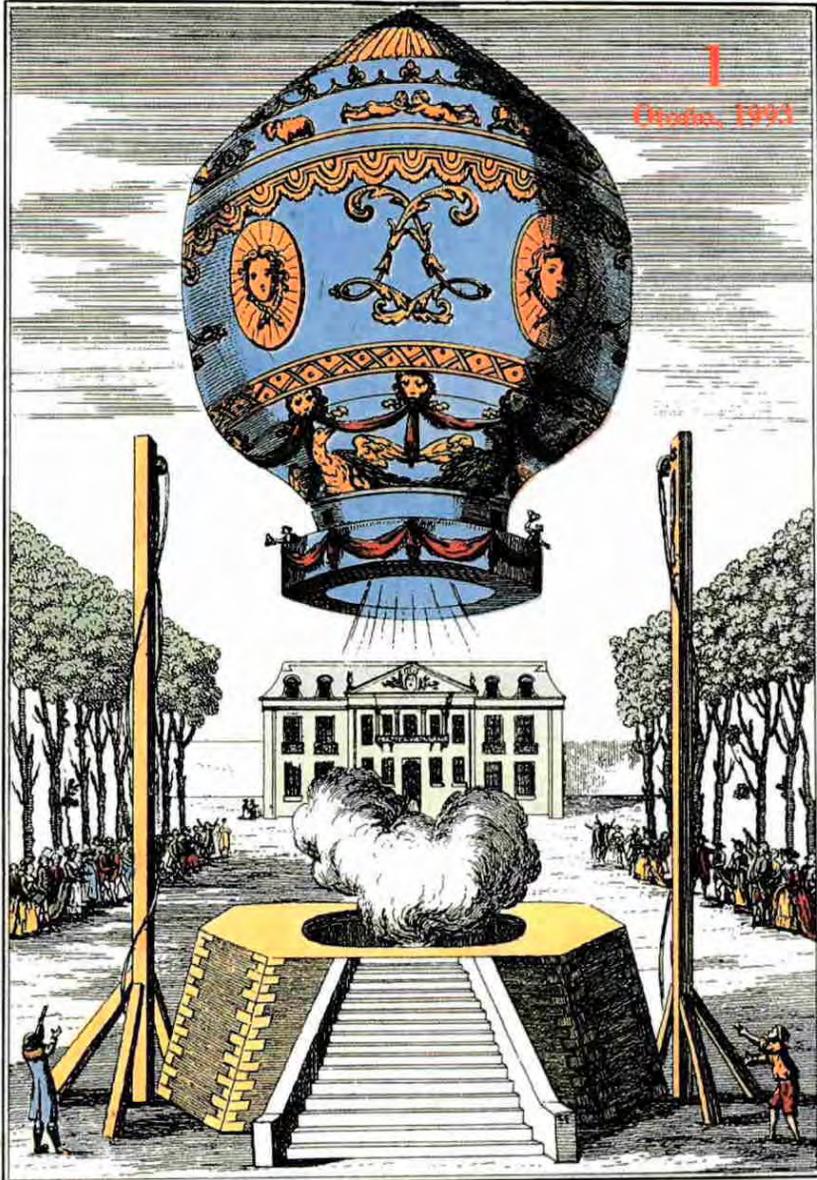


Revista de Historia

TEMPUS

de la Facultad de Filosofía y Letras



I
Ciudad, 1993

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Revista de Historia

TEMPUS

de la Facultad de Filosofía y Letras

1



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

TEMPUS

Directores:

**Roberto Moreno de los Arcos
Gloria Villegas.**

Consejo editorial:

**Mtra. Josefina McGregor
Dr. Miguel León-Portilla
Dr. Edmundo O’Gorman
Dr. Antonio Rubial**

Editor:

Mtro. Enrique Hülsz

Coordinación editorial:

Eugenio Aguirre

Diseño de cubierta:

Marco Antonio Belmar

Diseño y edición electrónica:

Glypho, Taller de Gráfica, s.c.

INDICE

Presentación	7
<i>María Alba Pastor</i> : La historia global y la obra de Immanuel Wallerstein	9
<i>Eduardo R. Ibarra</i> : Cristóbal Colón en su producción epistolar: discurso y utopías	17
<i>Federico Bolaños</i> : Ciencia y conocimiento en mesoamérica <i>circa</i> 1492	35
<i>Arturo Soberón Mora</i> : Felipe de Zúñiga y Ontiveros, un impresor ilustrado de la Nueva España	51
<i>Mauricio Beuchot</i> : La ciencia y la filosofía modernas en la carta contra Feijóo de Francisco Ignacio Cigala (México, siglo XVIII)	77
<i>Roberto Moreno</i> : Los primeros aeronautas en México: Adolfo Theodore (1883-1885) vs. Eugenio Robertson (1835)	83
<i>Antonia Pi-Suñer Llorens</i> : La labor anti-intervencionista de los liberales mexicanos en París (1856-1862)	107
<i>Miguel Soto</i> : La disputa entre Monclova y Saltillo y la independencia de Texas	123
<i>Andrea Sánchez Quintanar</i> : El sentido de la enseñanza de la historia	175
Exámenes Profesionales	185

LOS PRIMEROS AERONAUTAS EN MÉXICO: ADOLFO THEODORE (1833-1835) VS. EUGENIO ROBERTSON (1835)

Roberto Moreno

Los pájaros —todas las aves— tuvieron la culpa. Sin su nefasto ejemplo, parece difícil que el inquieto humano pensara en la posibilidad de apartarse de la tierra para intentar travesías por el aire.

Cualquiera diría que el medio natural del hombre es la tierra. Es cierto. Su ocupación originaria de todo lo que abarca el mundo habitado por nosotros se da en muchos miles de años gracias a su propensión a caminar errabundo en procura de alimentos, de mejores condiciones de vida o, simplemente, en ánimo de satisfacer el más fuerte y noble de sus impulsos, la curiosidad. La invención de la rueda, sin duda uno de los más revolucionarios logros del hombre antiguo, permitió el transporte de hombres, cosas y animales. A éstos les tocó primariamente la noble y pesada tarea de dar su fuerza para la tracción. Con la tierra, pues, no había ningún problema.

El agua que es simplemente un fluido (líquido, incoloro e inodoro) y ocupa, con mucho, la mayor parte de nuestro planeta, bien pronto fue asaltada por el hombre. Es ocioso especular cuántos murieron ahogados antes de que se aprendiera que no respiramos como los peces. Lo cierto es que la lección quedó bien marcada. Dominar este elemento se logró con la limitada capacidad personal de nadar y, desde tiempo inmemorial, con la factura de artefactos que flotaban en su superficie, fenómeno éste que no habrá sido nada difícil de observar aun a nuestros antepasados más primitivos. Dominado, seguramente sin mucho esfuerzo, el principio de la flotación quedaron dos tareas que pronto fueron resueltas: impulsar y dirigir. Antes de los motores de vapor o combustión interna el asunto del impulso en el medio líquido se resolvió por todas las culturas gracias a la fuerza humana con pértigas o con remos y en un estadio ya mucho más elaborado mediante el aprovechamiento de los vientos con las velas. Sabida bien la naturaleza del agua, la dirección alcanzó su mejor forma con los timones. Con todo y sus peligros, surcar las aguas fue un problema técnico resuelto con mucho acierto desde bien pronto. En distintos ámbitos culturales, la navegación propició el intercambio de experiencias humanas ya para bien, ya para mal como hemos tenido ocasión de recordar hasta saciarnos con el tema de las navegaciones colombinas de hace cinco siglos.

El aire fue, por decirlo así, mucho más duro de pelar. Para su conquista se requerían cosas complejas. Lo primero era lograr la ascensión sin que el objeto elevado a los aires se desplomara de inmediato como una piedra. Por una nada extraña similitud con el medio acuático (a fin de cuentas el aire se consideraba también un fluido), el propósito original era el de la flotación en la atmósfera. Las otras dos partes, la impulsión y la dirección, constituyen una

de las aventuras más fascinantes, y por demás divertidas de la historia del ingenio humano.

Aquí no se referirá el desarrollo de la aerostación. Baste decir que por más de dos siglos —a partir de 1783— el modelo científico de volar con aparatos menos pesados que el aire registra empeños notables por la tenacidad, el ingenio, el valor y muchos más componentes dignos de estudio. Curiosamente, el modelo de vuelo con artefactos más pesados que el aire, como las famosas alas de Ícaro —repetidas aún en nuestro siglo— fué el que triunfó definitivamente. No por ello se ha extinguido la aerostación, que tiene clarísimamente mucho que ofrecer en lo utilitario a más de lo deportivo.¹

Hasta donde registran los estudiosos, la primera idea de un aeróstato (lit.: “parado en el aire”) proviene del jesuita italiano Francesco Lana, conde de Terzi (1631-1687). En su libro *Prodromo ovvero saggio di alcune inventioni nuove premesso all arte maestra*, editada en su Brescia natal —y mortal— en 1670, propuso la construcción de un aparato a manera de barquilla elevado por esferas metálicas vacías de aire. La idea no dejaba de tener su lógica: ¿qué cosa menos pesada que el aire que el no aire? El problema eran las esferas de metal.

Entre otros antecedentes se registra un oscuro experimento del brasileño Lourenço da Gusmao, de quien se dice se elevó en Lisboa delante del rey Juan V el año de 1709. No sabemos en qué tipo de aparato pudo haberlo logrado, aunque quienes refirieron la hazaña la plantean infausta por haber dado contra un relieve del palacio lisboetano. Francamente todo este asunto es muy dudoso, pues tan asombroso acontecimiento debió haber dejado abundantísimos testimonios y lo cierto es que no los hay.

Así pues, no queda más que admitir que el logro portentoso que permitió volar por primera vez al hombre se debe a los hermanos Eugéne y Etienne Montgolfier. A finales del siglo XVIII a nadie se le ocurría ya la posibilidad de intentar el vuelo con aparatos más pesados que el aire. La solución fue la que adoptaron los hermanos franceses: inflar un globo, esto es, una tela o papel más o menos esférica, con aire caliente que, ya se sabía desde siempre, tiende a la ascensión. Del tamaño del globo y de la posibilidad de qué efectivamente se llenara con el aire calentado dependía la posibilidad de subir uno o más hombres.

Los Montgolfier, fabricantes de papel y hombres prototipo de la Ilustración, hicieron un globo de tela forrada de papel, de forma esférica y le introdujeron aire caliente producido por la combustión de paja humedecida y lana seca. La primera ascensión que registra la historia la hicieron en Annonay el 5 de junio de 1783. Su éxito provocó inmediatamente la emulación.

A menos de tres meses de este vuelo inicial se dio un notable avance. Hacia 1776 Henry Cavendish había descubierto el hidrógeno y poco después Priestley logró obtenerlo por la acción del ácido sulfúrico en limaduras de hierro. El gas así obtenido propendía a elevarse en el aire con notable fuerza, pero para la aerostación conllevaba el gravísimo peligro de ser altamente inflamable. Como se sabe, la humanidad afrontó ese riesgo prácticamente hasta

ayer, cuando en 1936 se incendió el dirigible Hindenburg en Nueva York, y cuando ya se había descubierto la manera de producir otro gas ascendente, el muy costoso helio. Pero en el siglo XVIII sólo había el hidrógeno y con él infló un globo el físico Jacques A. Charles, ayudado por los hermanos Robert, fabricantes de aparatos de física. El aeróstato era de seda reforzada con una disolución de hule o caucho y se elevó el 27 de agosto de 1783 en París.

El siguiente paso en esta carrera presurosa por conquistar el aire fue dado menos de un mes después del experimento de Charles por Etienne Montgolfier en el palacio de Versalles delante del mismísimo Luis XVI y su corte. Este globo, de aire caliente, no tenía nada novedoso pero sirvió para hacer un experimento: se elevó con una jaula de animales, con lo que se comprobó que el aire de las alturas era respirable para los seres vivos. (Algo de sospechoso debían tener los pájaros). Este aparato voló el 19 de septiembre de 1783.

La gran hazaña, la que cambió el rumbo de la historia humana se dio poco más de seis meses después del primer experimento. El 21 de noviembre de 1783 surcó el cielo de París, por tanto como 25 minutos, un globo de aire caliente, tripulado (si se puede decir así) por el farmacéutico Pilâtre de Rozier y el marqués Francois d'Arlandes. El mito científico de la imposibilidad del vuelo humano quedaba roto. En cuanto al aeróstato tripulado cabe decir que era un enorme globo azul con muchos adornos y francamente precioso aun descontando las exageraciones perfeccionistas de los grabados de la época. Por lo demás, Pilâtre de Rozier queda en la historia como la primera víctima del vuelo, puesto que murió en el incendio de su globo combinado de aire caliente e hidrógeno al tratar de cruzar el canal de la Mancha en 1785.

El 10. de diciembre de 1783 queda definitivamente demostrada la superioridad del hidrógeno sobre el aire caliente. J. A. Charles y el profesor N. L. Robert realizaron un vuelo que partió de las Tullerías y recorrió París.

A partir de ese momento la aerostación se extendió por todas partes de manera vertiginosa, y muchísimos talentos se aplicaron a los problemas medulares del asunto: la dirección y el impulso. La variedad de aparatos experimentados o solamente imaginados es asombrosa. Las soluciones propuestas llegaron a ser divertidísimas. Tenemos registro de globos con grandes remos y timón como los barcos. Una noble francesa propuso adiestrar águilas para usarlas como cuadrillas de caballos. Hubo globos que elevarían un pequeño barco con velas y timón. Lo cierto es que en el siglo XIX se logró ahusar el globo, impulsarlo con hélices de motores de combustión interna, darle timones, y crear el aparato que se conoce por su adjetivo sustantivado, el dirigible (globo dirigible, pues).

Seguir el relato del desarrollo de la aerostación es realmente un ejercicio de toma de conciencia del talento y la perseverancia humanos. No es aquí del caso.

Pero mientras los científicos, inventores, instrumentistas, técnicos y demás se devanaban los sesos en procura de resolver los graves problemas de la utilización de los artefactos para usos específicos, en los que, por cierto, mucho tuvieron que ver con los logros reales las finalidades bélicas (pronto se

usaron globos cautivos para observar los movimientos del enemigo), otros descubrieron que tenían en las manos un espectáculo muy popular y, por ende, muy productivo.

Empresarios de todas partes organizaban espectáculos de ascensiones con modalidades ingeniosas. La función consistía, puesto que una vez el globo en el aire cualquiera podía verlo, en asistir a una ceremonia en que se inflaba el aparato y, mientras, había música y otras diversiones. Los aeronautas acabaron haciendo trapecismo, ascendiendo con caballos y cuanto se pueda imaginar. Intrépidas mujeres daban prueba de valor, como aquella que se mató frente al rey francés al subir de noche en un globo ¡adornado con velas! Este componente de diversión tuvo fuerte impacto y popularidad algún tiempo.²

La metáfora de que las noticias del logro de los Montgolfier volaran por todo el mundo no aplica en el caso. Sí es cierto que corrieron y navegaron con asombrosa ligereza. Y, como es obvio, estimularon una febril emulación en todas las partes del mundo occidental ya infectado del pensamiento y acciones de la Ilustración. La Nueva España y su continuador México no estuvieron, de ninguna manera ajenos al conocimiento y la experimentación de la nueva moda de conquistar el aire.³



El primer vuelo de un globo por los hermanos franceses se realizó en junio de 1783. Para mayo de 1784 ya se tiene noticia impresa en México de la construcción (probablemente no acabada) de un aeróstato en Jalapa al modelo, se nos dice, de los descritos en las *Gacetas de Madrid*. Como el tema aquí es otro, no se referirán todos los datos que tenemos de los intentos novohispanos más o menos exitosos en la última parte del siglo XVIII. Contamos, por fortuna con un librito de Francisco Vindel donde recoge las informaciones que proporcionaba la *Gaceta de México* en 1784 y 1785, a las que añade unos dibujos con el intento de reconstrucción de los globos.⁴ Seguramente el más interesante de los esfuerzos en esos años fue uno de Puebla, del 11 de julio de 1785, en que se logró elevar por poco tiempo un globo que llevaba suspendida una barca de cuatro y media varas de largo y una media de alto “donde se acomodaron (figurados de armazones) unos hombres representando a los que valerosamente en la Europa han conseguido viajar por los aires”. Quizá las desventuradas experiencias de Rozier y otros retrajeron a nuestros antepasados de los intentos de subir tan arrojadamente como los europeos. Antes de Balbontín y Benito León Acosta, nuestros primeros aeronautas varones, los intentos son todos de nativos del Viejo Continente.

No hay muchos testimonios para referir los avatares de la aerostación en los primeros años del México independiente, aunque no es creíble que se hubiera abandonado totalmente. Por lo menos se registra un globo en 1832. Don Carlos María de Bustamante anota en su aún inédito diario el domingo 23 de septiembre: “Esta tarde se echó un globo hermoso en la Alameda que subió poco por el peso de unos faroles con que lo cargó D. Francisco Ibar”.⁵

Un año después empieza el curiosísimo expediente del aeronauta Adolphe Théodore, quien hubiera podido tener la gloria de haber sido el primer hombre que subiera en globo y viajara por los aires mexicanos. Por lo menos eso era lo que creía él, según el largo texto que se imprimió para el anuncio de su espectáculo previsto para el miércoles 1° de mayo de 1833. Sigue el texto:

Sexta ascensión aerostática del físico don Adolfo Theodore, con el gran aeróstato nombrado El Mexicano, que se verificará el miércoles 1o. de mayo a las cinco de la tarde en la plaza principal de toros de San Pablo.

**SESTA ASCENSION
DEL FISICO DON
CON EL GRAN
NOMBRADO EL
QUE SE VERIFICARÁ
A LAS CINCO DE LA TARDE
DE TOROS,**



**AEROSTATICA
ADOLFO THEODORE,
AEROSTATO
MEXICANO,
EL MIERCOLES 1.º DE MAYO
EN LA PLAZA PRINCIPAL
DE SAN PABLO.**

MEXICANOS Y DEMÁS HABITANTES DE ESTA ILUSTRADA CIUDAD

A invitación de varios ciudadanos amantes de las artes y ciencias he llegado a esta capital, con el objeto de ejecutar en ella una única ascensión aerostática, espectáculo sorprendente en el que un hombre despreciando los temores y supersticiones, se elevará en las remotas regiones etéreas, haciendo flamear, por primera vez, la Bandera Mexicana en los altos cielos de la Unión. ¡Que ciudadano no se envanecerá de un noble orgullo viendo junto al Sol, las hermosas colores del Pabellón trigarante y la audaz Águila, surcar los paramos celestes, mansión que le reservó el Omnipotente Hacedor del mundo!

Los habitantes de esta hospitalaria capital demuestran su cultura protegiendo en sus empresas a los genios laboriosos: en esta consideración no me han arredrado los crecidos gastos que he tenido que hacer en obsequio de mi compromiso, esperando que esta población celebrará con entusiasmo, el que yo sea el primer humano que en esta república se arriesga a elevarse en medio del Éter, a donde todos los escollos son mortales; pero animado mi corazón de los más ardientes deseos científicos, me lisonjeo, ¡oh generosos Mexicanos! que mis afanes a complaceros, serán coronados del más completo suceso, y que la bóveda del firmamento hará eco con mis repetidos votos de ¡Viva el augusto Congreso! ¡Viva libre y dichoso el noble y muy heroico pueblo Mexicano!.

ORDEN DE LA FUNCIÓN

A las tres de la tarde del referido día empezará la función con las mejores Sinfonías ejecutadas por los músicos de la Brigada de Artillería, alternando con una banda completa de cornetas: interín se llenará EL GRAN GLOBO MEXICANO de veinte y siete varas de alto, formando treinta y dos mil pies cúbicos de capacidad, construido en todo en esta ciudad por hijos del país; la operación sorprendente de disolver con los ácidos, ciento sesenta arrobas de fierro de hojas, para elaborar el gas hidrógeno, introducir este mixto invisible en el interior del Globo para henchir este esferoide de magnitud colosal, arreglar los diversos preparativos del primer viaje de un hombre en los aires que dominan los volcanes inmediatos a esta Capital, todo se hará en el interior de la Plaza a la vista de los espectadores, en menos de dos horas por medio de numerosos aparatos neumáticos nuevos adornados con elegante simetría.

A las cuatro, una hermosa sinfonía compuesta al propósito por el acreditado profesor ciudadano José Gambino, titulada “El Globo”, anunciará la despedida del primer correo en la atmósfera, el cual llegando a una altura mediana y todavía a la vista de los concurrentes, echará flores en obsequio de las bellas Mexicanas, a quien el aeronauta tributándoles sus rendidos homenajes, tiene el honor de dedicarles.

A las cuatro y media, un segundo correo mayor hecho de vivos colores de seda elevará velozmente en las nubes un parque de artillería con sus correspondientes piezas, carros de municiones y dotado de número suficiente de artilleros con cuerda mecha encendida para el servicio de la primera salva aérea que saludará a la Bandera al tiempo de desplegarse en los aires; oyendo y viendo los concurrentes el estrépito de los cañones, juntamente con la luz y el humo de los tiros: se lisonjea el físico que la ascensión de dicho parque, nunca ejecutada en Europa ni en América, será vista con agrado del público, y sus deseos serán colmados si merece la aceptación de sus compañeros de armas del benemérito cuerpo de Artillería, en honor de los cuales ha arreglado esta sencilla diversión.

A las cuatro y tres cuartos, se harán los últimos preparativos para el vuelo del aeronauta, manifestando a los concurrentes la hermosa canastilla, en la que subirá a recorrer regiones no conocidas de ningún ser humano, en las cuales se forman los rayos y la nieve acomodando después en ella sus instrumentos de Meteorología, a fin de que con la serenidad que le ha acompañado en sus precedentes excursiones, formar sus cálculos aerográficos para comunicarlos al público, luego que verifique su feliz descenso.

Por fin, a las cinco el aeronauta se presentará vestido de un elegante traje, y con arrojo y valor subirá en su frágil canastilla, cuya

pequeña dimensión y ricos adornos, no se pueden figurar sin verlos, y al compás de una marcha militar, se pasará sostenido de su Globo en el contorno interior de la Plaza; parándose después delante del palco del Exmo. Sr. Presidente de la República, se pondrá respetuosamente a sus órdenes, antes de despedirse de tan benévolos espectadores; luego rompiendo a las nubes hará resonar sus vivas en loor y gloria de la Nación Mexicana.

Es en aquel momento que el impávido viajero se desprende de este suelo privilegiado de la naturaleza, (quizá para no volverle a pisar nunca según los arcanos de la Divina Providencia) que los mayores síntomas de sensibilidad se manifiestan en el semblante de cada uno de los espectadores, fluctuando sus espíritus entre el temor y la esperanza al considerar el desamparo total que sigue al viajero celeste en tan espantosa carrera... A la elevación de 100 varas el volador dejará bajar un hermoso paracaída de tafetán conducido hasta el suelo por una Aguila, dedicada al Sr. general d. Manuel Barrera, en prueba de su agradecimiento y respeto por haberle suministrado los caudales para habilitar esta función. Remontándose más en su vuelo, no se distinguirá el aeronauta cuando todavía se divisará desde el imperio de Júpiter, el GLOBO MEXICANO, como un lucero de fuego en medio de los celajes.

ENTRADA Y PRECIO DE LOS BOLETOS

Desde las dos de la tarde se abrirán tres puertas para la entrada de los concurrentes; en la principal que mira a la Iglesia de San Pablo, se recibirán los boletos de gradas, y la de la izquierda, los de tendidos: se expenderán desde el día 26 de Abril, hasta las nueve de la mañana de la víspera de la función en los parajes siguientes. En la casa del sr. general d. Manuel Barrera, calle del Relox número 11. En casa del volador calle Ancha esquina de la plazuela de San Antonio, casa de d. José María Benavente. En el despacho del teatro principal, y en la casilla de la dicha Plaza de Toros.

PRECIOS

Por una Lumbrera o palco entero con entrada
de 12 personas sentadas 32 pesos

Por grada asiento para una persona 2 pesos

Tendidos 1 peso

NOTA

Atendiendo a los gastos crecidos de la operación, no habrá diferencia del precio en entradas de sol o sombra, advirtiendo que de ningún modo se recibirá dinero en las referidas puertas, debiendo ser la entrada con su correspondiente boleto; cada asiento de grada será numerado; y para evitar la confusión no se dará contraseña de salida.

Las primeras localidades que se expenderán serán las de sombra, acabándose éstas seguirán las de media sombra, y las últimas serán las de sol.

Se avisará por suplemento a los periódicos de la víspera y por rotulones el número de localidades que no se hayan vendido hasta las nueve de la mañana del día anterior a la función, a fin de que los individuos que quieran hacer proposición para comprarlos en parte o totalidad, ocurran a la casilla de dicha plaza, debiéndose rematar los sobrantes al mejor postor, o a las doce en punto de dicho día.

La empresa ni el aeronauta no serán responsables de los fraudes y aumento de precios de los revendedores.

Los correspondientes piquetes de tropa y los agentes comisionados al efecto por la autoridad, celarán del orden de esta floreciente república. Si su éxito corresponde a mi anhelo de complacer a mis indulgentes espectadores, habré llenado mi tarea y serán recompensados los desvelos y afanes de Adolfo Theodore.⁶

El pomposo anuncio contiene algunas cosas dignas de nota:

1. El inefable don Adolfo se nos presenta como “físico” con cinco ascensiones de experiencia. No se dice dónde se realizaron éstas ni con cuánto éxito, aunque parece haber testimonio fehaciente de que sí logró ascender en alguna parte de Cuba, de lo que adelante se hará mérito.

2. En cuanto a lo científico, es claro que se trataría de un globo de hidrógeno obtenido por el método de Priestley. Posiblemente en este particular se dieron las dificultades del primer presunto vuelo.

3. La propaganda se basa en un incipiente pero encendido nacionalismo. Bandera mexicana, vivas al Congreso, al ilustrado pueblo mexicano y demás.

4. No quedan claros los dos “correos”, el que ascendería con flores para las damas mexicanas y el del “parque de artillería”, aunque de este último se dice que no se había visto en Europa ni en América. Es seguro que se trataría de pequeños globos de aire caliente (como los que todavía se pueden ver y llamamos en México “globos de Cantolla”) con algún mecanismo que permitiera hacer lo que ofrecía Theodore. La “artillería” anunciada pudiera haber sido de muñecos como el del globo del siglo XVIII y algunos cohetes que prendería una larga mecha.

Lo cierto es que Adolfo Theodore nunca ascendió —con la muy cantada exposición de su propia vida— en México, y eso generó una divertidísima documentación y artículos en la prensa que han sido bien referidos por Reyes

de la Maza. Para mis propósitos era necesario transcribir el anuncio para hacer ver que en muchísimas cosas la ciencia y la tecnología han de venderse a la sociedad bajo la capa de lo misterioso y espectacular aun a riesgo de cederla a los charlatanes.

Los personajes de esta historia son tres: el aeronauta Theodore, el empresario general Manuel Barrera y el frustrado y furioso público chasqueado. No se referirán aquí, sino en otra parte, todos los incidentes y pormenores del que pudo ser el primer vuelo de un ser humano en México, puesto que es un caso complejo y generó demasiada documentación tanto hemerográfica como de archivo oficial, a más de que ya ha sido tratado por varios autores, entre los que descuellan María y Campos⁷ y Reyes de la Maza. Se trata, en suma, de un asunto de pesos (más de ocho mil si hemos de creer a Barrera) del que no seguiremos los pormenores.

A poco menos de dos años del fracaso de Theodore, el empresario publicó todo un suplemento de diez páginas en la prensa para justificarse ante su público ofendido y timado. Dice en él, aunque hemos de tomar sus palabras *cum grano salis*, lo siguiente:

Mr. Adolfo Theodore ha sido causa de multitud de disgustos que han sobrevenido sobre mí. Cuando este hombre, para mí fatal, fue presentado en mi casa por D. Bernardo AVECILLA, rehusé bastante el adoptar el proyecto de la ascensión que me ofrecía, porque era un negocio absolutamente desconocido para mí. Se me instó con tanta repetición, y se me dieron las seguridades que constan en los periódicos de la Habana y Matanzas, recomendando lo sorprendente de la aparición, que al fin hube de decidirme, con el objeto de dar a mi patria un espectáculo tan nuevo y brillante, y sacar el producto que pudiese del arrendamiento de mi plaza [de San Pablo] en la parte de las utilidades que resultaran según habíamos contratado.⁸

Refiere Barrera a continuación las negociaciones con el aeronauta en asuntos de dinero y cómo le pidió que le mostrara la licencia del gobierno para efectuar la ascensión, lo que aceptó Theodore "y a pocos días me enseñó el documentoen que el señor gobernador del distrito le concede licencia *para hacer en esta ciudad todas las ascensiones que le convinieran*".⁹ Consta, por el texto editado, que el señor gobernador José Joaquín Herrera otorgó la licencia el 11 de enero. A más de cuidar de dejar en claro Barrera que no fue empresario sino habilitador; que no se obtuvo excesiva cantidad de dinero de la fallida función y que no se encontraba en obligación ni con el público ni con el gobierno para realizar otra ascensión, añade:

No se me puede acusar que fuera nimiamente crédulo confiando con facilidad en la habilidad de Mr. Theodore, pues además de cuanto exponen los citados periódicos respecto del buen éxito de sus ascensiones en la Habana y Matanzas, no contradichas ni desmentidas, su

conductor Avecilla, y otras personas, me las aseguraban como testigos presenciales. En tal concepto principié a suministrarle cuantas cantidades iba necesitando para la construcción del primer globo, aparatos y compra de ácidos, etcétera, excediendo el gasto de los 5 mil pesos que me pidió primero, hasta la cantidad de 8,376, 6 reales, 6 granos que consumió en sus preparativos para poder anunciar su sexta ascensión y primera en esta ciudad para el día 1o. de mayo de 1833. Los rotulones que entonces fijó, y *firmó con su nombre y apellido*, para llamar la atención del público, y en los que él solo habla, determinando su función y detallando los términos en que se verificaría, dan un testimonio indudable de que Mr. Theodore era el todo de dicha ascensión...¹⁰

Todo esto viene porque Barrera quiere mostrar que él no era empresario sino habilitador. Suena muy convincente o por lo menos así sonó a las autoridades que después encarcelaron al aeronauta. Barrera se mete a continuación a explicar que hubo diferencias sobre los precios de los boletos de la función y alega que él quiso beneficiar al público y por eso hubo un cambio. Consta, efectivamente, el cambio entre el anuncio impreso por Theodore y lo que después se publicó en el periódico *El Telégrafo* del 24 de abril de 1833. Si el público se benefició o no, queda fuera de este artículo.

El Ayuntamiento de la ciudad anduvo muy atareado con el asunto de la ascensión, puesto que le tocaba cuidar el orden. Oficios iban y venían mientras se aumentaba la expectativa de los ciudadanos que deseaban ver por sí mismos a un hombre que volaba.¹¹ Llegó, pues, el 1° de mayo y Theodore no voló. Hay que dejar a Guillermo Prieto el testimonio de lo entonces ocurrido:

Por aquellos tiempos absorbió la atención y enloqueció a México el anuncio de la ascensión aerostática de Adolfo Theodore.

Hiciéronse lenguas los periódicos, explicando el prodigio; en bandadas corría la gente a procurarse boletos. Madama Adela, modista única de cierta nombradía, reformó su taller, y sargas y encajes raros y puntos riquísimos engalanaban los mostradores, ofreciendo con las joyas todas las magnificencias del lujo.

En los alrededores de la plaza de San Pablo, lugar en que debía verificarse la ascensión, se improvisaban barracas y jacalones para fondas, pulquerías y vendimias.

En los edificios vecinos a la gran plaza se veían amplísimos toldos de brin y de lona, bajo los cuales se distinguían hileras de sillas, bancas y gradas, que ocupó gentío inmenso, convirtiendo en salones las azoteas.

El día señalado ofrecía un conjunto encantador.

Gradas y lumbreras, cuartones y tendidos hormigueaban de gente que parecía precipitarse en cataratas verdaderas desde las alturas.

La función estaba citada para las once de la mañana; en el centro de la plaza, y en un cuadrado de vigas, estaba el aeronauta rubio,



delgado y de mejillas encendidas; había en el suelo un hornillo y se levantaba más alto que la plaza un monstruoso globo encarnado que [se] tambaleaba perezoso, recibiendo el gas, y se bamboleaba preso en su red inmensa a impulso del viento...

La inflazón del globo no llegó a verificarse por más que se hicieron prodigios. Los empresarios dieron orden de que nadie saliese, lo que puso en familia a la concurrencia; pero después asomó su cara el fastidio, se hizo sentir el hambre, y el sitio fue atroz. El contrabando aprovechó la ocasión: valía a una naranja un peso, y un peso un cucurucho de almendras.

Los pollos insolentes como yo, pasaron increíbles agonías.

Por fin el globo no subió, la gente se retiró mohína y Adolfo Theodore, después de bien silbado y de arrojar sobre su globo cáscaras y basuras, tuvo que esconderse para no ser víctima de la ira del pueblo contra el volador.¹²

Fracaso total, pues. Con todo, se hizo un segundo intento de vuelo el día 22 de mayo. En palabras del propio Theodore sobre este segundo fracaso: "a la mayor parte del público le consta los accidentes que la impidieron (la ascensión) a pesar de los innumerables esfuerzos que por mi parte puse para que se verificara, más la imprudencia del señor Mejía, que por turno era el juez de la función, creyendo que era maroma la que se iba a verificar, que sólo en mí consistía el éxito, y sin considerar los accidentes inesperados me hizo aparecer ante el público mexicano bajo el carácter de un hombre embustero e incapaz de cumplir mi oferta, y no contento con esto me redujo a una injusta y rigurosa prisión, de cuyas resultas padeció no sólo mi reputación sino mis intereses".¹³ Parece que el propio general Barrera logró sacarlo de la

cárcel y financiarle otro globo más grande para intentar cumplir con el público, en lo que erogó más dinero. Pero como el gobierno ya estaba amoscado se pidió, por fin, auxilio a los científicos que se alojaban en el colegio de Minas. Sabemos que el presidente de la comisión encargada fue Manuel Ruiz de Tejada y que éste hizo un extenso dictamen que no se encuentra en el Archivo del Colegio.¹⁴ Tenemos, sin embargo el resultado de sus observaciones gracias al general Barrera:

Certificación de los catedráticos de Minería

En cumplimiento de la comisión que U.S. se sirvió darnos en su oficio de veinte y nueve del próximo pasado para que reconociese el globo y aparatos con que Mr. Adolfo Theodore ha ofrecido verificar su ascensión aerostática en esta capital, hemos hecho el debido examen de todo y hallamos que el globo está concluido y en buen estado con volumen y capacidad bastante para transportar aun mayor carga de la que se le destina, aun cuando no se le llene de gas más que las tres cuartas partes de su capacidad, y para la que es suficiente la provisión que tiene de hierro; no podemos decir otro tanto respecto a la cantidad de ácido sulfúrico que nos ha presentado, pues conforme a las experiencias y doctrinas publicadas recientemente en París, en el diccionario Tecnológico, y en la obra de química de Mr. Dumas, necesita una refacción mayor de ácido, esto es, aumentar a lo menos veinte quintales del que actualmente tiene lo que ha ofrecido cumplir. En cuanto a los demás aparatos los hallamos en el número y disposición convenientes. En virtud de lo cual creemos que si se cumple además con algunas indicaciones que le hemos hecho y los operarios proceden con la debida expedición y esmero, deberá efectuarse la elevación del globo, que sólo podrá embarazar o entorpecer una tormenta atmosférica precisamente en el día señalado, y no en los anteriores, u otra desgracia imprevista. Con lo que damos por terminada nuestra comisión.

Dios y libertad. México, diez de octubre de mil ochocientos treinta y tres. *Manuel Tejada, Manuel Castro, Tomás Ramón del Moral*. Sr. gobernador del distrito federal.¹⁵

A volar, pues, dijeron los catedráticos de Minería. El problema esta vez fue que no había en la ciudad provisión suficiente de ácido y tardaría unas tres semanas, pero, mientras, Theodore exigía a Barrera otros mil pesos. El empresario se negó y siguió juicio al aeronauta porque ya había resuelto contratar a otro francés, Eugenio Robertson. Por estos tiempos circuló una hoja de crítica durísima anónima y sin fecha, que se dice se tomó de la *Gaceta de Tampico*. La transcribo:

*Sepa el general trapero
quién es su amigo el globero*

En la gaceta de Tampico de 17 del corriente que recibimos antes de ayer, hemos encontrado el siguiente editorial:

“Asombroso es que los papeles de México desluzcan sus columnas con pretender hacer la apología y vindicación del inexperto charlatán y empírico hablador ;*Theodore Adolfo!* Es un mulato de la Nueva Orleans, que estuvo de criado en casa de D. Eugenio Robinson [¿Robertson?]. Se fue a la Habana, donde pretendió hacer de relojero. No conociendo su nuevo oficio, contrajo deudas inmensas, para cuyo pago se determinó volar por los aires. Estaba a la razón en la Habana el profundo químico-matemático D. Rafael Brusca, que corrió con toda la parte científica del globo. En el globo no era Adolfo más que un autómatas, y por consiguiente no fue tan mal por arriba; pero se precipitó abajo.

“En su segunda ascensión, como no tuvo ayuda, ya engaño al público porque *por razones de contratiempos* no pudo subir.

“Visto malograda su ascensión se fue a Matanzas, y aquí robó como dos mil pesos; porque después de pagada la entrada para la tercer ascensión del celeberrimo aeronauta D. T. Adolfo, subió el globo unas cuantas varas, y bajó con mucha más rapidez de la que había subido. En Puerto Príncipe cometió iguales depradaciones en las faltriqueras de los crédulos. ¿Será posible que se le permita hacerlas en la de los cultos mexicanos? ¿Será posible que haya quien apoye y vindique la infamia y el cinismo?”.

¿Y en vista de esto, no habrá quien se indigne de la desvergüenza con que se quien burlara a un público tan benemérito como el de México?...¹⁶

Lo cierto es que la suerte de Theodore estaba echada. Aunque se publicó en Veracruz en 1835 una nota de anuncio de otra ascensión que programaba, ya se pierde la pista de nuestro personaje. Para los mexicanos quedó como un ejemplo del farsante y embaucador. Tal se muestra en un versito anónimo impreso sin fecha pero posterior a las aventuras aéreas de Robertson puesto que ya se cita a otro aeronauta francés, Lauriat, de 1841 quien tampoco voló en los términos comprometidos:

Versos dedicados a los que volaron hoy

En la primera ascensión
de aquel Adolfo Theodore
nos dio con el dedo atole,
y a todos nos engañó;
¡pero qué sabio soy yo,
pues he aprendido a volar
con solo tlaco de gas
que un vinatero me dio!

Tengo en las vinaterías
unos globos muy bonitos,
las pipas y barrilitos
que se inflan todos los días.

Quien quiera saber volar
que se vaya a "El infiernito",
y aquel buen vinaterito
lecciones les ha de dar;

Y con arriba y abajo,
con brinquitos y demás
puede aprender a hacer gas
sin que le cueste trabajo.

Aurelia vuela este día;
pero ya otras han volado
y con esto le han ganado
con el gas de pulquería.

Las arañas al azar
la cabeza para arriba
el punto se le derriba
y nada pueden mirar,
pues el hidrógeno gas
del aguardiente y tepache
hace siempre que se agache
quien lo acaba de tomar.

Con el gas del chinguirito
y con el del agua fría
me ha dado una hidropesía
que estoy ya como un globito

¡Ah qué bien inflamadito
está mi globo a ocasiones
que beso los escalones
de la escalera y que grito!

Varios de los que han venido
a presenciar la ascensión
de Lauriat, en la ocasión
por volar están dormidos.

Y yo también con los fiascos
y los pipas de la ciencia

estoy haciendo experiencia
por librarme de los chascos.

En fin ya voy yo volando,
lo mismo algunas mujeres,
y de todas las paredes
veis nos vamos agarrando.

A Dios, a Dios que me voy
porque ya me bamboleo,
y ninguna cosa veo
de lo encumbrado que estoy.¹⁷

En contraparte de la nota de infamia de Adolfo Theodore en México se da el caso de que la benevolente Clío lo ha hecho precursor de la aerostación en Cuba como consta de un sello postal de ese país de 1970, que aquí se reproduce. Aparece resplandeciente y heroico como “pionero del aire”.



El aeronauta, también francés, Eugenio Robertson vino a sacarle las castañas del fuego al empresario Barrera y a satisfacer el anhelo de los mexicanos que mal guardaban su incontenible expectación de ver volar a un hombre. En el suplemento de *La Lima de Vulcano* del 10 de enero de 1835, citado repetidas veces aquí, Barrera justifica su conducta, culpa de todo el fracaso a Theodore, logra que no quede del todo claro quién se quedó con el dinero del público y para que éste no lo siga golpeando inmisericordemente en la prensa, saca su mejor rostro así:

Mientras, para dar a mis paisanos y al público todo un testimonio de que no han existido ni la ambición ni la superchería en el asunto del globo, como tanto se ha declarado, sino que esperaba el resultado del expediente para que apareciese el verdadero responsable declarado por convencimiento del juicio; ahora que ninguna autoridad me puede obligar a desempeñar compromisos que no he contraído, voy voluntariamente a costear una ascensión aerostática con mucha esperanza de que no se malogre como sucedió con las anteriores por la impericia o llámese mala fe de Theodore.

Luego que supe que Mr. Robertson se encontraba en los Estados Unidos del Norte y que había verificado varias ascensiones en N. York, practiqué las mayores diligencias para atraerlo a esta capital, a cuyo efecto hablé al Sr. D. Antonio Parrot para que invitase a este aeronauta a emprender el viaje. Cuando llegó a esta ciudad lo solicité por medio del corredor D. Ernesto Masson, y acordamos las condiciones bajo que verificaría una ascensión, quedando estipulado y firmado que le



he de entregar diez mil pesos por el desempeño de la función, cuya suma será depositada tres días antes en la casa de comercio que el aeronauta señale, sin hacer uso de ella hasta el día siguiente de haberse verificado la ascensión...¹⁸

Que Barrera pidiera que se entregaran los diez mil pesos a Robertson después de la ascensión muestra que Theodore —que sacaba dinero antes del vuelo— había dejado amoscado. Que Robertson aceptara esta condición refleja su confianza en lograr en México lo que ya había hecho veinte veces en otros lugares. Es claro que el aeronauta llegó a la capital con su propio globo, aunque no tenemos mayores datos sobre su factura.

No sabemos a ciencia cierta la fecha de llegada de Robertson pero ya desde diciembre de 1833, dos años atrás, el público mexicano tenía noticia de su existencia por un artículo traducido en *El Fénix*. En la sección miscelánea se publicó un texto largo sobre “lo que experimentan y notan los aeronautas en sus ascensiones”. Se trata de una serie de observaciones hechas por Robertson en algunos de sus vuelos sobre “la rareza del aire”. No se dice de dónde se tradujo el texto, que es claramente un artículo de divulgación a partir del libro del aeronauta francés editado en París. La parte de mayor interés para el público común, sobre lo que le ocurría a los seres vivos es la que inicia el artículo:

Hace mucho tiempo se sabe que un animal no puede pasar del aire a que está habituado a otro mucho más denso o más raro sin resentir vivamente los efectos de la transición. En el primer caso tiene que

sufrir el efecto del aire exterior que le oprime más de lo necesario; en el segundo, los líquidos o fluidos elásticos que hacen parte de su sistema, menos contenidos que lo que deben ser, se dilatan y obran contra las telas que los cubren. En uno y otro caso los efectos son con poca diferencia los mismos. Ansias, incomodidad general, zumbido en los oídos y frecuentemente hemorragias. La experiencia de la campana de buzo ha indicado mucho tiempo hace lo que experimentan los aeronautas. M. Robertson y su compañero de viaje han experimentado estos efectos con gran intensidad. Tenían los labios hinchados, vertían sangre por los ojos, sus venas redondeadas se les señalaban como relieve en las manos, y lo que es de notarse, es que conservaron uno y otro una tez trigueña enrojecida, que sorprendía a las personas que los habían visto antes de la ascensión. Esta dilatación de los vasos, en sus ramificaciones extremas, debe producir necesariamente un embarazo, una incomodidad en todos los movimientos musculares, y a esta causa es a la que se debe atribuir principalmente los varios esfuerzos que hizo M. Robertson para tragar un pedazo de pan cuando estaba a una altura marcada por doce pulgadas en el barómetro.¹⁹

Este tipo de descripciones y la noticia de los batacazos que solían darse los aeronautas o sus muertes en un incendio del globo o simple desplome, de seguro le ponían su grano de morbo a los que deseaban ver el espectáculo, a más de las razones simples que se le ofrecían del vuelo. Como se vio más adelante, tuvieron los aeronautas que adobar un poco más sus vuelos para que el negocio no decayera.

Instalado ya en México, Robertson pudo anunciar el 31 de enero de 1835 que el gobernador del distrito federal fijó la ascensión (todavía se pensaba o había creído que sería una sola) para el jueves 12 de febrero de 1835 a las once en punto en la plaza de San Pablo y que los pormenores se publicarían en un anuncio.²⁰ El general Barrera se apresuró a dar noticia, no firmada, de que todos aquellos que guardaran boletos de la fallida ascensión de Theodore ocurrirían entre el 4 y el 9 de febrero para cambiarlos por la de Robertson y dice que la distribución del espectáculo ya se había fijado al público en un cartel.²¹ No se encuentran ejemplares del cartel en el Archivo del Ayuntamiento, pero sí el bando de policía y buen orden impreso para la función dado por Juan María Flores, gobernador interino, el 11 de febrero. Las disposiciones son normales: cuidar el acceso de los coches; que éstos tengan una sola entrada; que sólo se vendiera licor en las casas ya establecidas al efecto y demás. Son curiosas las numeradas 3 y 4:

3a. Las personas encargadas del cuidado de las iglesias inmediatas no permitirán que haya espectadores en las bóvedas y azoteas de ellas, permitiéndose únicamente en los balcones de las torres, previa licencia del señor regidor respectivo;

4a. Los dueños o encargados de las casas inmediatas que quisieran franquear sus azoteas se presentarán al señor regidor D. José María Mercado, encargado de que se reconozcan en cuanto a su firmeza y seguridad, y siendo ciertas se le concederá la correspondiente licencia.²²

Las penas a los contraventores, a más de la responsabilidad en las desgracias que ocasionaren, serían de veinticinco a cincuenta pesos “para gastos de policía” y a los insolventes “de quince a veinte días de servicio de cárcel”. No difiere mucho este texto del que se había dictado para el caso de Theodore y, por cierto, recuerda algunas disposiciones coloniales prohibitorias del vuelo de papalotes en las azoteas.

Ha de admitirse que con Robertson no se equivocó el empresario Barrera, pues constan muchas ascensiones exitosas que había realizado en Europa y América. Seguía en esto la línea de su padre, también aeronauta, cuyas memorias de viajes por el aire se publicarían cinco años después del éxito de su hijo en México.²³ Pero antes, y como para mostrar la pericia de Eugenio y captar más público a la primera elevación humana en aires mexicanos, se publicó un librito con la traducción (por el poeta cubano Heredia) de las descripciones de sus viajes aéreos.²⁴ Parece haber gozado de mucho éxito de ventas.

¡Y esta vez sí hubo vuelo! Al día siguiente, 13 de febrero de 1835, cuando aún no se sabía del paradero del intrépido aeronauta, se daba la siguiente nota de prensa:

Ayer a las once y cuarto de la mañana verifiqué su ascensión aerostática el señor Robertson, elevándose hasta perderse a la vista más perspicaz. La maestría con que desempeñó la operación del gas, y la noble serenidad de ánimo con que se elevó por la región del aire, han confirmado en esta capital que es muy digno de la buena fama que disfruta en todo la Europa por sus anteriores viajes aerostáticos. México ha quedado satisfecha del valor del Sr. Robertson y de sus conocimientos físicos, prendándose al mismo tiempo de su recomendable finura y urbanidad. Celebraremos que en su descenso y regreso a esta capital haya sido tan feliz como lo fue al separarse de nuestra vista.²⁵

La *Lima de Vulcano* hizo la descripción más literaria del extraordinario suceso del 12 de febrero:

El señor Eugenio Robertson, lejos de padecer algún vacío reprehensible en sus compromisos, los ha desempeñado tan exactamente que no ha dejado lugar a otros afectos que a los de la admiración y entusiasmo. A las 9 de la mañana del día 12 se franquearon las puertas de la plaza dando pruebas de seguridad a los primeros que llegaron la presencia de un esferoide de proporcionada magnitud, henchido ya de gas hidrógeno cuanto cabe para el efecto que se pretendía. Consecutivamente fueron lanzados los pequeños globos precursores

BOSQUEJO
DE LOS VIAJES AÉREOS
DE
EUGENIO ROBERTSON

EN EUROPA, LOS ESTADOS UNIDOS
Y LAS ANTILLAS,

POR E. ROCH,

TRADUCIDO DEL FRANCÉS

POR

D. José María Heredia.

BIBLIOTECA NACIONAL
MEXICO

MEJICO:

IMPRESA DE GALVAN, A CARGO DE MARIANO
AREVALO, CALLE DE CADENA NUM. 2.

1835.

para indicar la dirección del viento. A las 11 o poco más entró M. Robertson en su preparada barquilla y se despidió tierna y afectuosamente de sus amigos y de otras personas notables que detenían el vuelo hasta el debido momento de verificarlo. Lenta, majestuosamente y con toda la expresión de la calma en su semblante, recorrió entorno del anfiteatro para rendir las demostraciones de su urbanidad y finura al excelentísimo señor presidente [entonces Miguel Barragán] y respetable público, y concluyó en particular saludando al general Barrera que se hallaba en la plaza.

A la sazón quedó libre el globo de las rémoras que impedían su ascenso, y tomando una dirección vertical se elevó muchos pies sobre la plaza, y allí describió una línea oblicua hacia el sudeste y después hacia el sudoeste, remontándose hasta un punto que no podía distinguirse a simple vista...²⁶

Los periódicos diarios no pudieron dar cuenta inmediata de lo feliz o desgraciado del descenso ni después hubo acuerdo en el punto fijo donde ocurrió. Al día siguiente, *El Mosquito* sólo decía: “celebraremos que en su descenso y regreso a esta capital haya sido tan feliz como lo fue al separarse de nuestra vista”.²⁷ Por su cuenta, *La Lima* dice en su edición del 14 de febrero que todavía andaba Theodore, esta vez en Toluca, con intentos de ascensión que no lograba e inserta textos oficiales del gobierno del estado de México “a fin de acreditar más y más la impericia de este físico supuesto en contraposición” a Robertson. Da cuenta después de la noticia ya transcrita del arribo del aeronauta a la capital informando que “a la una y media de ayer posó sobre un árbol a las inmediaciones de Chalma; ahí recibió auxilio para su regreso; y hoy ha sido cumplimentado según su mérito por S.E. el presidente, por las personas más visibles, por sus amigos y por el público todo que le aprecia”.²⁸

Existe una curiosa litografía de la primera ascensión mexicana de Robertson, que aquí se reproduce por el libro de María y Campos. El globo, no muy grande, está confeccionado a gajos de distinto tono (posiblemente a colores) y en una frágil canastilla se ve al aeronauta de traje negro y sombrero de copa agitando dos banderas. Prueba de que el francés llegó a México con su globo ya construido la da el enorme letrero que dice en el aeróstato “JUILLET 18” (que pudieran ser los dos primeros números del año en que hizo alguna ascensión previa).

También existe un libro o folleto, que no ha llegado a mis manos, con el relato de este primer viaje en México.²⁹ De María y Campos lo tuvo a la vista, reproduce la portada francesa y varios párrafos y deja la duda en sus lectores de si existe o no una traducción. Dice: “La versión francesa de los viajes aéreos de Mr. Robertson, que en su tiempo devoraron los lectores mexicanos gracias a la oportuna traducción del editor Galván, es un invaluable documento...” etcétera, y pasa a transcribir párrafos que, desde luego, no se encuentran en el libro de Roch de que se hizo mención arriba, y nos quedamos sin saber si

Maria y Campos tradujo del libro francés expresamente dedicado al viaje en México o Galván publicó dos libros sobre Robertson en español.³⁰

Del corto relato, vale la pena rescatar la parte “científica”. Según el autor del texto (anónimo, al parecer, con lo que podría pensarse que es del propio aeronauta): “Monsieur Eugene Robertson hizo todos los preparativos con su acostumbrada sangre fría; colocó en la canastilla los instrumentos meteorológicos, un mapa de la región y sus alrededores, algunas provisiones un anteojo, etcétera”. La canastilla que debió serle enviada de Veracruz no llegó y hubo que conformarse “con una sencilla cesta de vara, muy pequeña y bastante mal construida”. Por lo demás, el viaje duró hora y media y Robertson “realizó durante el trayecto experimentos nuevos consignados en una memoria dedicada a la Escuela de Minería, como testimonio de reconocimiento a la vez a los profesores y hacia los alumnos”. No paró ahí en las muestras de deferencia a los científicos mexicanos esa institución. Ya de regreso a la ciudad en su gira triunfal “fue al Colegio de Minería, donde ofreció a profesores y alumnos la bandera mexicana que había utilizado en el viaje. Los obsequiados agradecieron la ofrenda en una carta en la que aseguraban que conservarían la bandera como un recuerdo precioso del primer experimento aerostático felizmente llevado a cabo en la República Mexicana, y que sería depositada en el Gabinete de Física de la Escuela”.³¹ Nada de la memoria científica ni de la bandera sabemos hasta ahora.

Los festejos que se hicieron a Robertson, registrados en el texto arriba citado y en los diarios del tiempo, rebasaron lo que podría ser considerado normal y nos permiten imaginar una ciudad pequeña y pueblerina. Dejando las visitas formales al presidente; las cenas y representaciones teatrales en su honor que dio la mejor sociedad; la visita a la Escuela de Minas y los abrazos que se reseñan del general Barrera (con su honor ya a salvo), el pueblo se volcó de una manera que orilló a una censura muy conservadora:

Exageraciones. Si ha sido muy digna de estimación y moderados aplausos la persona de M. Robertson por sus conocimientos no superficiales de la física, por la exactitud de sus compromisos, por su valor y gallarda osadía, por su urbanidad y finura, y todo esto le ha granjeado el aprecio justo de todo un público, creemos que por otra parte ha habido exceso muy ridículo e ignominioso para un pueblo ilustrado en la demostración de conducirlo en triunfo por las calles con tales ovaciones y rendimientos que llegan al extremo de sacrílegos. ¿Qué dejamos para el inventor de un arte notoria y generalmente útil a la humanidad, cuando así deificamos al imitador de un descubrimiento cuyas ventajas no pueden calcularse en toda su extensión? ¿Qué reservamos al glorioso libertador de la patria y al ornamento más precioso de ella? ¿Qué en fin, al Ser Supremo a quién todo debemos y cuya preminencia es infinita? En nuestra pequeñez, nada restaba que hacer fuera de lo que se hizo con el recomendable aeronauta: Comitiva numerosa, custodia y música militar, cera consumiéndose en su alrededor, aclamaciones festivas, ¡vaya, esto es una vergüenza!³²

No pasaría mucho tiempo para que las veleidades del público y el viento mexicanos le bajaran los humos al aeronauta, el uno con sus abucheos y el hidrógeno al globo, el otro, impidiéndole una segunda ascensión.

Eugenio Robertson realizó todavía dos ascensiones más. La segunda en México y vigésimo segunda de su carrera se anunció para el 22 de marzo de 1835³³ aunque tuvo que posponerse para el 5 de abril. Ésta no se realizó puesto que, según dice el propio Robertson: “al punto mismo de elevarme, un recio viento que yo no pude ni prever ni evitar inutilizó completamente mi globo”.³⁴ Finalmente dejó satisfecho al público el 13 de septiembre con un recorrido que no lo apartó mucho de la ciudad de México.³⁵

El tercer vuelo de nuestro aeronauta en México tuvo un enorme atractivo adicional: “se verificará precisamente dicha ascensión el domingo 4 del entrante octubre a las diez en punto de la mañana, en la plaza de toros de San Pablo; y para hacer el espectáculo más interesante el aeronauta será acompañado de una jovencita mexicana”. Lo cierto es que la ascensión se efectuó el 11 de octubre y, en efecto, lo acompañó una joven mexicana cuyo nombre quedó oculto, con lo que perdemos la posibilidad de exaltar en algo el valor de la primera aeronauta nacional, anterior a los varones. Los pormenores de estos dos vuelos se tratarán en otra parte.

Y así, mientras los mexicanos del recientemente nacido país se entretenían, se encolerizaban o festejaban hasta lo sacrílego a los aeronautas franceses, justo al medio siglo del primer vuelo aéreo, los europeos y norteamericanos trabajaban incansablemente para perfeccionar la técnica y lograr la dirección de los globos. Aunque les faltaba todavía otra media centuria, por fin lo lograron. Pero eso es tema de otro trabajo.

NOTAS

- ¹ Los rasgos generales del proceso de la aerostación mundial en sus heroicos orígenes han dado motivo a una extensa bibliografía. Para los fines de este artículo basta remitir a las buenas enciclopedias como la *Británica*, la *Grand Larousse* y, en especial, la *Espasa-Calpe*, más estimable esta última, porque en la fecha de su redacción —principios del siglo XX— aún se debatían temas científicos y técnicos de la aerostación.
- ² Véase, por ejemplo, para el éxito de estas prácticas en España el ensayo de Isidre Vallés Rovira, “El espectáculo aerostático”, en José Fernández Arenas (coord.) *Arte efímero y espacio estético*. Barcelona, Anthropos, 1988, p. 392-443. Sobre México ha trabajado Luis Reyes de la Maza y se citará su lugar.
- ³ El material de esta breve nota proviene del libro que preparé con un grupo de historiadores al amparo de la Sociedad de Ex-alumnos de la Facultad de Ingeniería de la UNAM y que ha de llevar el título de: *El globo de Cantolla. Historia de la aerostación en México, 1784-1914*.
- ⁴ Francisco Vindel, *Las primeras aeronaves en la América fueron de invención española. (México, 1784-85)*. Madrid, [s.e.] 1954. 34-[18] p. ils. facs. Recoge la interesante disertación del padre Juan Caballero con sus opiniones científicas sobre la aerostación.

- ⁵ Carlos María de Bustamante, *Diario de lo especialmente ocurrido en México*, rollo 18, la cita me fue proporcionada por mi colega Carmen Yuste.
- ⁶ Un ejemplar de la hoja impresa se encuentra en el expediente del aeronauta en Archivo del Antiguo Ayuntamiento de México (AAAM), *Diversiones públicas*, v. 797, exp. 56. La ha reproducido Luis Reyes de la Maza en *El teatro en México durante la Independencia (1810-1839)*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1969. 430 p. (Estudios y Fuentes del Arte en México, XXVIII), p. 303-306. Hay que advertir que Reyes de la Maza transcribe de la versión corregida en cuanto a precios y control de entradas que se publicó en el periódico *El Telégrafo* del 24 de abril de 1833, donde se menciona el anuncio que arriba se transcribió. Reyes de la Maza hace en este libro un excelente resumen del caso y reproduce los más importantes artículos de la prensa de la época. También de Reyes de la Maza, *Circo, maroma y teatro (1810-1910)*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1985. VI-420 p. ils., p. 22-29, con la reseña de los aeronautas Theodore y Robertson.
- ⁷ Armando de María y Campos, *La navegación aérea en México*. México, Compañía de Ediciones Populares, 1944. 196 p. ils.
- ⁸ "Suplemento al núm. 5 de *La Lima*" [*de Vulcano*]. México, t. III, 10 de enero de 1835, no. 5.
- ⁹ *Ibidem*, p. 1. El documento transcrito a p. 5 es curioso. Dice así: "José Joaquín de Herrera, general de brigada y gobernador del distrito federal [*sic* con minúsculas como debería ser] concedo licencia a D. Adolfo Theodore para que pueda hacer en esta ciudad todas las ascensiones aerostáticas en la plaza principal de toros de San Pablo en un globo que descenderá en el paraje conveniente [*sic*]; y le doy credencial para que por todas las autoridades y personas de la comprensión del distrito federal le presten cuantos auxilios necesite; y ruego y encargo a las de fuera del mismo distrito le franqueen los mismos auxilios. Dado en México a once de enero de mil ochocientos treinta y tres".
- ¹⁰ *Ibidem*, p. 1-2.
- ¹¹ Toda la correspondencia que generó este particular entre el 23 de abril de 1833 y el 8 de julio de 1834 se puede ver en el expediente del Ayuntamiento de que se hace mérito a la nota 6. Ahí se encuentran varios impresos interesantes para los bibliógrafos: el anuncio de Theodore, sin fecha, pero seguramente de antes del 24 de abril, que aquí se reproduce en su parte superior con un grabado del globo; un folleto de 4 páginas con las medidas tomadas por el Ayuntamiento; una hoja con el anuncio del segundo intento de ascensión aerostática, esta vez prevista para el 22 de mayo de 1833; un Aviso interesante para esta segunda función; y toda una serie de interesantes textos sobre el enredo que se suscitó por el fracaso repetido.
- ¹² Guillermo Prieto, *Memorias de mis tiempos*. 5a. ed. México, Editorial Patria, 1969. 558 p. (Colección México en el siglo XIX), p. 86-88. Prieto se precia de que unos versos suyos sobre este particular publicados en *El Sol* y *El Cosmopolita* le renovaron sus relaciones con la "alta sociedad".

- ¹³ Suplemento a *La Lima de Vulcano*, p. 7.
- ¹⁴ Santiago Ramírez, *Biografía del señor D. Manuel Ruiz de Tejada*. México, Imprenta del Gobierno Federal en el Ex-Arzobispado, 1889, p. 19-50.
- ¹⁵ Suplemento a *La Lima* citado, p. 8.
- ¹⁶ El impreso “por el ciudadano Antonio Alcalde” en 1833 se encuentra en el expediente de Theodore citado en la nota 6.
- ¹⁷ El caso de Luis A. Lauriat, cuyo empresario era Fernando Laphan, norteamericano, es de 1841. El conflicto se dio porque prometió subir con su hija y subió solo. Archivo del Ayuntamiento de México, *Diversiones públicas*, v. 797, exp. 84. El verso impreso en BNM, 887 LAF.
- ¹⁸ Suplemento a *La Lima*, p. 3-4. Luis Reyes de la Maza se ocupa en sus trabajos también de Robertson y transcribe los textos más atinentes al caso.
- ¹⁹ *El Fénix de la Libertad*. México, 12 de diciembre de 1833, p. 2-3.
- ²⁰ *La Lima de Vulcano*. México, 31 de enero de 1835, p. 56.
- ²¹ *La Lima de Vulcano*. México, 3 de febrero de 1835, p. 60.
- ²² AAAM, *Diversiones Públicas*, v. 797, exp. 58.
- ²³ Etienne Gaspard Robertson (1763-1837), *Mémoires récréatifs, scientifiques et anecdotiques du physicien-aéronaute....* 2 v. París, Lib. Encyclopédique de Roret, 1840. ils. Existe un ejemplar en la Biblioteca Nacional de México.
- ²⁴ E. Roch, *Bosquejo de los viajes aéreos de Eugenio Robertson en Europa, los Estados Unidos y Las Antillas*. Traducción por José María Heredia. México, Imprenta de Galván a cargo de Mariano Arévalo, 1835. VIII-84 p. Ejemplar en la BNM.
- ²⁵ *El Mosquito Mexicano*. México, 13 de febrero de 1835.
- ²⁶ *La Lima de Vulcano*. México, 14 de febrero de 1835.
- ²⁷ *El Mosquito Mexicano*. México, 13 de febrero de 1835.
- ²⁸ *La Lima de Vulcano*. México, 14 de febrero de 1835.
- ²⁹ Datos de la portada: *Relation/du/premier voyage/aerostatique/exécute/dans la republique mexicaine,/le jeudi 12 fevrier 1835,/ par Eugéne Robertson Fils, de Paris./[Viñeta de una ascensión en un globo doble, sin relación al viaje mexicano]/Paris./de l'imprimerie de dezauche./ Faubourg Montmartre, No. 11/[bigote]/1835.*
- ³⁰ De María y Campos, *op. cit.*, p. 47-56.
- ³¹ *Ibidem.*
- ³² *La Lima de Vulcano*. México, 17 de febrero de 1835.
- ³³ *El Mosquito Mexicano*. México, 3 de marzo de 1835. Al fin del anuncio dice Robertson: “Me apresuro también a anunciar que estando ya bastante adelantada la relación de mi vigésimo primo viaje aéreo, y primero en esta región equinoccial, tendré muy pronto el placer de darle a la luz pública”.
- ³⁴ *La Lima de Vulcano*. México, 25 de abril de 1831.
- ³⁵ *La Lima de Vulcano*. México, 8 y 19 de septiembre de 1835. La documentación sobre este segundo viaje aéreo de Robertson en AAAM, *Diversiones públicas*, v. 797, exp. 58.
- ³⁶ *La Lima de Vulcano*. México, 22 de septiembre de 1835 y 1o. de octubre del mismo año.