

**INGENIERO JORGE ALEJANDRO  
NEWBERY**

**PRECURSOR DE LA AERONAUTICA  
ARGENTINA**

*Por el Suboficial Principal  
Aeronáutico Lorenzo Borri,  
Departamento Investigación del  
Museo de la Aviación Naval  
Argentina.*



Jorge Alejandro Newbery

Nació en Buenos Aires, el 27 de mayo de 1875. Fue el segundo hijo del matrimonio formado por Ralph Newbery y Dolores Malagarie, .

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

Curso estudios primarios en el Colegio San Andrés, de Olivos y a los dieciséis años se recibió de Bachiller. Ese mismo año, su padre decide el traslado de la familia a una finca del barrio de Belgrano (hoy calles Moldes y Blanco Encalada) ubicada sobre una esquina que fue demolida en la década del 50.

Luego de obtener su título secundario, Jorge Newbery marcó una marcada inclinación hacia la mecánica, razón por la cual viajó nuevamente a los Estados Unidos con el propósito de cursar estudios superiores en la Universidad de Cornell, donde permaneció dos años. Luego, atraído por las últimas invenciones eléctricas, pasó al Drexel Institute, de Filadelfia, teniendo entre sus profesores a Tomás Alva Edison.



Después de cinco años en Estados Unidos, Newbery vuelve a su país con el flamante título de Ingeniero Electricista. Recién acaba de cumplir 21 años, cuando se lo nombra jefe en la Compañía Luz y Tracción del Río de la Plata. Dos años después ingresa a la Armada y al poco tiempo es asimilado al cargo de Capitán de Fragata. Su actuación en

la Marina es tan destacada, como poco conocida. En esa época viajó a Europa, con el encargo de adquirir equipos destinados a los buques de guerra de la época y a las unidades de defensa de nuestras costas. Eximio nadador, a poco se convierte en profesor de natación de la Escuela Naval. En el año 1900 Adolfo Bullrich, a la sazón Intendente Municipal, lo nombra Director General de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, cargo que ocupó hasta su muerte, con el previo consentimiento de la Armada Nacional.



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

espada, en una prueba realizada en el Jockey Club.

Apasionado por el remo, acompañó a Juan Mouras en una prueba de “clinkers” de dos remos largos, contra los hermanos Müller, estableciendo poco tiempo después el record de velocidad, en un bote de cuatro remos largos, acompañado por Lanusse, Van Praet, y Varas. En lucha grecorromana también se destacó y el 9 de octubre de 1903, en Gimnasia y Esgrima, venció al profesional Zavattaro. Tres años más tarde – en 1906- ganó la regata organizada por el Tigre Sailing Club, con el cúter Sprapper. El automovilismo no estuvo ausente entre sus preferencias deportivas y en un Brasier de 120 HP, desafió a Ignacio del Carril, superándolo a una velocidad de más de 133 kilómetros por hora.



Aaron de Anchorena y Jorge Newbery

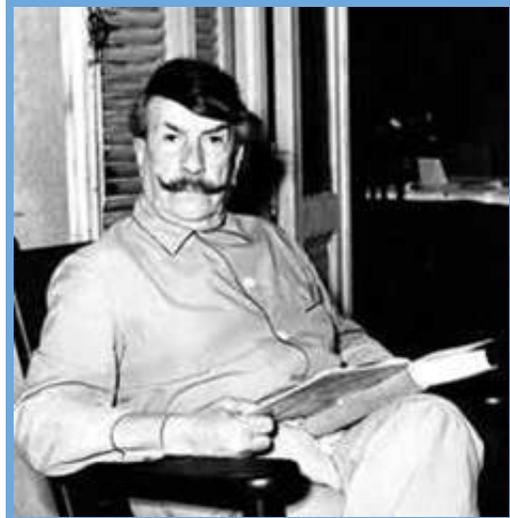
El 25 de diciembre de 1907, Jorge Newbery y Aarón de Anchorena partieron del “gasómetro de los ingleses” a bordo del “Pampero”, un globo de seda de 1.200 m<sup>3</sup> que este último acababa de traer de Francia. Estas experiencias aerostáticas que fueron acompañadas por el éxito y por el entusiasmo de sus cultores, hizo que en los primeros días del año siguiente se fundara el “Aero Club Argentino”. Esta institución se constituyó desde entonces en la vanguardia de la aeronáutica civil argentina y como señalara en una oportunidad el brigadier general Angel María Zuloaga, “fue el seno fecundo que dio vida a la aviación de las fuerzas armadas.

El éxito de los primeros vuelos alentó a Eduardo Newbery a acometer la empresa de



realizar un raid en globo para llegar a La Pampa y así se inició la aventura del "Pampero", que partió de los terrenos de Tornquist (Hoy Luis María Campos y Maure) el 17 de octubre de 1908 y del cual nunca más se tuvieron noticias. Un mes más tarde Newbery le envía una carta a su amigo Aarón de Anchorena en la cual, luego de exponerle su teoría respecto a las causas del accidente de su hermano, le manifiesta su decisión de renunciar al Aero Club Argentino, cuya presidencia ejercía por entonces, y le comunica su inminente boda con Sara Escalante, una hermosa muchacha perteneciente a una antigua y prestigiosa familia tucumana, hija del ministro de agricultura Wenceslao Escalante y Javiera Reto.

Gracias a la energía de su carácter fue posible mantener el entusiasmo de los deportistas de la época y a tres meses de la desaparición del "Pampero", el 24 de enero de 1909, Newbery partió de "Los Ombúes" a bordo del globo "Patriota", de 1.200 m<sup>3</sup>, adquirido en París por el ingeniero Horacio Anasagasti y donado por éste al Aero Club. Con ese globo llegó a Marcos Paz, en la provincia de Buenos Aires y meses después entrevistó al doctor Alfredo Lorenzo Palacios (1880-1965): "Nadie quiere oír hablar de globos, doctor, desde la desaparición de mi hermano -le dijo al cabo de una prolongada entrevista- Si usted sube, se hará un movimiento favorable. Se borrará la impresión dramática de los actuales momentos. Necesito un hombre como usted" -fueron en síntesis sus palabras.



Alfredo L. Palacios

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

Luego de realizar otros vuelos en el "Patriota" y en el "Huracán", Jorge Newbery acarició la idea de realizar algo que conmoviese el sentir nacional y estimulase a su vez a la juventud a volverse a la aventura de volar. Para ello fue necesario preparar, tras muchos meses de estudio, una excursión de largo aliento. De allí que se dedica a equipar pacientemente al "Huracán" y luego de experimentar la frustración de varias jornadas, en que los vientos no son favorables a la ascensión planeada, el 27 de diciembre de 1909 se embarca, llevando como únicos compañeros de esta nueva aventura varios aparatos de precisión. En la barquilla del "Huracán", solamente está él; abajo, suena el río en la espesa negrura de la noche.

Luego de un rato, la aparición del faro de la isla de Martín García le devolvió la calma y al cabo de las horas se encontró muy cerca de la ciudad de Río Negro, en el Uruguay.

El globo sigue ascendiendo, sobrepasando los tres mil metros y un fuerte viento lo impulsa a más de cien kilómetros por hora. El termómetro marca tres grados bajo cero.

Calcula que a sus pies está Bagé, pegada a la frontera con Brasil, lo que significa que ha atravesado el Uruguay. Casi lleva trece horas de vuelo cuando se decide a concluir la excursión. Y baja en un parque, entre la algazara de quienes se acercan a recibirlo. Hay abrazos y vítores para la Argentina y para el Brasil. La noticia trasciende y llega a Buenos Aires: "Jorge Newbery ha batido el record de tiempo y distancia en Sudamérica volando, durante trece horas, 550 kilómetros".

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

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

El 8 de enero de 1911 vuelve a superar el record de distancia, recorriendo 660 km, y el de altura, a la vez, elevándose a 3.400 metros. Ambas hazañas las realiza a bordo del "Eduardo Newbery", un globo construido en Francia y adquirido por el Aero Club Argentino. La distancia recorrida entonces fue la de Belgrano a Maciá, en la provincia de Entre Ríos, acompañado por Frank Lavalle Cobo. Meses más tarde, en setiembre, le ofrece al Ministerio de Guerra intervenir en las maniobras militares de Campo de Mayo, para lo cual utiliza el "Patriota". El feliz término de la ascensión merece la felicitación del teniente coronel Agustín P. Justo, director por entonces de la Escuela de Tiro de Campo de Mayo y del ministro de Guerra, general Gregorio Vélez.

Hasta que finalmente y sin proponérselo, bate el record de altura a bordo del "Buenos Aires", alcanzando los 5.100 metros el 5 de noviembre de 1912, acompañado por el teniente primero Raúl E. Goubat y por el teniente de navío Melchor Z. Escola.

A este hombre de coraje que fue Jorge Newbery, a quien se liga invariablemente con el deporte, la aviación civil o militar, no puede divorciárselo de sus actitudes públicas e ideológicas, que lo llevaron a destacarse en su momento como un ciudadano útil y un funcionario eficiente. Director del Servicio de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, su nombre se asoció a las discrepancias de principios del siglo XX, cuando en el ámbito de la Capital surgió la idea de municipalizar los servicios de alumbrado con total prescindencia de la Compañía Primitiva de Gas, empresa extranjera que usufructuaba de la concesión. Su trabajo de entonces "Consideraciones generales sobre la municipalización del servicio de alumbrado", fue publicado en los Anales de la Sociedad Científica Argentina luego de su viaje a Estados Unidos, donde participó del Congreso Internacional de Electricidad, realizado en San Luis, en el que fue designado vicepresidente de la Sección Transmisión de Fuerza y Luz.

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

Durante el tiempo que estuvo a cargo de la Dirección de los Servicios de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Jorge Newbery realizó otros trabajos tendientes a mejorar los servicios afines a su especialidad. Así realizó un estudio titulado "Locomoción y tráfico en la ciudad de Nueva York", en los que publicó conclusiones que podían ser aprovechadas en Buenos Aires. También publicó un trabajo breve, llamado "Sistema telefónico de Nueva York", donde quedó expresado que "el desarrollo del

teléfono, como el del tráfico o sea del sistema del transporte o traslación, son un importante factor de crecimiento”. Tiempo después, en los Anales de la Sociedad Científica Argentina publica un estudio sobre la fabricación de la lamparilla eléctrica, que titula “La lamparilla eléctrica incandescente llamada zirconium y otras a filamentos metálicos”.

A su afán investigador se debe también un trabajo de casi trescientas páginas, titulado “El Petróleo”, donde se trata la historia, orígenes, geología, química, exploración, explotación, comercio, monopolio y legislación del “oro negro”, inspirado tras la feliz aparición del 13 de diciembre de 1907, en Comodoro Rivadavia. El trabajo en cuestión fue realizado con la colaboración de Justino C. Thierry, profesor de química del Colegio Militar de la Nación y jefe del laboratorio de la Dirección General de Alumbrado de la Municipalidad porteña, y fue presentado como un aporte importante a las deliberaciones del Congreso Científico Internacional Americano, celebrado en Buenos Aires en 1910.

El número de ascensiones en globo, que superó las treinta en los últimos tres años, no logró satisfacer las constantes ansias de aventuras que dominaron la existencia de Jorge Newbery. El cruce del Río de la Plata, del territorio uruguayo, el alcance del suelo brasileño y las marcas de distancia y altura, conseguidas en las últimas ascensiones, solamente le servían de estímulo para alentar una empresa de mayor envergadura: el cruce de la cordillera.

La posibilidad de que tal cometido pudiese ser alcanzado por los chilenos dominaba a Newbery a tal punto, que terminaba por convertirse en obsesión. En febrero de 1911 viaja a Chile y desde allí estudia la posibilidad de cruzar los Andes desde Santiago hacia aquí, considerando que los vientos que deberían regular las maniobras de su globo serían más favorables en ese sentido, que en el trazado desde Mendoza hacia Chile. Luego de realizar un prolijo análisis regresó a

Buenos Aires decidiendo abandonar la empresa que sólo años más tarde, en 1916, habrían de llevar a cabo Bradley y Zuloaga.



Ante el abandono de su idea, nadie pudo pensar otra cosa distinta a la realidad. Y esa realidad lo mostró a Newbery dispuesto a exhibir su condición de piloto aviador que había obtenido en mayo de 1910 con un monoplano Blériot Auzan 35 HP, en el cual cumplió con la vuelta de pista reglamentaria en el Aeródromo de Villa Lugano. Su diploma llevó el número 8 en la lista de aviadores argentinos de la Federación Aeronáutica Internacional.



Comision directiva del Aeroclub Argentino

Apoderado por esta nueva pasión, recibe, tiempo más tarde, en su condición de presidente del Aero Club, a todos los pilotos extranjeros que arriban a nuestro país, estimulando así la actividad aérea. El impulso de dicha actividad, que destaca su nombre, como el de Fels, Castaibert y Mascías, entre otros, induce al Poder Ejecutivo Nacional a suscribir un decreto el 10 de agosto de 1912 (1) por el cual se crea la Escuela de Aviación Militar. La dirección técnica de dicha escuela es confiada a Jorge Newbery, y a los

tenientes coroneles M. J. López y Enrique Mosconi.

La idea de adquirir una flotilla de aviones para alimentar el deseo de aquellos primeros aviadores argentinos, encontró una lacónica respuesta: no hay dinero oficial para ello. Surge entonces la iniciativa del mayor Arturo P. Luisoni. Y Jorge Newbery la sostiene. Debe apelarse al pueblo, mediante una suscripción popular. Se constituye la Comisión Central Recolectora de Fondos para la flotilla Aero Militar Argentina, de la que es vicepresidente. Un millón y medio de postales alegóricas son adquiridas por el pueblo y cuando se busca el concurso de los militares, el colaborador más activo es el teniente coronel Enrique Mosconi, que años más tarde dirigiera Yacimientos Petrolíferos Fiscales.



Teodoro Fels

La gestión se concreta favorablemente y el 25 de mayo de 1913 el público que se congrega en el Hipódromo Argentino asiste al paso de la primera escuadrilla militar que surca el cielo de la Capital. Al frente de esos cuatro aviones, dirigiendo el vuelo, iba la máquina conducida por Jorge Newbery. El vuelo inicial estaba previsto para seis máquinas, pero a último momento debieron desistir los tenientes Brihuega, Zanni, Biedma, Jiménez Kramer y Teodoro Fels. Los

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

En tanto Jorge Newbery no abandona su acariciada esperanza de atravesar la cordillera y a título de ensayo, el 24 de noviembre de 1912, con el "Centenario", un Blériot Gnome de 50 HP, cruza el Río de la Plata y aterriza en Colonia, adelantándose a la empresa que para la misma época preparó el Teodoro Fels. De esta manera el protagonista de nuestro relato se convierte en el primer hombre que cruzó el Plata en globo y en aeroplano. Cuando los ecos de su proeza aún no se han acallado, el conscripto Fels sale de El Palomar, sin permiso de las autoridades y llega a Montevideo, superando a Newbery y batiendo el record mundial de vuelo sobre agua, superando al italiano Bartolomé Cattáneo, a quien, pese a volar ida y vuelta en el mismo día, Newbery no había conseguido superar. La audacia de Fels le vale el arresto que le impone el teniente coronel Mosconi por volar sin permiso, más, el mismo militar le concede al día siguiente las jinetas de cabo, que premian su hazaña sin precedentes.

El 13 de octubre de 1912, a bordo de un Blériot alcanza en vuelo una altura de 2.400 metros, clasificándose en el tercer lugar de altura, entre los pilotos de nuestro país. Apoyándose en la marca, adquiere en Francia un Morane Saulnier, con motor Gnome, de 80 caballos de fuerza, con el que se dispone a superar la marca de Sudamérica. Sus 37 años lo muestran en plenitud mental y física, que lo decide a viajar a Mendoza. Previamente a su partida hacia la provincia cuyana sufre un accidente automovilístico en la Avda. Alvear y se fractura un brazo. Apenas recuperado, bate la marca sudamericana alanzando la altura de 4.075 metros y unos días después eleva esa marca a 4.178 metros. Sin embargo su satisfacción no es total. Para superar la cordillera, en vuelo, debe sobrepasar los



cinco mil metros, altura que espera lograr antes del mes de marzo, dado que según sus estudios meteorológicos es el más favorable para el cruce. Aún restan seis meses para la gran empresa.

Tiempo antes de intentar el cruce de los Andes, Jorge Newbery decidió viajar a Europa con el propósito de divulgar todo lo hecho en nuestro país en materia de vuelos. Su condición de presidente del Aero Club Argentino avala sus exposiciones y sus extraordinarias condiciones son puestas a prueba cuando participa del raid Reims-París, integrando una flotilla con Garrós, Legagneaux y Morane. Asimismo, visita el aeródromo de Hendon, en Inglaterra; el de Johanistal, en Alemania y varios de Francia.

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

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

Finalmente el 10 de febrero, a las cinco de la mañana, el aparato parte desde las pistas de El Palomar, llevando a su bordo al intrépido piloto. Deja atrás Hurlingham, luego Morón y en media hora es un punto perdido en el espacio. Allá arriba está el héroe, enfundado en su saco de cuero forrado, notando una aceleración impropia en los latidos de su corazón, percibiendo un intenso dolor de cabeza y sobre todo, experimentando una

desagradable sensación de frío. Un frío muy intenso que termina por agarrotarle los dedos. Y que apenas le deja ver, en el barógrafo, que ha alcanzado los cinco mil quinientos metros de altura. Piensa que puede ascender más aún y no se entrega. En su íntima reflexión sabe que la altura de la Cordillera ya ha sido superada, pero intenta algo más de su máquina. Y ésta responde, hasta llegar a ¡6.225 metros! Al tocar tierra, todos lo abrazan y lo rodean. Y aunque su marca no es homologada por la comisión internacional, dado que la reglamentación impone la necesidad de superar por lo menos en ciento cincuenta metros el récord mundial –Legagneaux poseía una cifra inferior en setenta y cinco metros- el reconocimiento moral de todos se manifiesta elocuentemente. Ya la cima de los Andes, está más cerca de sus aspiraciones. El día está próximo; la gloria, más cercana...

El 22 de febrero, Jorge Newbery había viajado a Mendoza en compañía de Tito Jiménez Lastra, siendo recibidos en la provincia cuyana por su amigo Teodoro Fels, que se hallaba realizando exhibiciones con su aeroplano. Requerido por los periodistas locales manifestó que utilizaría en la empresa un aparato Morane Saulnier de 80 HP que habría de traer desde Buenos Aires, razón por la cual volvería a la Capital en un par de días.

Luego de ultimar algunos detalles, en la noche del sábado 28 Jorge asistió a una velada en el Teatro Nuevo, donde fue objeto de calurosa ovación. Su decisión era tomar el tren nocturno del día siguiente, por lo que telegrafió a su hermano Ernesto para que procurase algunos elementos para el avión, con el cual pensaba regresar a Mendoza el martes por la tarde. Al día siguiente, asiste con Teodoro Fels y Jiménez Lastra a un almuerzo que el gobernador Rufino Ortega les ofrece en su finca. Al regreso del mismo, donde ha disipado la incredulidad del anfitrión por los riesgos de la empresa, se encuentran con unas familias amigas en el vestíbulo del hotel.

Ante la requisitoria femenina por ver volar a Newbery. Jiménez Lastra trató de disuadir a las jóvenes, sosteniendo que el aparato no estaba en Mendoza; Fels hace lo propio, recordando que el suyo debe haber sido desarmado, mas, la fatalidad quiere que ante una breve como rápida comunicación, se sepa que Bordone no lo ha hecho aún. Entonces Jorge ordena que el técnico vaya con la máquina hacia Los Tamarindos, e invita a Jiménez Lastra para que lo acompañe. Fels le advierte que el día anterior un ala de su Morane tiraba un poco; Newbery le asegura que lo ha de comprobar. Una de las niñas le entrega una medalla de la Virgen de Lourdes y al guardarla, Newbery repara que no tiene consigo el retrato de su madre. Será la primera vez que volará sin él...



Son casi las seis y media de la tarde; se inicia el ascenso. El monoplano cabretea hacia la izquierda. Newbery trata de enderezarlo y cobra un poco más de altura, el Morane no le responde. Quiere mantenerlo, mas, la máquina sigue perdiendo altura. Hasta que da en tierra, tremenda... fatalmente. Son las seis y cuarenta y cinco de la tarde del domingo 1 de marzo de 1914.

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



Los primeros en acudir al lugar del accidente fueron el ingeniero Banacci y Teodoro Fels, quienes se dieron de inmediato a la tarea de extraer los cuerpos del aparato destrozado. En tanto Newbery yacía sobre el asiento, reclinado sobre la derecha, Jiménez Lastra sufría dolores intensos a causa de la fractura de un brazo y la luxación de una muñeca. Ambos fueron trasladados a la Asistencia Pública local, donde los doctores Ruiz, Day y Funes, entre otros, atendieron al herido y dispusieron lo necesario para embalsamar el cadáver de Jorge Newbery. Los doctores Jorge Aubone y Carlos Segura Walrond procedieron a embalsamar el cuerpo, informando que la muerte se produjo instantáneamente.

La llegada de los restos a la Capital se produjo el martes 3 a las 8,45 hs. Una inmensa muchedumbre esperó los mismos en el andén de la estación Palermo, del ferrocarril Pacífico desde donde fueron trasladados hasta el local de la Sociedad Sportiva Argentina. El Ministro de Guerra dispuso que allí se encontraran a disposición del jefe de la Escuela de Aviación Militar, dos oficiales y 70 hombres de tropa con fusiles y traje de gala. Durante toda la noche la población de Buenos Aires desfiló incesantemente por el local de la Sportiva y al día siguiente una verdadera multitud tomó

ubicación en la avenida Alvear para seguir el trayecto de la comitiva hasta el cementerio de la Recoleta. Frente a aquel local se colocaron cuatro aeroplanos de El Palomar, con los cuales rendía honores el destacamento de conscriptos y los pilotos tenientes Edgardo Benavente y Elisondo Pissano.



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

### **Fuentes**

Aeroespacio

Cementerio La Chacarita.

Ceres, Hernán – Jorge Newbery, paladín de nuestro tiempo.

Efemérides – Patricios de Vuelta de Obligado.

Museo de la Aviación Naval Argentina.  
Todo es Historia – Año XII, Nº 132, Mayo de 1978.

Wikipedia