

IDEAS Y FIGURAS

Oficinas: SARMIENTO 2021

REVISTA SEMANAL DE CRITICA Y ARTE

ALBERTO GHIRALDO
DIRECTOR

Año III

BUENOS AIRES, FEBRERO 15 DE 1912

Número 67



SUMARIO: Santos Dumont en escena. Un desmentido de los hermanos Wright. — De record en record. La aviación marcha a pasos de gigante. — La aviación en los últimos años. Hazañas y más hazañas. — Los records mundiales de distancia. — Los records mundiales de velocidad. El salto de las cifras. — El martirologio. Las víctimas de la aviación. — Desde arriba. Mis impresiones de vuelo. — La aviación en la República Argentina.

IDEAS Y FIGURAS

OFICINAS: SARMIENTO 2021

REVISTA SEMANAL DE CRITICA Y ARTE

ALBERTO GHIRALDO
DIRECTOR

El vuelo mecánico

(Conclusión)

¿Qué porvenir aguarda á la aviación en Buenos Aires?

Creemos en algo halagüeño. El vuelo mecánico ha de generalizarse y el público necesariamente le ha de perder el miedo, acercándose poco á poco á él, como un desconocido se acerca á un animal raro cuya cara no le inspira confianza. Sí. Tiene que borrarle aquello de que ser aviador equivale á ser suicida. Hoy día, contribuyen á esa opinión, los telegramas. Cada accidente es relatado con proligidad de detalles. Y en cambio, los vuelos diarios, las hazañas y records que día á día se marcan en Europa, no se cuentan, no se comentan casi, y el público no los conoce y se acostumbra á ver caídas y más caídas.

La Argentina tiene un suelo que se presta para la aviación. Bien es cierto que su clima es absolutamente contrario, pero hay sin embargo, buenas épocas.

El eterno snobismo ha relegado la aviación á un lugar más abajo, á un peldaño más oscuro, en este país. Aunque parezca raro, un conferencista ó un músico pueden hacer olvidar al público la aviación, así como aquellos irán á ponerse en fila con ésta el día en que en el cielo aparezca un nuevo cometa...

Hoy no funciona aquí escuela alguna de aviación. Solo hay dos aviadores, dos figuras culminantes de la aviación europea en Buenos Aires: Bartolomé Cattáneo y Marcel Paillete. Pero, es de creer, mejor dicho es necesario confiar en ello, que tiene que volver ó despertarse el entusiasmo, para que pronto, muy pronto, un buen número de aviadores argentinos, crucen la atmósfera consolidando la leyenda de Icaro...

Carlos F. Borcosque.

Buenos Aires, 1912.

OBRAS DE ALBERTO GHIRALDO

EN VENTA:

- TRIUNFOS NUEVOS — (Versos) Un volumen de 208 páginas \$ 1.00 m/n.
 GESTA — (Prosa) Un volumen de 260 pág. (3ª. edición) \$ 1.00 m/n.
 ALMA GAUCHA — (Drama en tres actos) (2ª. edición) \$ 0.50 m/n.
 ALAS — (Comedia en un acto) \$ 0.50 m/n.

A PUBLICARSE:

- LA CRUZ — Un volumen. (Drama en tres actos en colaboración con Florencio Fernández Gómez).
 CRÓNICAS ARGENTINAS — Tomo I.
 MÚSICA PROHIBIDA — Un volumen. (Segunda edición).
 CARNE DOLIENTE — Un volumen. (Segunda edición).
 LA TIRANIA DEL FRAC... — (Crónica de un preso). Un volumen. (Segunda edición).
 LOS NUEVOS CAMINOS — (Segunda edición).

Depósito de estas obras:

Administración de IDEAS Y FIGURAS, Sarmiento 2021, Buenos Aires.
 Se atienden pedidos por correo, libres de porte. Descuento á los librerías y agentes de la revista.

El vuelo mecánico

El hombre vuela!... — CLEMENT ADER.

El primer hombre que ha volado, es para todos, Santos Dumont. Y sin embargo, hay allí un error enorme, craso. El popular brasileño no ha sido el primero que sobre un aparato mas pesado que el aire haya dejado el suelo. No. Hay varios antes que él: Ader y los hermanos Wrigt, ya que los primeros ensayos de los tiempos de Leonardo de Vinci consistían en caídas más ó menos lentas, desde lo alto de una torre, dándose á todo aquello el nombre de vuelos humanos.

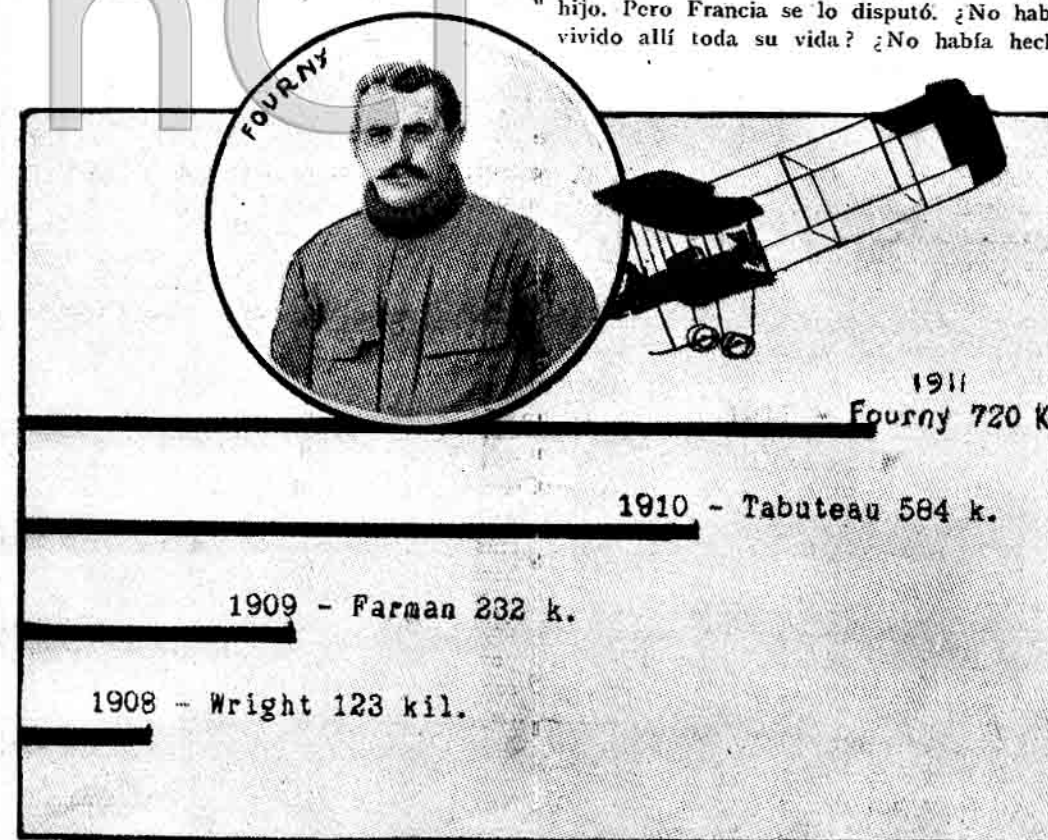
Pues bien. Clement Ader,—y esto se ha comprobado,—realizó en el campo de Satory, un vuelo de 300 metros el 14 de Octubre de 1897. Fué en el «Avión» en aquel feo aparato semejante á un murciélago, impulsado por dos malos motores de vapor, que Ader pudo dejar la tierra durante unos segundos.

Pero, por uno de esos hechos inexplicables, se desconoció su triunfo, y Clement Ader, que supo quizás ver demasiado, pasó al olvido.

A pesar de ello, el primer paso estaba dado. Habíase escrito el prólogo de un libro que se debía llenar muy pronto de hechos memorables y de hazañas escritas en letras de oro.

Santos Dumont en escena Un desmentido de los hermanos Wright

¿Como relatar aquella soberbia tarde, aquel 23 de Agosto de 1906, en que Santos Dumont dejara el suelo sobre su aparato celular? La Francia, el mundo entero se ocupó del triunfo. Brasil, desde su puesto en América, henchíase de orgullo ante aquel hijo. Pero Francia se lo disputó. ¿No había vivido allí toda su vida? ¿No había hecho



allí todos sus ensayos? Y cuando el triunfo retumbaba más, cuando Santos Dumont era el héroe, dejése oír desde los Estados Unidos una voz dura, tiesa, y esa voz que sale de un cuerpo que pertenece á Wilbur Wright, grita:

—Mentira! Nosotros somos los primeros que hemos volado!

La Europa rió. Como espectadora egoísta rió de aquella controversia, que debía resolverse en una forma contraria á lo que pudo creerse. Los Wright siguieron afirmando, y hubo que pedirles una demostración. Fueron á Francia. Su primer vuelo en Le Mans duró un minuto. Después volaron 19 minutos, y por último una hora cinco minutos.

No cabía duda. Ante un resultado semejante, debía haber necesariamente un precedente, y ese precedente era anterior al vuelo de Santos Dumont.

La fama de este cayó. Del primer puesto pasó al tercero, y allí ha quedado, quizás bajando más cada día. No hay que negarle su triunfo, pero no es el único.

Los primeros ensayos. — Fracaso sobre fracaso

La constancia de los inventores franceses revela una paciencia admirable, la paciencia del fraile que se soterra en un convento sin otra ocupación que rezar y pasear por los largos corredores, aunque, creo, no es buena ni mucho menos la comparación. Fracasaban irremediabilmente, continuando siempre en la tarea. Santos Dumont construyó catorce modelos antes de volar, y Bleriot solo hizo verdaderos vuelos con el número 7. A más, es recordman de caídas. Tiene «hasta la fecha» tres costillas de plata, una pierna rota en dos partes y un brazo también fracturado. Con sus primeros modelos, solo hacía «saltitos» que terminaban con aterragres brutales.

Fué así como Santos Dumont se hizo famoso y más que famoso popular. En la época en que se dedicaba á los dirigibles, cosa que le permitió obtener curiosas enseñanzas para la aviación, su nombre era pronunciado con sorna en París. Un día, se formaba una enorme aglomeración en medio de una calle. ¿Qué ocurría?

Pues nada. Santos Dumont había ido á terminar uno de sus viajes de una manera desastrosa sobre la azotea de un alto edificio. El espectáculo resultaba interesante y gratuito. Los bomberos salvando los restos del globo, y también al aeronauta, bloqueado entre un octavo ó décimo piso, y entre un balcón y una cornisa.

A los pocos días, igual aglomeración en un puente. Santos ha caído al agua, en el

Sena. Todo aquello causaba risa, pero también respeto hácia aquel hombre perseverante en su empresa.

Bleriot es el inventor del tipo «canard», nombre que se le dió más por la nulidad de resultados que por su forma. Desde 1900 trabajó aquel por resolver el problema, sin que éxito alguno le diera nuevas fuerzas que, bien es cierto, no le faltaron. El mismo día del primer vuelo de Santos Dumont, ensayaba Bleriot allí mismo su número 2. Pero, por una falsa maniobra del mecánico, antes de iniciarse las pruebas, el aparato, corriendo por la pista, fué á estrellarse contra los árboles.

El 5 de Abril de 1907, el número 3, ya monoplano en sus líneas, elevóse en su primer ensayo á 60 centímetros, para destrozarse en el descenso. Bleriot salió ileso.

En el mes de Julio anuncia los ensayos del número 4. Este, á cuatro alas en tandem, voló 25, 150 y 140 metros, en sus tres primeras salidas, alcanzando 12 metros de altura. El 17 de Septiembre, nuevo vuelo. A 80 kilómetros por hora, sube hasta 20 metros. En ese momento, vésele inclinar, perder el equilibrio y caer. El motor se detiene y el aparato vá de narices contra el suelo, pasando á la lista de sus antecesores.

Esta vez tampoco Bleriot está herido.

A los pocos meses, y después de hacer y deshacer modelos, se presenta el Bleriot 7º, de alas convexas. El 2 de Noviembre en un pequeño vuelo, rompe el tren de aterrisaje. Arreglado, se vuelve á elevar y recorre 400 y 500 metros. Pero el constructor saca una consecuencia curiosa: su aparato es demasiado rápido, tan rápido que no le permite maniobrar con facilidad.

Muy pronto, una nueva caída, de la que sale levemente herido, lleva su aparato á mejor vida.

Entre tanto, Henry Farman comienza sus ensayos en Issy-les-Moulineux, y consigue volar 770 metros, estableciendo así un record mundial de distancia.

Después aparece una serie interminable más de imitadores que de inventores. Roberto Esnault Pelterie con su monoplano R. E. P., el Conde de la Vaulx que á pesar del buen éxito obtenido abandonó la aviación por la aeronavegación, los hermanos Voisin, son de entre toda esa multitud de hombres de paciencia los que más alto han culminado. Todos ellos, volaron, volaron pocos metros, para ir á terminar sus hazañas en caídas. Y sin embargo, al poco tiempo, ensayaban un nuevo modelo que, tarde ó temprano, corría idéntica suerte. Todos esos inventores, á

igual de los soldados de antaño, tenían el rostro y el cuerpo cruzado de heridas, heridas recibidas en batallas tan admirables como las de aquellos, y contra elementos desconocidos. Y como aquellos, tienen hoy sobre su pecho, la Cruz de la Legión de Honor...

En 1908, Henri Farman conquista su segundo triunfo. ¡Vira! En aquellos tiempos en que solo se pensaba en poder separarse de la tierra, el virar, el virar en un sitio de antemano señalado, constituía una hazaña única. Y Farman se lleva en esa forma el gran premio Deutsch-Archdeacon. A los pocos días vuela dos kilómetros, y por último permanece un cuarto de hora en el espacio.

Y entonces púdose decir en Francia con todas las fuerzas del patriotismo y del orgullo, lo que hacía tiempo tenían en los labios, lo que se habían callado á fuerza de fracasos.

—El problema está resuelto! El aire ha sido conquistado!...

De record en-record

La aviación marcha á pasos de gigante

Comienzan ya los primeros records, las primeras performances, sobre esa base admirable de hazañas anteriores, y en fin aquellos vuelos en que valía más la audacia del piloto que la ingeniosidad del aeroplano. Comienza también la época triste, de los accidentes y de las víctimas, de esa lista negra que hasta entonces solo tenía el nombre del teniente Siegfried, pero que muy pronto ha de volverse roja con los de Lefebvre, Ferber, Delagrangé, Le Blon, Fernández y tantos otros que han ido cayendo poco á poco.

A fines de 1908 es el héroe Henry Farman. Sus vuelos, en los que bate los pobres y primeros records de duración y distancia, recorriendo 43 kilómetros, lo colocan en primera fila. Por un tiempo, el biplano se impone sobre el monoplano, cuyos vuelos hasta entonces han sido muy pequeños y muy llenos de accidentes.

Los primeros meses de 1909 se manifiestan con ensayos diarios, modificaciones y nuevos modelos, sin que resultados verdaderamente positivos coronen esos esfuerzos. Bien es cierto que se vuela siempre, pero esos vuelos no logran marcar un adelanto sobre los anteriores. Pero, llega el buen tiempo, y con él los records. El público tiene en que ocupar su tiempo. Casi á diario Farman, Sommer, Tissandier ó Delagrangé, batían un tiempo anterior, hacen una nueva

hazaña ó sufren una nueva caída. Pero triunfan, y su triunfo los coloca á una altura envidiable en Europa, donde se ha comprendido, se ha apreciado verdaderamente el valor de la conquista del aire.



Los records mundiales de altura

El 20 de Mayo, Paul Tissandier, uno de los primeros discípulos de Wilbur Wright, bate á Farman, volando 1 hora 2 minutos, clasificándose en el tercer puesto de grandes vuelos, tras los hermanos Wright.

En Junio, Bleriot lleva por primera vez dos pasajeros: Santos Dumont y Fournier, batiendo así el record anterior de una persona. Un gran triunfo espera al gran constructor. En el momento en que vá á partir para un nuevo viaje, llega Gabriel Voisin, que, abrazándose á él emocionado, le grita: —A nosotros, á nosotros dos el premio Osiris!

Y así era en efecto. El gran premio Osiris, de 100.000 francos, que cada tres años se otorga al que aporte un descubrimiento admirable para la ciencia, había sido adjudicado á ambos constructores.

Entre tanto, Hubert Latham se prepara en Sangatte para cruzar la Mancha, mientras el Conde de Lambert hace igual cosa en Wissant, contra las ideas de Wright que encuentra temeraria la empresa. Pero, no es á ninguno de ambos á quien corresponderá el gran triunfo. No. Es á Bleriot, que en ese momento no piensa en tal cosa, á quien ha de tocar el realizar la hazaña más grande del vuelo mecánico de esos tiempos, aunque su valor moral fuera superior al que bajo el lado mecánico podía tener, desde que no marcaría con ella record alguno de duración ó de distancia.

Días antes, Bleriot ha conquistado otro triunfo: vuela de Etampes á Orleans, cubriendo 41 kilómetros y adjudicándose el premio del Aero Club. Entre tanto, el record de duración ha sido batido por Paulham con 1 hora 15 minutos. Pero, dos días después, Farman vuela 1 hora 19, y arrebató el triunfo á Paulham. Este preparase á batir nuevamente á aquél, mas hay un hecho de mayor importancia que preocupa la atención del público: el 19 de Julio Latham ha hecho su primer tentativa para cruzar el canal. Partió al amanecer, escoltado por varios cazatorpederos. Pero el motor, el motor Antoinette, se detiene, y Latham baja en el agua, á 16 kilómetros de la costa francesa. Creyéndose en una catástrofe, vase en su busca, pero Latham está sobre su aparato, fumando un cigarrillo, como lo hubiera hecho en el salón de un club. Preparase nuevamente para otra tentativa.

Llega el gran día. Bleriot ha llevado su monoplano á Calais. El tiempo es admirable, y, salvo la neblina de siempre, será difícil encontrar otro día semejante. Parte. Parte y vuela, vuela mucho, desapareciendo en aque-

horizonte de agua. Pero el telégrafo sin hilos trae muy pronto la noticia:

«Bleriot ha triunfado!»

Pasa aquel tiempo. Pasan también los años, pero la hazaña de Bleriot ha quedado y quedará siempre, como un esfuerzo supremo de audacia y de energías.

Latham quiere hacer lo mismo. Aunque tarde, vuelve á partir, y esta vez, como la anterior, cae al agua, pero, á un centenar de metros de Douvres. Y cuando se vá á recogerle, está también fumando, aunque quizás mordiendo el cigarrillo en su furia por el fracaso.

A fines de Julio, 14 aviadores son promovidos á la legión de honor. Entre ellos figuran Bleriot, Farman, los Wright, Santos Dumont, Lewavasseur, etc. Somer bate muy pronto el record de dos horas, ha poco establecido por Wright, volando dos horas 10 minutos, y, tres días más tarde, alcanza á dos horas 27 minutos, batiéndose á sí mismo.

Y viene entonces la gran semana de Champagne, la semana que permitiera establecer record y echar por tierra performances anteriores, la semana que hiciera comprender la seguridad que ya entonces poseían los aparatos mecánicos, y lo que con ellos se podía hacer.

Comenzó por disputarse la Copa Gordon Bennet, que se adjudica el americano Gleen Curtiss con 20 kilómetros recorridos en 15 minutos 50 segundos, y dando una velocidad de poco más de 73 kilómetros á la hora.

Allí Farman recorrió 180 kilómetros, contra 154 de Latham el mismo día.

Siguen las performances diarias. El 7 de Septiembre Lefebre paga con su vida los ensayos de un nuevo biplano Wright, y el 22, el capitán Ferber cae y muere en Boulogne-sur-Mer.

En Octubre comienza la quincena de Juvisy. En ella se establecen nuevas performances y nuevos aviadores conquitan los premios. Es partiendo de allí que el Conde de Lambert va sobre París y vira alrededor de la Torre Eiffel, realizando así una hazaña á la que se dió importancia inusitada.

En Noviembre, Orville Wright se adjudica momentáneamente la Copa Michelin, para la mayor distancia sin descenso, volando 155 kilómetros en dos horas 49 minutos 20 segundos. Pero, dos días después, Henry Farman bate todos los records del mundo de duración y distancia, manteniéndose en el espacio durante 4 horas 17 minutos 53 segundos, y recorriendo 232 kilómetros, quedando por lo tanto en posesión de la Copa Michelin. Fué esa una de las más admirables hazañas del año.

El 19 del mismo mes, Hubert Latham se adjudica el record de altura mundial con 475 metros, quedando en posesión hasta principios de 1910, en que con 1100 metros, hechos por él mismo, sobrepasó su altura anterior.

Termina el año con vuelos de aeródromo, mientras una falange enorme de discípulos se prepara á surcar el espacio el año entrante. Y es así que una revista francesa coloca bajo una fotografía en que aparece una docena de aparatos volando, esta leyenda:

«El aire se puebla»...

La aviación en los últimos años Hazañas y más hazañas

1910 se distingue por una avalancha de hechos de toda naturaleza, entre los que no escasean las víctimas. Comienza con la muerte de Delagrangé, una de las grandes figuras de la época. Ese accidente trajo consigo protestas á millares: tratóse de evitar la continuación de toda clase de ensayos. Y sin embargo, eran solo, — creo que cabe aquí el «solo»,— seis los caídos hasta entonces, en varios años ya.

Delagrangé murió como muriera poco después Le Blon: por ensayar un motor demasiado poderoso sobre un aparato demasiado débil. Tres hicieron la prueba; aquellos y Cattáneo. Los dos primeros sucumbieron, Cattáneo, el hombre de suerte, triunfó.

1910 es el año de las grandes semanas de aviación, en toda Francia y aún en el extranjero. Es allí donde los constructores y los aviadores franceses triunfan para ser derrotados al día siguiente, por un tercero, por un desconocido. Pero, poseen demasados bríos y muy luego otros éxitos llevan sus nombres á la cumbre.

En Abril Paulham vá de Londres á Manchester, y poco después Lesepps atraviesa la Mancha, repitiendo la hazaña de Bleriot. No por eso, sin embargo, el héroe del monoplano pierde su fama.

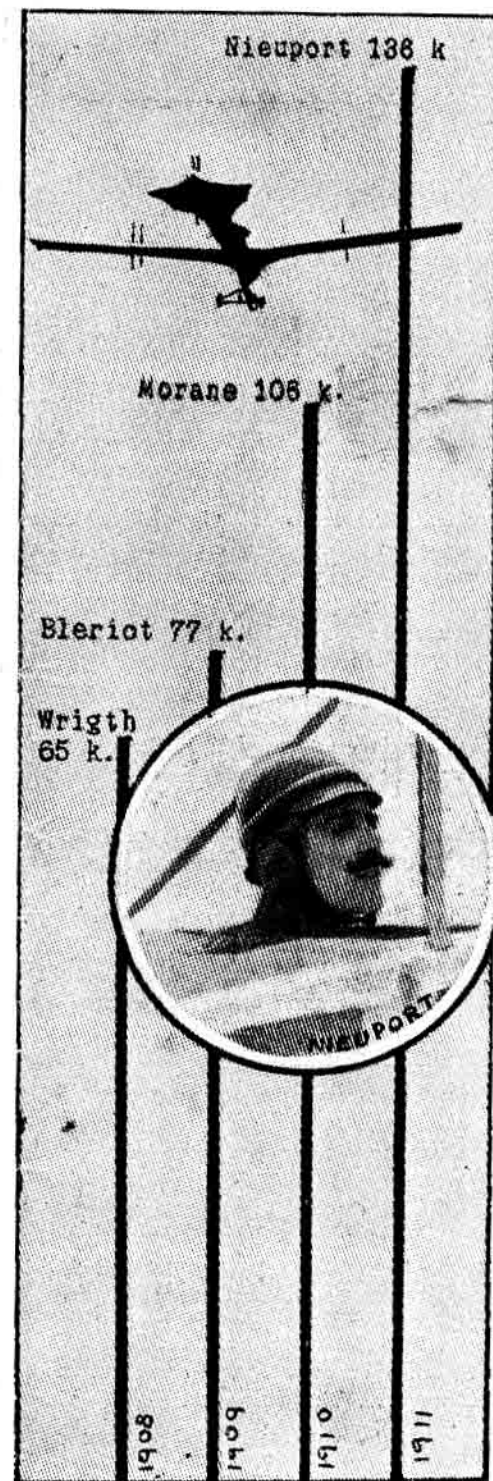
La célebre quincena de Reims reúne 75 pilotos. Y hay días, días magníficos, en que dos y tres docenas de aeroplanos cruzan la atmósfera.

Hacia fines del año, y tras aquella lucha de energías y de audacias, tras el famoso Circuito del Este, una hazaña, un hecho admirable, un hecho que hace cantar á los poetas y llorar sobre la tumba de una víctima de la ciencia, pone un broche de oro sobre esas jornadas.

La travesía de los Alpes!

Chavez, el hombre único, que llevado por su entusiasmo, arrebatado ante el triunfo que le espera, se lanza á través de aque-

llas cumbres que se pierden horadando las nubes, y sube, sube hasta llegar á reinos desconocidos, para dejar el mundo, más alto ya que las enormes montañas. Y luego, cuando ya ha triunfado, cuando ya ha conquis-



Los records mundiales de velocidad:
Kilómetros por hora

tado los Alpes, descende. Y al llegar á tierra, cuando las ruedas parecen querer tocar el suelo del que tan lejos han estado, cuando él, Chavez, ciego de placer pero rendido quiere gritar su triunfo, las fuerzas le faltan, el volante se va de sus manos, y el pájaro triunfante cruje derrotado y se abate contra la tierra.

Chavez ha muerto!

Chavez supo ser poeta. Su hazaña fue un verso admirable, uno de aquellos versos que hacen estremecer. Pero tan hermoso, que algún genio invisible tuvo envidia, y le maldijo. Y aquel cántico que comenzó dorado, terminó rojo.

En 1911 el aire está poblado de aviadores. Estamos ya en las carreras y las luchas de velocidad y de resistencia. ¿Conocéis París-Madrid, París-Roma el Circuito Europeo y el Circuito de Inglaterra? Sí. ¿Qué se puede decir de todo eso que no sea conocido? ¿Qué se puede contar ya de aquella bandada de modernos viajeros del espacio que van volando de ciudad en ciudad, de país en país y de continente en continente?

Después de París-Madrid y París-Roma viene la prueba más colosal del año: el Circuito Europeo. Es allí donde los aviadores van en triunfo á Bélgica, á Holanda, á Francia otra vez y á Inglaterra, para ir á terminar ese enorme paseo por Euzopa en París. Es la exhibición del problema resuelto, es el vuelo orgulloso y quizás despreciativo del hombre que poco á poco ha conquistado todos los elementos.

El Circuito Europeo comenzó con dos muertos. Ello dió margen para que se formulara una pregunta: Tienen utilidad las carreras de aeroplanos, los aeroplanos mismos? Pero, antes de que se cerrara el interrogante, antes de que hubiera el tiempo necesario para contestar, once aviadores daban la vuelta á Europa. La contestación fué afirmativa, y fué espontánea, entusiasta.

La época presente ha llegado. Hay un pasado glorioso, un porvenir halagüeño. ¿Qué será en el futuro la aviación?

La fantasía de los dibujantes que pinta enormes monstruos aéreos, trasatlánticos del espacio, no está quizás errada. Ha de llegar el día en que sea el aeroplano un medio de transporte. En cuanto á las víctimas, las habrá siempre en menos escala. Pero el número de aviadores se habrá centuplicado, y una caída tendrá la importancia que hoy tiene el choque de un automóvil en plena calle.

Felices de aquellos que en el futuro puedan almorzar en New York, pasar la tarde en París y comer en una estación aérea en las cimas del Himalaya!

¿Palabras? ¡No! Sobre la figura grave de Wilbur Wright, que se desliza en una débil caja de tela, sobre la cara curtida del simpático Santos Dumont, veo, presiento, millares y millares de aparatos volando, cruzándose en el aire. Y atrás, más velados ya, la cara del norte americano que hace un gesto, y la cara de Dumont que sonrío orgulloso, llorando de alegría...

Los records del vuelo mecánico El salto de las cifras

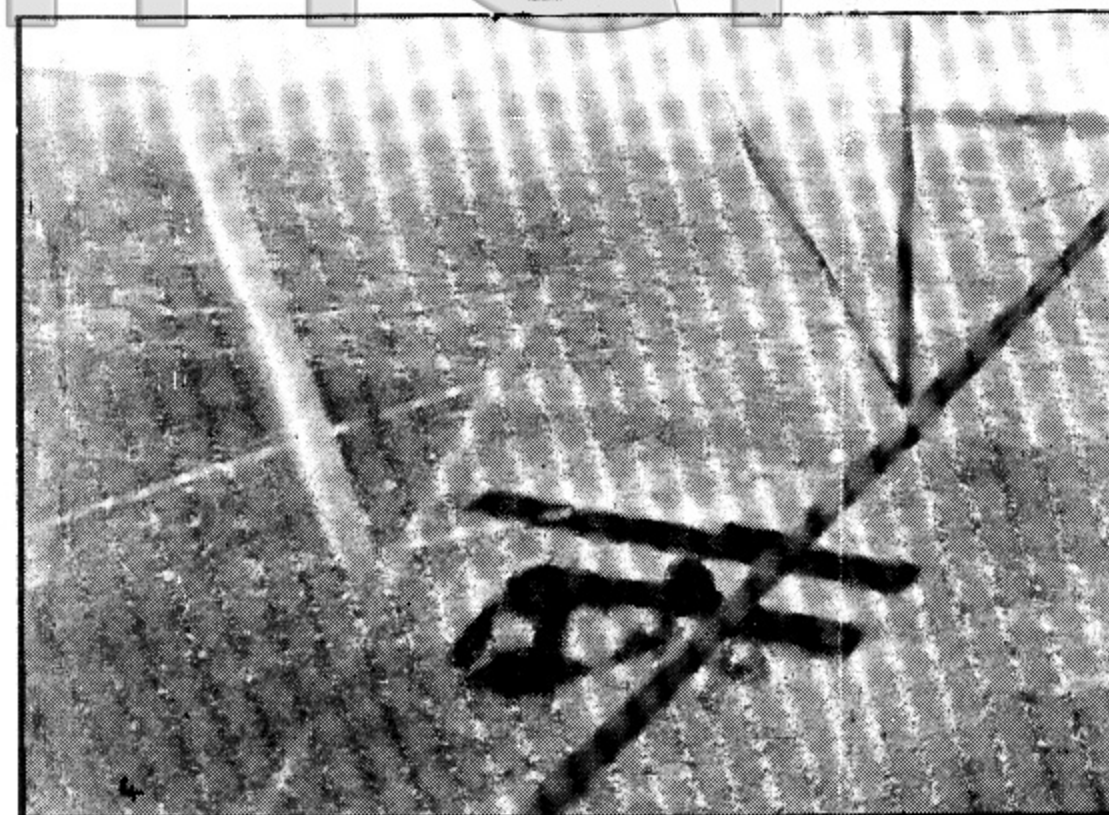
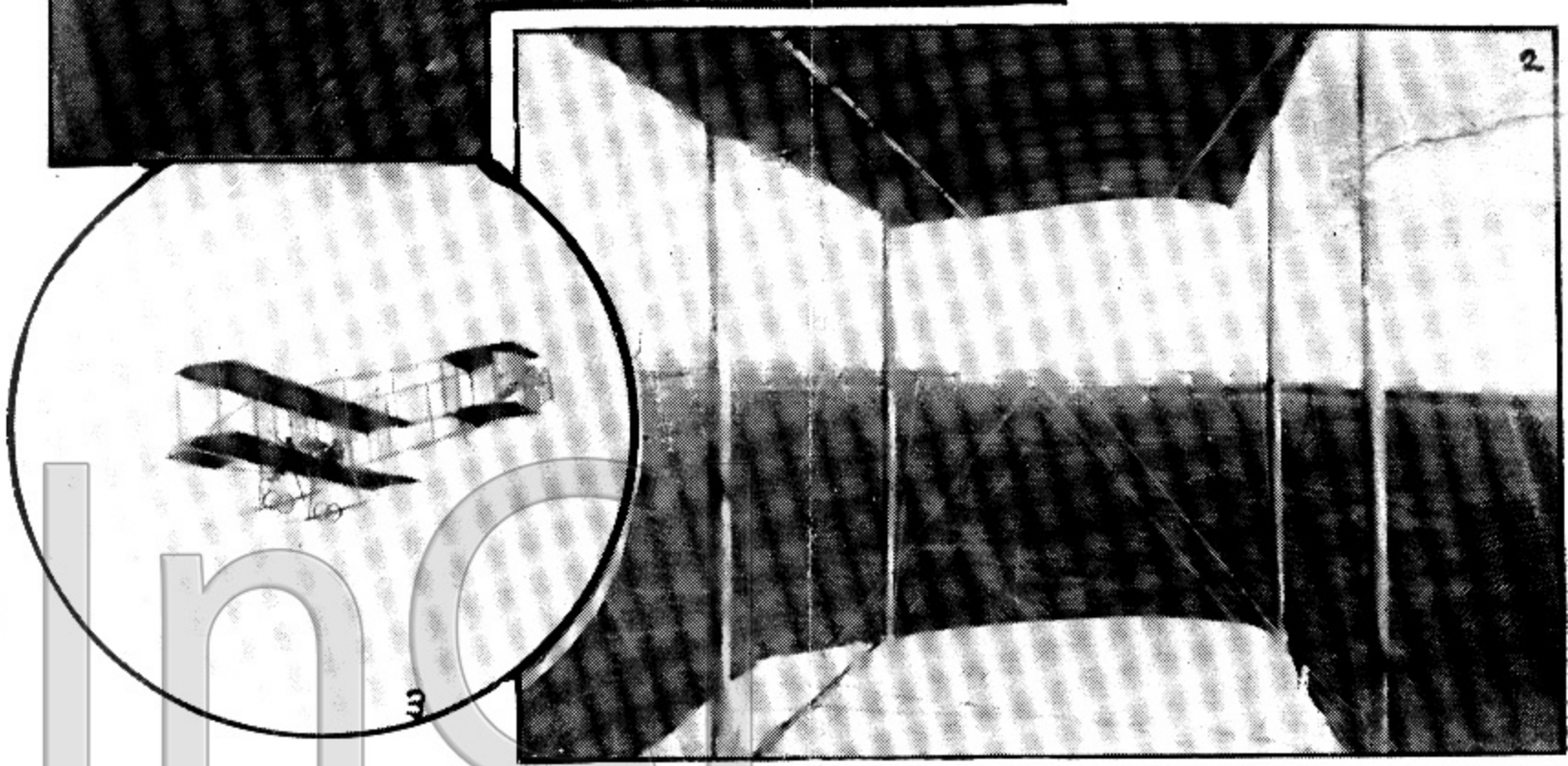
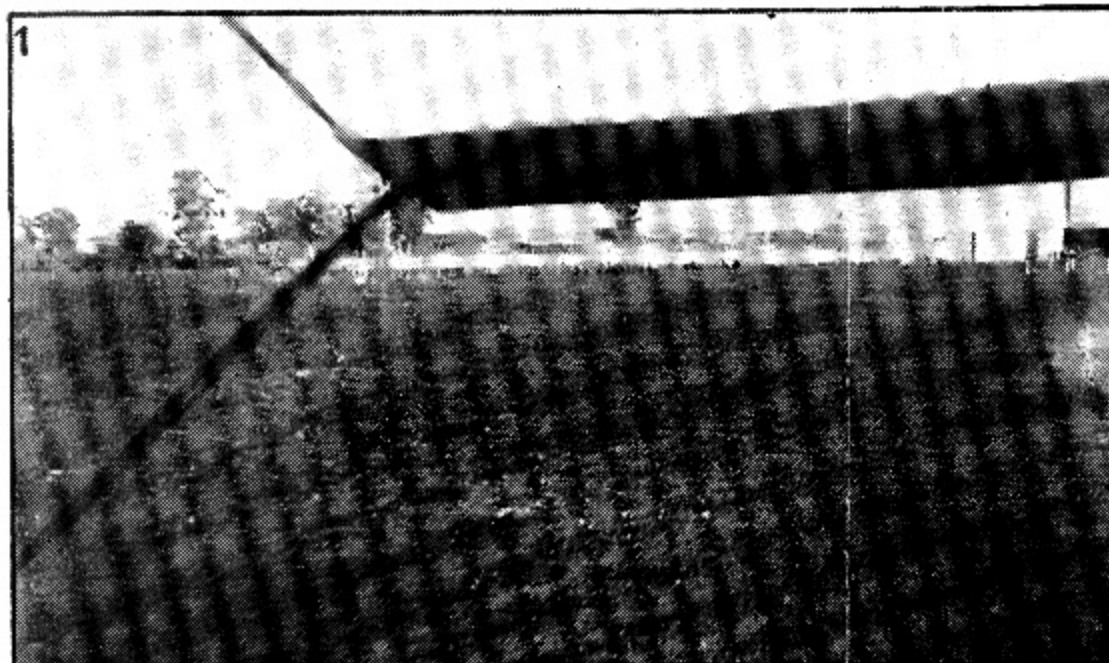
Es interesante observar lo que se ha adelantado en el vuelo mecánico en los años transcurridos, en los que hay verdaderos saltos desde un hecho al otro, desde una cifra de kilómetros ó de horas hasta la otra.

En 1908, el primer record que hizo comprender lo que era la aviación, fué el de Farman, permaneciendo un cuarto de hora en la atmósfera. A fin de año, Wright había elevado ese tiempo á 2 horas 18 minutos, recorriendo 123 kilómetros. En 1909 Farman hace 232 kilómetros en 4 horas 6 minutos. Y en 1910, Farman vuela 8 horas 12 minutos, mientras que Tabuteau en menos tiempo hace más kilómetros, y recorre 584. Por último, en 1911, Fourny se apropia ambos tiempos con 11 horas un minuto de permanencia en el espacio, y 720 kilómetros de recorrido.

Es necesario comprender los sacrificios y las fatigas de vuelos de esa naturaleza, en los que se comienza al amanecer y se baja cuando acaba el día. Existen también records de totalización con descensos intermedios, pero naturalmente, ya no es lo mismo. Un piloto desconocido, Helen, ha volado ultimamente 14 horas 7 minutos, en esas condiciones.

La velocidad preocupa también. De 55 á 75 kilómetros que se hacían por hora en los primeros tiempos, la cifra ha subido á 136. Son pues, verdaderos adelantos.

La altura. He ahí una de las partes más hermosas del vuelo mecánico. ¡Cuántas energías, cuantos esfuerzos se necesitan para establecer un record de altura! Es una lucha de horas contra la naturaleza, contra el viento. Pero en cambio, conquistado el record, el piloto encuentra el pago de su hazaña. ¿Habéis oído hablar del vuelo planeado? Es lo más magnífico, lo más atractivo de la aviación. A motor detenido, el aeroplano corre hacia la tierra en carrera loca, á velocidad fantástica. Son momentos



Desde un biplano Farman

Fotografías
de Carlos F. Borcosque

1. Descendiendo. El timón de profundidad adelante. Al fondo los hangares.
2. Una fotografía de costado. Un ala del biplano en el aire.
3. El Farman volando.
4. Desde el espacio: abajo, la sombra del aparato sobre el suelo.

únicos. El aire, atropellado por el pájaro humano, golpea el rostro mientras se sigue la marcha hacia abajo, atravesando nubes para ir á sepultarse en tierra.

En 1908 Wright llegó hasta 110 metros. En 1909 Latham alcanzó 475 y en el año

siguiente, casi á diario, un aviador sube más alto, hasta perderse en el espacio. Así, se sobrepasan los 2.000 y los 3.000, cerrando la época con 3.100 hechos por Legagneux. En 1911 la suma ha seguido subiendo y los aviadores han seguido escalando el firma-

mento. Garros ocupa hoy el primer puesto con 4250 metros.

Que sublime debe presentarse para el piloto aquel momento en que la tierra ha desaparecido entre la bruma, y en que está solo, solo en medio del cielo, como un monarca sobre su trono. En aquel momento, el aviador debiera dejar su asiento, incorporarse, y gritar para que oigan las estrellas:

—He triunfado en todo, lo he conquistado todo, todo!...

El martirologio Las víctimas de la aviación

Es idea corriente que volar equivale, tarde ó temprano, á perder la vida. Se cree fundadamente, — hay que excluir de esa creencia á los entendidos, — que un día ú otro, el piloto caerá. Y no falta quién, con gracia ó sin ella, se permita chistes, encontrando en el vuelo mecánico un medio nuevo para los suicidas.

Resultaría no solo difícil sino escabrosa la tarea de defender á la aviación, desconociéndole sus peligros y sus defectos. Ello es imposible, principalmente porque todo tiene sus peligros, desde el más rutinario vehículo hasta el moderno pájaro-mecánico. Y, además, hay una serie de muertos que necesariamente son un peso terrible en contra, para el defensor de aquel problema.

A pesar de todo, es posible sostener, y con razón se entiende, que ese peligro del vuelo puede desaparecer, y que si existe, es causado por factores de que no se salvan ni el automóvil ni la bicicleta, ni el mas pobre carricoche. Me refiero á la mala construcción, á la falta de práctica, y también, naturalmente, á la casualidad. Así como un piloto puede caer en un día de calma, al realizar su mejor vuelo, solo por haber descuidado los volantes ó porque un tensor más débil se ha roto, así mismo un chauffeur puede estrellarse en medio de un camino vacío, si una pequeña piedra hace explotar un neumático, desviando naturalmente el coche.

El automóvil es indudablemente el vehículo que más semejanza puede tener con el aeroplano. Pues bien. Comparemos. En este año, comenzaron las grandes pruebas con el raid aéreo París-Madrid, que reunió un buen lote de competidores, competidores que en su mayoría no tomaron parte debido al triste suceso de Issy-les-Moulineaux. Pues bien; en esa carrera, sobre diez aeroplanos que salieron, tres, — Vedrines, Garros y Gibert, — llegaron á San Sebastian, recorriendo 735, mientras el primero seguía hasta Madrid.

En el Circuito de la Sarthe, que ha sido la mejor carrera automovilística del año, tomaron parte 14 coches, para un recorrido de 636 kilómetros, menor al de París-San Sebastian, y sobre un camino liso como una mesa de billar.

Ahora cabe preguntar:

—Y cuántos llegaron á la meta?

—Uno!...

El resultado es pues, bien diferente, y á favor de los viajeros del aire.

En el Circuito Europeo de aviación, 14 llegaron á Utrech, de los 40 que partieron, bajando el resto en el camino. Esa etapa era de 595 kilómetros. Todo el enorme circuito, de 1600 kilómetros, fué hecho por 9 pilotos, teniéndose en cuenta que la mayoría no llevaban por tierra carros de refuerzo con repuestos.

Ahora las víctimas.

En París-Madrid ninguna, como no sea Mr. Berteaux, á quién verdaderamente no se le debe contar, ya que es un accidente de otra índole.

El Circuito de la Sarthe, para automóviles, corrido sobre una pista de 5 kilómetros causó dos víctimas. El Circuito Europeo de aviación, corrido sobre una pista que era Europa entera, dos también. En aquel habían 14 inscriptos y en éste 40!

Salen siempre ganando los aeroplanos.

Recordad, por ejemplo, la primer carrera de autos París-Madrid, en que sobre 9 partidas hubieron siete accidentes, la mayoría fatales, llegando solo dos coches á Madrid. Y aún á esos dos, no se les dejó regresar como exijía el reglamento, en el temor de que quedaran en el camino...

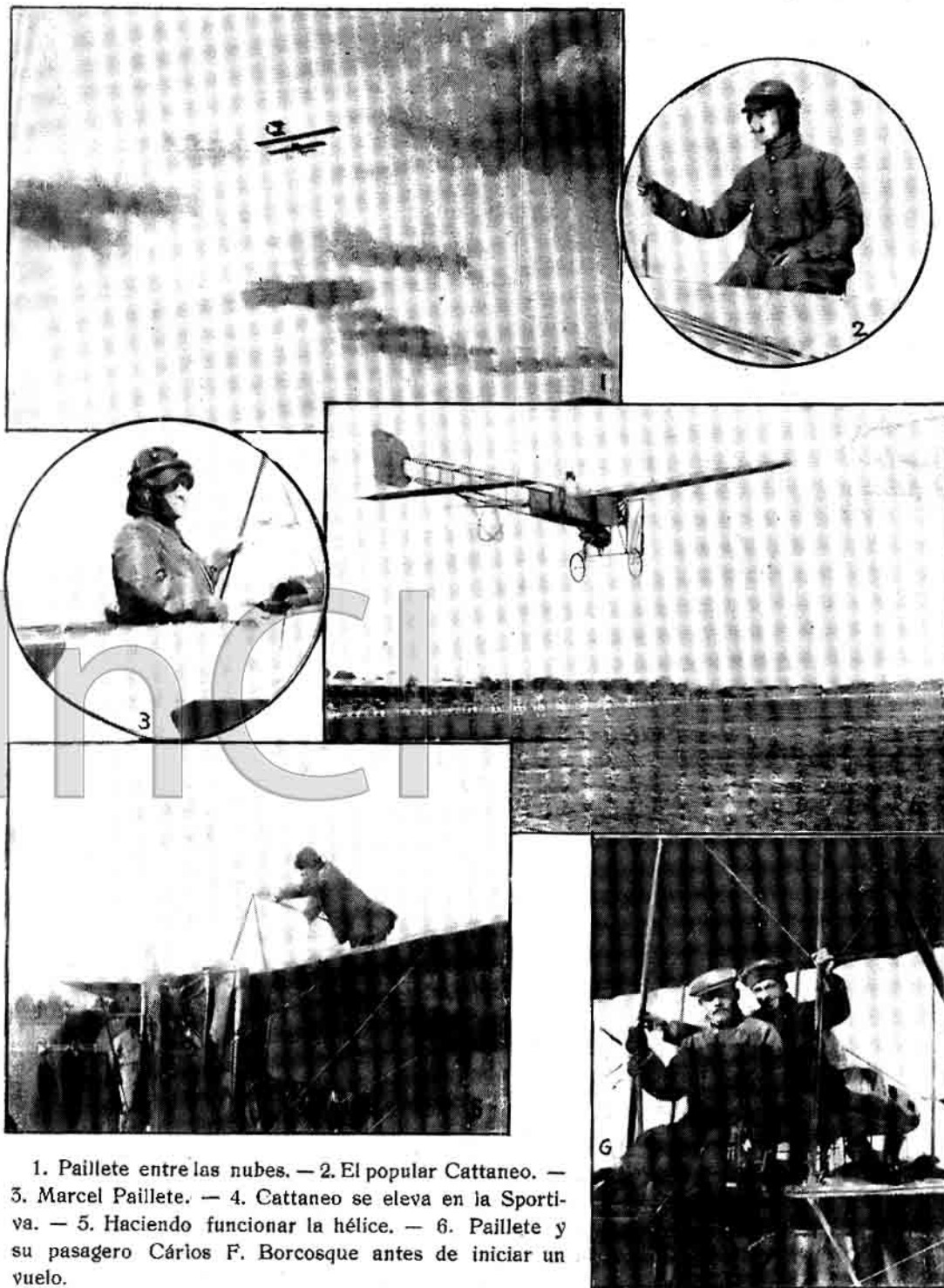
En 1908 hubo una víctima. En 1909 tres. Y en 1910 veintiocho, llegando el total á 32. Ahora bien. En 1909, el número de aeroplanos era de 200, y en 1910, sobrepasó los 2200. Los pilotos diplomados de 1909 eran 18, y en 1910, 354. Como se vé, las cifras dan un resultado favorable, desde que la proporción de accidentes no aumenta en la forma que los pilotos y los aparatos.

En 1911 es imposible continuar la estadística. El número de aeroplanos sobrepasa los límites que pudieran suponerse, y la fundación de innumerables instituciones hace imposible saber cuantos pilotos hay, afiliados á unas y otras. Pero, la lista de víctimas ha aumentado de una manera tristemente dolorosa, y hace poco el cable transmitía la caída del número cien.

El motivo de esos accidentes?

No es difícil hallarlo. La inexperiencia, la imprudencia, juegan un papel enorme en las caídas. Después, la mala construcción de los

Los grandes aviadores en Buenos Aires. Fotografías de Carlos F. Borcosque



1. Paillete entre las nubes. — 2. El popular Cattaneo. — 3. Marcel Paillete. — 4. Cattaneo se eleva en la Sportiva. — 5. Haciendo funcionar la hélice. — 6. Paillete y su pasajero Carlos F. Borcosque antes de iniciar un vuelo.

aparatos, que á cambio de velocidad y poco peso sacrifican la seguridad, son motivos más que suficientes para que en un momento dado los tensores se corten y las alas se plieguen, peligro que poseen los monoplanos.

En los biplanos, la causa es más fácil hallarlas en virajes demasiado peligrosos.

De entre ambos tipos, lleva el mayor número de víctimas el biplano, á pesar de que al monoplano se le asignan general-

mente más peligrosos. Y es así en efecto. La causa pues, de la diferencia, debe encontrarse en que el biplano es el que más se usa y que por lo sencillo de su manejo todos quieren guiar desde el primer día.

En resumen: los peligros de la aviación, no son por la aviación en sí misma, sino por como se la practica y lo que con ella se hace.

Desde arriba Mis impresiones de vuelo

Paillette no está contento de su motor. Me lo ha dicho y vuelve á repetírmelo. Pero tengo yo demasiados deseos de hacer otra ascensión para desistir, y así, á la primera señal del piloto, me encuentro dispuesto á partir. Subo, me instalo cómodamente para el moderno viaje, y él, un momento después, ocupa también su sitio. A poco el motor marcha: en tierra su ruido es incómodo; hace vibrar el biplano y molesta, predispone mal. Oigo algunos «ratés»: esto no anda bien, pero, ¿qué importa! Bien valen un peligro las emociones que se sienten desde lo alto.

Estoy todavía haciendo señas á algunos que me miran con una cara semi-compasiva que me irrita, cuando Paillette levanta la mano y... arriba! El Farman corre unos segundos por el suelo; yo miro al frente, algo confuso al principio por el viento que me hace llorar con su fuerza. Luego observo hacia abajo; vamos ya navegando por los aires. Todo se vé gris, con pequeños detalles aquí y allí. Luego, á un costado, la vía del ferrocarril, y, más lejos aún, un tren, un tren de juguete mejor dicho, digno de la decoración de un guignol, que avanza con grandes bocanadas de humo blanco.

Yo estoy absorto. Hay algo tan grande, tan hermoso en aquello de desprenderse de la tierra, de dejar abajo, lejos, el mundo, —diremos así—, que veo sin mirar y llego á soñar, á soñar cosas muy hermosas que creo, más bien, estoy seguro, de que no podría expresarlas á conciencia.

Me saca de ese momento, un viraje cerrado del audaz piloto. El aparato se inclina mucho de un costado, aunque ello no me inspira el menor temor de accidente. Al mismo tiempo noto que la cola se mueve. Hemos hecho un pequeño círculo que se continúa en otro más fuerte, más cerrado todavía. Entre tanto, Marcel Paillette, con un movimiento continuado y suave vá ascendiendo pero poco, muy despacio. Después, el ascenso termina, y él, sin embargo, sigue moviendo la palanca del profundizador.

¿Qué pasa?

El motor no tira, no dá más, y el piloto que lo comprende, no intenta ya subir. Estamos, sin embargo, á 150 metros, y abajo la tierra se vé brumosa, oscura. Y en ese momento en que parecía verme más alto que el sol que bajaba ya en el horizonte, en ese momento, ¡palabra! sentí orgullo.

Yo no pierdo momento, mirando arriba, abajo, á mis lados y también á Paillette. Repentinamente oigo tras mí un cierto ruido en el motor. Parece que rascara algo; se calla un momento para hacer á continuación algunas explosiones precipitadas. Decididamente el motor vá á darnos un dolor de cabeza.

Paillette nota también eso, y de golpe, á pico, baja en un soberbio vuelo planeado que seduce. Es aquel instante admirable. La marcha del motor se ha detenido voluntariamente, y el aparato se desliza hácia la tierra á una velocidad enorme. Después, junto al suelo, se recobra la horizontal, el motor anda un momento más, las ruedas entran en funciones, y poco á poco la marcha se detiene.

Estamos ya en tierra firme.

Un apretón de manos al valiente piloto por el vuelo y salto á tierra. Me miro: estoy intacto. Esta vez, pues, tampoco me ha pasado nada....

La aviación en la República Argentina

Días pasados leí en una publicación «de cuyo nombre no quiero acordarme», que la América del Sud era de las que más habían hecho por la conquista del espacio. Pero, ¿es posible que alguien diga eso? América del Norte todavía. ¡Pero del Sud! Con pena hay que confesar que nó. Aviadores sud-americanos existen muy pocos, como no sean Santos Dumont, Chavez, Cecil Grace y Bielovucic. El primero y el segundo son tan americanos como cualquier europeo. Chavez es peruano porque ha nacido bajo esa bandera en París. Dumont casi no conoce á su patria, y, además ha sido él y nó su patria la que algo han hecho por la aviación. Está también Cecil Grace, aquel joven chileno que queriendo atravesar el mar del Norte, pereció en la empresa. Era chileno bien es cierto, pero preciso es confesar que la patria no le ha servido gran cosa para sus aspiraciones de aviador.

De entre todos los países de esta parte del Continente, — y aquí cabe el refrán de que en el país de los ciegos el tuerto es rey, — la Argentina ha sido la que más ha hecho. Es la primera, — un detalle — que ha tenido escuela de pilotaje, y la primera que

tiene aviadores diplomados en esa escuela.

Bien es cierto que lo principal se ha realizado por los europeos que han venido aquí, pero, sin embargo, era natural acaeciera en esa forma. De donde podría venir la enseñanza de la aviación, sino de Europa?

Hasta 1910, en la República Argentina conocíase la aviación por las revistas, y, naturalmente, se la consideraba como ensayos con más fracasos que éxitos, y con más víctimas que triunfadores.

Un día, un «aviador» pisó Buenos Aires, trayendo consigo un biplano Voisin. Su retrato, — pantalón con polaina espiral, camiseta de lana, gorra, anteojos y guantes, las manos sobre un volante, — fué publicado en todas partes. Llegó el día de los vuelos; gran expectativa; el aparato se desliza por la pista pero no se eleva. Gran decepción, silbidos, y... ya conocéis la historia del ingeniero Ponzelli.

Aquel señor no voló. Lo más que supo hacer en aquella ocasión fué estrellar su biplano contra un poste.

Tras él apareció Bregi. Joven, simpático, logró descollar. Después, su biplano volaba admirablemente, realizándose así el primer vuelo mecánico en la República Argentina.

El entusiasmo fué enorme. Todos querían volar. Pero cuando daban sus primeras lecciones, cuando se les enseñó á no perder de vista ni un momento los volantes, las llaves, las válvulas, en el complicado mecanismo de los primeros Voisin, la cosa cambió de aspecto. Y por último, al encontrarse solos sobre aquel enorme pájaro, hubo seguramente un cierto frío. Y el resultado de todo eso eran interminables carreras por el campo.

—El motor, — que sé yo! — el motor no andaba bien.

Sin embargo, no hay que quitarles todo. Varios volaron, y de entre ellos distinguieron más el Dr. Juan A. Roth, Florencio Parravicini, el inimitable bufo, y el señor Carlos Gofre, sobre Voisin los dos primeros y en Bleriot el tercero. Los tres estudiaron con verdadero tesón, logrando volar á la par de sus profesores. Pero, — será difícil conocer la causa, — el entusiasmo del comienzo fué esfumándose, y un día los hangares se cerraron herméticamente.

La primera vez que ví volar fué un día de reunión, durante la semana del Centenario. Cuando la impaciencia del público era una amenaza demasiado seria para el empresario, abriéronse los cobertizos. Cinco pe-

sados pájaros mecánicos aparecieron. En fila, uno tras otro, fueron llevados hacia el sitio de las partidas. Tras aquellos, un grupo de jóvenes, atraía la atención de todos. Llevaban trajes muy curiosos, y deliberaban gravemente. Eran los «aviadores».

Llegó el momento. Un motor anda. El biplano corre, corre mucho, pero no se levanta. Regreso al punto de partida.

En ese instante, uno de los pilotos saca un pañuelo blanco, lo pone al viento y mueve la cabeza con ademán de desaliento cómico. Dáse una orden y los cinco pajarracos inician el regreso á los hangares, en fúnebre procesión, vencidos. Y más atrás los aviadores, á los que el público regala una silbatina de indemnización. Ridículo, altamente ridículo, parecióme el espectáculo, sin que se me ocurriera pensar que era la infancia de algo muy grande, muy sublime.

Más al otro día, Bregi, Aubrun, Dolfin y Valetton volaron. Y aquello borró lo anterior, toda la impresión mala que tenía para los aeroplanos. A la tarde, Dolfin cayó sin herirse. Ví, pues, todo lo hermoso que tenían los primeros pasos de la aviación, ya que una caída es — mirada egoístamente, — un hermoso espectáculo, así como el día anterior habíase me permitido observar su lado grotesco.

Pasó aquel tiempo. Pasó la época en que Aubrun conquistara sus mejores triunfos, triunfos que le han valido el cetro que hoy ocupa en la aviación europea.

Llegamos ahora á fines de 1910, y al corriente año, llegamos mejor dicho á la época de Cattaneo, del popular Cattaneo.

¿Quién no conoce sus triunfos? ¿Quién no ha visto sus vuelos sobre Buenos Aires, sus records, sus hazañas, sus rasgos de audacia? El 4 de Noviembre de 1910, Cattaneo hacía su primer vuelo en esta parte del mundo. A título de simple ensayo llegaba hasta el Caballito, sobrepasando los 1000 metros de altura. Y al día siguiente, casi sin anuncio, sin reclame, partía para volar triunfalmente sobre Buenos Aires.

Fué el héroe y ha permanecido siéndolo mucho tiempo.

Más de una vez ha hecho peligrar su vida. Pero, se ha arriesgado, porque ha sabido tener el tacto suficiente para comprender á «su público», y para ver como una negativa podía derrumbar el rascacielos formado por su popularidad.

Todo el mes de Noviembre voló. El 12 conquistaba uno de sus mejores éxitos. Partiendo de la Sportiva, vá al encuentro de dos globos esféricos. Es un espectáculo único.

Es un saludo de cortesía en los aires, entre el moderno y el primitivo sistema de navegación aérea, es quizás el saludo despreciativo del aeroplano hacia el globo... El monoplano se acerca, pareciendo que va a «pararse» en medio de aquel espacio tan envidiado años antes, junto á los globos. Pero sigue su ruta, muy cerca de ellos, mientras los tripulantes gritan, hacen gestos, entusiasmados por aquel encuentro, aquella visita.

A su descenso, obtuvo el piloto una de aquellas ovaciones que consagran á un hombre ante la muchedumbre. Fué una alegría delirante de hurras y vítores, fueron elarlinadas de éxito que deben retumbar aún en los oídos del piloto.

El 27 de Noviembre le esperaba su primer fracaso. Haciendo un vuelo de ensayo, su aparato, al embestir una barrera, rompió la hélice. A la tarde, otro ensayo infructuoso impide su travesía hasta la Colonia. Pocos días después parte á las provincias y á Chile.

Cortesmente, como actor correcto, se retira por el foro, aunque momentáneamente. Y entretanto, en la escena vacía, aparece otro, al que esperan ovaciones, triunfos y fracasos; ya que en la aviación estos últimos no son raros. Nos referimos á Marcel Paillete. Tiene este aviador una gran condición: la prudencia. Y, sin embargo, esa misma prudencia que para muchos puede ser causa que evite el realizar hazañas en las que la audacia juega un papel principal, es la que le hace darse á conocer con una serie de performances en que revela sus condiciones.

Su primer vuelo fué un soberbio paseo aéreo sobre Buenos Aires en monoplano Bleriot, repitiendo el día en que Cattáneo hiciera igual cosa. Partió de Lugano y tras su paso triunfal por la metrópoli, fué á aterrizar en la Sportiva. El público, que como todos los públicos es del momento, olvidó á Cattáneo y aplaudió á Paillete sinceramente, entusiasmado como lo había estado con aquél. El 7 de Enero, Marcel Paillete realizaba su segunda hazaña, que le valiera una de las ovaciones más colosales que el público haya otorgado para coronar tal ó cual vuelo. En la misma Sportiva, voló con un viento superior á 40 kilómetros, sosteniéndose en el aire gracias solo á su sangre fría.

Entre tanto *La Nación* organiza un raid aéreo entre Buenos Aires y Rosario. Un fracaso completo, corona la prueba. Todos quieren tomar parte: Paillete al salir rompe su aparato; Cattáneo no lo hace por mal tiem-

po; París Le Clerc, un piloto recién llegado fracasa igualmente: el plazo ha transcurrido.

Aparece un otro piloto: Claudio André. Sus vuelos con pasajeros pasan desapercibidos: hace después en una serie de etapas el raid Mar del Plata-Buenos Aires, de *La Razón*, pero al llegar á La Plata un huracán destroza al biplano.

Cattáneo vuelve á figurar con un triunfo mundial: la travesía del Río de la Plata, que vá á incorporarse á los grandes viajes sobre el mar. Aquella prueba tanto tiempo anunciada se lleva á cabo por fin, y Cattáneo recibe los aplausos del público una vez más.

Recuerdo una tarde, única en la Sportiva, después de aquella época. Soplaban un viento terrible: el público no conocía aún los peligros de ese elemento. Comienzan los silbidos. El momento era crítico: Cattáneo lo comprendió. Sino volaba, toda su fama desaparecía, y todos sus esfuerzos lo conducirían á la nada, lejos del triunfo.

Y si volaba?

Los ojos del piloto brillaron. Alcanzó á vislumbrar la apoteosis y se decidió. El Bleriot fué sacado del hangar. Pero, ya en la pista, hubo un momento de tirantez y de ansiedad. Cattáneo, de pié en su asiento, paseaba su vista del cielo á su aeroplano. Comprendía esa fuerza enorme del viento, esa fuerza que nos obligaba á tener la mano sobre el sombrero. Después, aquel débil aparato, aquellas alas tan frágiles. Y á lo lejos, el público, inmenso, compacto, patealeando de impaciencia. Y antojóseme una escena en los tiempos de César, en un circo romano...

Dió el «lachez tous». El aparato no corría, saltaba por la pista. Pero se elevó, se elevó é hizo un enorme circuito, á pocos metros del suelo, casi rozando sobre las chimeneas. Y su recalada fué la de un pájaro herido que sin fuerzas se deja llevar por el viento. Y al detenerse, el aviador seguía en su asiento, inmóvil, quizás admirado de sí mismo. Fué el público quién lo sacó de allí y quién coronó la hazaña. Su rostro volvió á sonreír. Y quizás en ese momento fué ingrato: no recordó que debía dar gracias á la suerte.

Recordó que triunfaba, y tuvo seguramente un gesto de desprecio para lo que había hecho...

Y llegamos por último á la escuela del Palomar, en el aeródromo de la Compañía

Aérea Argentina. Allí, desde los tiempos de Valetón, se vuela diariamente, realizando su aprendizaje una série de alumnos. Es en la época en que dá su exámen el joven De Bruin. Entre tanto llega el nuevo profesor París Le Clerc, y muy pronto tres alumnos están dispuestos á pasar el «brevet»: Son estos el señor Sergio García Uriburu que ha llegado á ser, indudablemente, el mejor aviador argentino; Lucien Passebon, un joven mecánico que es toda una promesa de triunfos y de éxitos, y el teniente Gobat del ejército argentino.

En los primeros vuelos, Passebon y Uriburu hacen maravillas. Por último, el primero bate el record de duración en la Argentina, permaneciendo una hora 27 minutos en el aire.

En Abril, Le Clerc sufre una caída con suerte en un monoplano Antoinette, acompañado del señor Jorge Molero. Passebon que en esos momentos está en el aire, nota el accidente desde su observatorio aéreo, y corre ó mejor dicho vuela á dar aviso. El 1 de Abril, dan su exámen García Uriburu y Passebon. La primera parte se realiza en perfectas condiciones. Pero se hace tarde y oscurece. Passebon, nervioso, mira muy cerrado para terminar cuanto antes. Se sobrepasa y el biplano cae, perdido el equilibrio. Una espesa polvareda se levanta. Al disiparse, nóntanse los restos del biplano hecho añicos. De allí se saca á Passebon que felizmente no tiene heridas graves, y que una semana después está dispuesto á volar nuevamente, pero ¡ay! la Compañía Aérea ha cerrado sus puertas.

He de ocuparme ahora de la etapa más hermosa de la aviación en la Argentina: el viaje aéreo de Cattáneo de Rosario á Buenos Aires, esto es en sentido inverso á lo que se pensó en un principio. El 21 de Junio parte y llega hasta Baradero. Pensaba continuar al día siguiente, y lo hace llegando hasta Zárate. Vuelve á salir, se extravía y se detiene en medio del campo. Cattáneo no está contento de sí mismo: quiere hacer algo mejor. Y regresa á Rosario, para comenzar de nuevo, el 25. Sale, baja en Campana, vuelve á partir y al atardecer desciende en medio de una ovación en la Sportiva.

Ha triunfado nuevamente!

Su viaje fué admirable. Su paso por los pueblitos del interior, de un poetismo fácil de comprender. En medio de los caminos rústicos, un paisano habrá detenido su cabalgadura para mirar á lo alto, en donde aquella cosa «que vuela y hace ruido» se desliza como un pajarito. Y habrá quedado

admirado viendo por primera vez aquel pájaro mecánico que brotara del cerebro de un Wright ó de un Bleriot.

Debe haber habido escenas dignas de un pintor. Abajo, entre un grupo de ranchos, una vieja carreta, la expresión más elemental del transporte. Y arriba, el vehículo del futuro, con su ruidoso motor, despertando á la tranquila gente y haciendo ladrar á los perros.

Estamos ya en la época presente. El entusiasmo no es tan grande. El público háblase acostumbrado á hazañas diarias, y esas hazañas no es posible realizarlas mucho tiempo.

En Agosto aparece nuevamente Marcel Paillete. El 20 repite su primer rasgo de audacia, tal como lo hiciera á principios de año: vuela sobre Buenos Aires, en un biplano Farman que piloteaba por primera vez, y conquista así el sitio que le corresponde como aviador de fibra. Poco después, Cattáneo y Paillete vuelan hasta el Hipódromo. El primero llega. El segundo, al pasar sobre el río, nota que su motor se detiene. No pierde su sangre fría, y baja en planco, desde más de 1000 metros de altura, para aterrizar sobre la playa, sin romper un tensor ni deteriorar un ala. Es un nuevo triunfo, á pesar de que no ha logrado bajar en las pistas del Hipódromo Argentino.

Paillete se dedica á los vuelos con pasajeros. En el Palomar vuela de tarde con amigos y periodistas. Una tarde, en una de sus ascensiones, en Villa Lugano, mientras Cattáneo hace maravillas junto al suelo, va él á gran altura, presentándose uno de los espectáculos más bellos que pueda ofrecer el vulo mecánico, mirado naturalmente por un lado quizás poético. El biplano, el vehículo que hoy nace y cuyos triunfos van convirtiéndolo en problema resuelto, en aquel problema que plantearan los Wright y los Voisin, aquel nuevo monarca del espacio, pasa frente al disco rojo, al astro rey. Su silueta se dibuja con líneas especiales, y aquel cuadro que la cámara fotográfica no puede retener, y que solo dura un segundo, es la apoteosis de la obra de los precursores.

Otro día, volando, vá á seguir en su ruta, un tren expreso. Lo sigue un buen rato, mientras los pasajeros con la boca abierta miran por las ventanillas. Después, dá todo el avance, deja atrás el convoy, mientras se permite un saludo irónico al que hoy día puede considerarse como medio de transporte en desuso.

Y hemos llegado al «hoy».

(Termina en la pág. 2).

"LA CRUZ" *

Drama en tres actos, por ALBERTO GHIRALDO
:: :: y FLORENCIO FERNANDEZ GOMEZ :: ::

Aparecerá en los primeros días de Marzo

Un volumen de 150 pág. Precio 1 \$ m.

Pedidos á "IDEAS Y FIGURAS" — Sarmiento 2021, Buenos Aires.
Se enviará libre de porte por correo á toda la República.

BIBLIOTECA DOMENECH

Convencidos de aumentar la obra de cultura iniciada por IDEAS Y FIGURAS, hemos aceptado la representación en la Argentina de la Biblioteca Domenech de Barcelona, una de las que más cuidan la calidad de las producciones que ponen en circulación y que mejor las presentan tipográficamente.

- Lema: instruir deleitando -

Comenzamos nuestra tarea en tal sentido, ofreciendo á nuestros lectores la fuerte, sugestiva y encantadora narración:

Zalacain el Aventurero

del autor Pío Baroja, cuyo solo nombre hace innecesario todo elogio. Baroja es una de las más completas y originales figuras literarias de la España actual.

Un volumen de 288 páginas, lujosa y artísticamente encuadernado en tela al ínfimo precio de \$ 1.— $\frac{m}{n}$; y

REBELDIA

otro hermoso volumen en el que el popular Joaquín Dicenta ha puesto lo mejor de su gran alma de artista y de combatiente.

Dadas las condiciones de su presentación, es esta la biblioteca más barata de cuantas hoy abastecen el mercado literario del mundo.

Los pedidos por correo acompañados de su importe se atenderán, libres de porte, para la capital y provincias, en la Administración de IDEAS Y FIGURAS: Sarmiento 2021, Buenos Aires.—Descuento á los libreros y agentes de la Revista.