

JORGE ALEJANDRO NEWBERY

O PRECURSOR DA AVIAÇÃO NA ARGENTINA



Jorge Alejandro Newbery. Fonte: R. S. Castelli e V. Bonvissuto.

Turistas brasileiros que viajam à Argentina de avião, por necessidade de conexões domésticas, optam pelo aeroporto central de Buenos Aires, conhecido como Aeroparque Jorge Newbery, um aeroporto regional que oferece facilidades de deslocamento para a capital e diversos destinos ao interior do país.

Afinal, quem foi Jorge Newbery”, esse cidadão argentino que marcou sua época e é lembrado em todo o território nacional? No Brasil, pouco sabemos sobre a vida dessa personalidade portenha. Na Argentina, Newbery teve sua vida dedicada de forma intensa como pioneiro no mundo aeronáutico nos primeiros anos do século passado.

Filho de Ralph Lamartine Newbery Purcel, um dentista norte-americano radicado na capital portenha, e de Dolores Celina Malagarie, nasceu em Buenos Aires a 29 de maio de 1875. Depois de concluir os estudos secundários, seu pai o enviou aos Estados Unidos para cursar Engenharia Elétrica. Em Nova Iorque, frequentou por dois anos a faculdade de Sibley. Depois foi transferido para o Instituto Drexel de Tecnologia, onde se graduou Engenheiro Elétrico em 1895, curiosamente tendo sido aluno do físico e inventor Tomas Alva Edison.

Newbery retornou à Argentina naquele mesmo ano. Diplomado Engenheiro Elétrico, não teve dificuldades para conseguir seu primeiro emprego. Logo foi contratado como chefe da Compañía Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata,

localizada em Buenos Aires. Além dos seus compromissos profissionais, paralelamente Newbery se destacou como atleta em várias modalidades esportivas. Praticou hipismo, natação, boxe, marcha atlética, esgrima, remo e balonismo.

Em dívida com o serviço militar, em 1897 foi efetivado no corpo técnico da Marinha de Guerra como engenheiro eletricitista. Dois anos mais tarde, a Armada Nacional enviou o jovem oficial a Londres para adquirir material e elementos para equipar os novos navios da frota dotados de modernos sistemas elétricos. De Londres foi à França, onde conheceu Santos Dumont e viu pela primeira vez a ascensão de aeróstatos ao redor de Torre Eiffel. Em 1900, Jorge Newbery deu baixa da Marinha de Guerra e, como cidadão civil, foi nomeado Diretor Geral das Instalações Elétricas, Mecânicas, e da iluminação pública da municipalidade da cidade de Buenos Aires.

Em 1906 vivia na França o cidadão Aarón Félix Martín de Anchorena, que exercia o cargo de secretário honorário da Missão Diplomata argentina em Paris. Anchorena, que era um aficionado pelo balonismo, praticou ascensões na França com famosos instrutores de aeróstatos da época. De Buenos Aires, Newbery mantinha contatos com Anchorena que o atualizava sobre as evoluções da aeronáutica em Paris.

Quando seu amigo Anchorena retornou da Europa, trouxe consigo um aeróstato e chegou acompanhado de Louis Faberes, um francês contratado como técnico com a missão de auxiliá-lo nas ascensões. Newbery aguardava seu amigo no cais do porto de Buenos Aires, com o qual se empenha em investir fortemente na prática do balonismo. De acordo com historiadores argentinos, a 24 de dezembro de 1907 aconteceu a primeira tentativa de ascensão em Balão no país, data considerada o marco inicial da abertura da aeronáutica na Argentina.

No dia seguinte, às 11h do dia 25 de dezembro de 1907, o senhor Anchorena, acompanhado do amigo Jorge Newbery, faz efetivamente a primeira ascensão com o “globo” denominado Pampero. Deslocados por correntes de ar que sopravam sobre o Rio da Prata, os primeiros navegadores aéreos portenhos foram parar, sem incidentes, no Departamento de Colônia, no Uruguai.

Após a primeira ascensão em aeróstato, antevendo o progresso e o futuro da aeronáutica nacional, Anchorena e Newbery não tardaram em iniciar conversações para fundar o “Aero Club Argentino” mesmo antes da chegada do primeiro avião ao país. Ou seja, conforme registrado em ata no dia 13 de janeiro de 1908, a nova entidade constituía-se com o “*objetivo de fomentar o desenvolvimento de todas as ciências relacionadas com a Aereostación*”, tendo como diretores o Sr. Aarón de Anchorena, como presidente, e Jorge Newbery, como 2º vice-presidente. Nascia assim, em âmbito continental, o primeiro aeroclube da América Latina. No dia 7 de fevereiro de 1908, Jorge Newbery faria a primeira ascensão em balão como piloto sob a administração da mais nova entidade aérea da Argentina. Com isso, Newbery

obtém o brevê nº 2 de piloto de balão de seu país, sendo que o amigo Anchorena detém o brevê nº 1 como piloto de aeróstato. A 27 de abril de 1909, uma nova diretoria foi eleita para a futura gestão do novo aeroclube, cuja presidência foi assumida pelo entusiasmado Newbery. Uma das primeiras providências em sua gestão foi filiar o Aero Club Argentino à Federação Aeronáutica Internacional, com sede em Paris.

Durante o período em que a prática do balonismo ganhava notoriedade nos céus argentinos, antes da chegada do primeiro avião, o Aero Club Argentino progredia com a aquisição de modernos aeróstatos para a formação de novos pilotos. Newbery, sempre à frente de situações desafiadoras, vai empreender um voo com o intuito científico para estudar a atmosfera e o comportamento dos ventos na região platina. No dia 28 de dezembro de 1909, quando as notícias se espalhavam pelo mundo através do telégrafo, informações internacionais davam ciência de que Jorge Newbery havia batido o recorde sul-americano em aeróstato.

Newbery no Brasil

Às 23h do dia 27 de dezembro de 1909, Newbery partiu de Los Ombúes, localizado na grande Buenos Aires, com o “globo” batizado de Furacão. Sem se preocupar com rumo e permanência no ar, preparou-se para um voo solo que poderia ser de longa ou de curta duração.

Logo depois de fazer a ascensão, foi deslocado por um vento de Oeste sobre o estuário do Rio da Prata em direção à República do Uruguai. Mantendo uma altura que variava entre 20 e 200 metros, a travessia foi tranquila. Nas primeiras horas da madrugada, o “Furacão” ganhou os céus do país vizinho e continuou seu deslocamento mantendo a trajetória desde sua partida de Buenos Aires. Enfim, depois de atravessar o território uruguaio, após 13 horas de voo, Newbery chegou à cidade brasileira de Bagé, próxima da fronteira com o Uruguai. Era meio-dia quando Newbery interrompeu seu voo ao pousar o aeróstato em meio a uma praça da cidade pampeana. Esta proeza lhe conferiu o recorde sul-americano de distância em balão, ao percorrer 541 quilômetros e, as 13 horas de permanência no ar o colocaram em sexto lugar no mundo.

Ao retornar a Buenos Aires, no dia 30 de dezembro de 1909, o Aero Club Argentino lhe entregou uma medalha de ouro e um pergaminho em honra ao magnífico resultado de suas conquistas. Naquelas alturas dos acontecimentos, Newbery poderia surpreender a qualquer um de seus parceiros. Numa carta datada de 21 de setembro de 1910, destinada a amigos, dizia que partiria para o Chile com a intenção de retornar à Argentina em balão, o que seria a primeira travessia da Cordilheira dos Andes, via aérea. No entanto, esse acontecimento não aconteceu diante dos riscos do ousado empreendimento pelas circunstâncias técnicas do momento.



Recepção de Jorge Newbery por autoridades e cidadãos de Bagé que lhe ofereceram um ramallete de flores enfeitadas com laços nas cores da bandeira argentina. Fonte: R. C. Castelli e V. Bonvissuto.

Em meados de 1909, um grupo de cidadãos argentinos, dentre eles Adolfo de Bruyn, criaram o Sindicato Aéreo Argentino, que posteriormente se organizaria com a nova denominação de Companhia Aérea Argentina, uma entidade comercial com a estrutura de uma escola de pilotagem. No entanto, era necessário adquirir um aeroplano. Ao senhor De Bruyn, que se encontrava na Europa e havia se brevetado na França, solicitaram que adquirisse o aparelho e acessórios.

Ao regressar para a Argentina no final de 1909, De Bruyn trouxe consigo um avião *Farman* com motor de 50 hp, que foi exibido na vitrine de uma casa comercial onde permaneceu por um longo tempo por falta de condições materiais. Sendo assim, a primeira tentativa de voo em solo nacional aconteceu no dia 30 de janeiro de 1910, não por um aviador argentino, mas por Ricardo Ponzelli, um aviador italiano que realizou um curto voo de duzentos metros de distância a poucos metros de altura sobre o aeródromo de Hurlingham (Campo de Mayo), com um avião *Voisin* dotado com motor de 60 hp.

Com a chegada dos primeiros aeroplanos em Buenos Aires, antevendo a necessidade de construir um aeródromo para suas operações, inicialmente o Aero Club Argentino vai se estabelecer em Villa Lugano, onde construiu quatro hangares no início de 1910. Ainda em sua fase de construção, o primeiro voo aconteceu no dia 5 de março de 1910 pelo engenheiro Émile Eugène Aubrun com um *Blériot XI* de 25 hp, que teve a honra de dar início aos movimentos naquele campo de aviação, cuja inauguração oficial aconteceu no dia 23 de março daquele ano. O mesmo Aubrun deixaria sua marca nos céus de Buenos Aires, quando, no dia 30 de março de 1910, protagonizou o primeiro voo noturno na Argentina com o aeroplano *Blériot XI*.

As instruções de voo com os primeiros alunos tiveram início no mês de maio. No dia 21 de junho de 1910, as autoridades do Aero Club Argentino fizeram a entrega dos certificados de voo aos seus primeiros dez aviadores formados naquela entidade. Excepcionalmente, o certificado de piloto argentino nº 1 foi concedido a Émile E. Aubrun, um aviador francês contratado que havia chegado a Buenos Aires no dia 10 de fevereiro de 1910 para ministrar instrução de voo aos primeiros alunos. O primeiro aviador argentino brevetado, Florencio Bartolomé, foi detentor do brevê nº 2. Além de outros pilotos portenhos, dentre os dez primeiros brevês emitidos pelo Aero Club Argentino, alguns pilotos estrangeiros de nacionalidade francesa, italiana e belga, também fizeram parte desse grupo.

No dia 21 de junho de 1911, Newbery foi o terceiro aviador argentino brevetado a receber o brevê de nº 8. No dia 24 de novembro de 1912, foi destaque nos noticiários pelo ousado voo ao fazer uma dupla travessia sobre o Rio da Prata com um avião *Blériot* de 50 hp. No dia 12 de novembro de 1913, por Decreto do Poder Executivo Nacional, Newbery, na condição de ex-oficial da Marinha de Guerra, recebeu o diploma de aviador militar.¹



Newbery prepara-se para voar com seu Morane-Saulnier. Fonte: R. S. Castelli e V. Bonvissuto.

No mês de abril de 1912, inicia-se um movimento para a criação da aviação militar na Argentina. Jorge Newbery, alavancado pelo Aero Club Argentino, entra em ação e vai coordenar junto ao Ministério da Guerra os primeiros passos para efetivar a ideia. A origem da Aviação Militar do Exército argentino tem seu marco histórico em 10 de agosto de 1912, quando se estabeleceu a Escola de Aviação no aeródromo de El Palomar. A frota de aeronaves para a instrução de voo estava composta de 1 biplano *Farman* com motor *Gnome* 50 hp, 1 monoplano *Blériot* com motor *Gnome* 50 hp, e 3 *Nieuport*, um de 50 hp e dois de 100hp, todos doados por

¹ Fonte: noticiasvuelo.faa.mil.ar/articulos.php?idn=193

empresas argentinas. O Jokey Club de Lomas de Zamora por sua vez doou um monoplane *Demoiselle-Clement Bayard* 30 hp. Outra empresa colaborou com a doação de um balão esférico de 800 m³, doações estas que foram intermediadas pelo Aero Club Argentino.

A administração do primeiro curso de pilotos militares aconteceu no dia 4 de novembro de 1912. No dia 19 de janeiro de 1913, o então presidente do Aero Club Argentino, Jorge Newbery, organizou uma corrida aérea a partir do aeródromo de El Palomar a Mar del Plata, na qual quatro participantes se inscreveram, dentre eles, o tenente aviador Manuel Félix Origone, que participou com um avião Blériot. A decolagem aconteceu às 5h da manhã com a rápida deterioração das condições meteorológicas. Os fortes ventos comprometeram o avanço das frágeis máquinas ao ponto de que nenhuma delas chegou ao destino. Na altura da localidade de Domselaar, setor sul da grande Buenos Aires, a aeronave do Ten. Origone se precipitou descontrolada contra o solo. Impotente com a perda dos controles, tragicamente o jovem aviador perdeu a vida. Origone foi a primeira vítima da aviação militar na Argentina. Uma semana mais tarde, no dia 26 de janeiro de 1913, foi a vez da aviação civil sofrer com a perda do piloto Lorenzo Eusebione em um acidente aéreo em Villa Lugano.

Se em 1910 Newbery fez planos para cruzar a Cordilheira dos Andes em balão, o que não aconteceu pela precariedade das condições técnicas da época, agora, em 1914, como piloto de avião experimentado, vai encabeçar o que deverá ser a primeira travessia aérea em avião por um aviador argentino sobre as altas montanhas desafiadoras. Os preparativos tiveram início numa primeira etapa, quando, no dia 23 de fevereiro de 1914, Newbery chegou de trem em Mendoza para fazer uma excursão com alguns fiéis companheiros até o cume da Cordilheira dos Andes, cujo objetivo era o de conhecer as condições meteorológicas e geográficas no Passo do Cristo Redentor, passagem escolhida para chegar ao território chileno, cuja altitude no local ultrapassa os 4.000 metros.

Depois de percorrer em lombo de mula a rota selecionada para a futura travessia, retornou a Mendoza com o Transandino². Na tarde do dia 28 de fevereiro de 1914, Newbery foi entrevistado por um jornalista do periódico de Los Andes sobre os preparativos para cruzar a Cordilheira com destino a Santiago do Chile, momento em que forneceu detalhes daquele que seria o primeiro voo em avião entre a Argentina e o Chile.

Antecedendo seu retorno a Buenos Aires, na manhã do domingo do dia 1º de março de 1914, a pedido de algumas damas que se hospedavam no mesmo hotel, na cidade de Mendoza, Newbery concordou em fazer um voo sobre o aeródromo de Tamarindos no final daquela tarde com um avião *Morane-Saulnier*, de propriedade de seu amigo Pablo Teodoro Fels. Às 18:30h, Newbery convidou seu amigo Jiménez Lastra para acompanhá-lo num voo de curta duração. Depois de ganhar altura,

² Trem que fazia a ligação entre Mendoza, na Argentina, e Santiago, no Chile.

comandou um parafuso e ao tentar controlá-lo a baixa altura, para espanto do público, o avião continuou sua trajetória até chocar-se contra o solo. No impacto Jiménez foi jogado para fora da aeronave, sofrendo sérios ferimentos, porém sobreviveu à tragédia. Jorge Newbery não teve a mesma sorte, perdendo a vida instantaneamente, o que causou consternação nacional pela perda do grande entusiasta da aviação argentina.

O sonho de Newbery de fazer a primeira travessia aérea sobre a Cordilheira dos Andes foi postergada para quatro anos mais tarde, quando seu conterrâneo tenente aviador do exército argentino, Luis Candelaria, teve a seu crédito a primazia da transposição das temidas montanhas no mês de abril de 1918.

Em homenagem a Jorge Alejandro Newbery, pelos feitos ao destacado cidadão argentino, o aeroporto central de Buenos Aires atualmente é conhecido como Aeroparque Jorge Newbery. Da mesma forma, encontramos seu nome ao longo do território nacional em associações, escolas, aviões, bairros, ruas, canções, clubes, concursos, estações ferroviárias, estádios esportivos, hangares, institutos, lago, monolitos e bustos foram erigidos em praças e logradouros, sem considerar outras dezenas de homenagens que se encontram em diversas cidades nacionais.

POR | TEOMAR BENITO CERETTA

Fonte de pesquisa

JORGE NEWBERY y el legado de su genio luminoso. De Roberto Carlos Castelli e Vicente Bonvissuto. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, Buenos Aires, 1988.