

## ARTÍCULOS

---

### DE MONTGOLFIERAS Y GLOBOS. EVENTOS AEROSTÁTICOS, ESPECTÁCULO PÚBLICO Y LOS ORÍGENES DEL DESPLAZAMIENTO AÉREO EN BUENOS AIRES (1822-1856).

Lucas Andrés Masán  
*Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas*  
[andresmasan@gmail.com](mailto:andresmasan@gmail.com)

**Resumen:** En estas páginas efectuamos una primera aproximación sobre los eventos aerostáticos en Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XIX. Entendidos como espectáculos públicos inscriptos en un espacio urbano en reconfiguración, es posible advertir en la paulatina incorporación de lo aéreo cierta vocación social por interpelar a los habitantes de la ciudad. Para dar cuenta de este derrotero examinamos desde las germinales inscripciones de las *montgolfieras* en el imaginario local en la década de 1820 hasta la primera experiencia de globo tripulado efectuada por Bartolomé Lartet en 1856. Observamos la trayectoria de estas exhibiciones como instancias que condensan expresiones y deseos comunitarios entre los cuales es posible entrever preocupaciones de carácter social y político. En este camino los sentidos asociados al globo aerostático nos permiten ver una latente incorporación del ideario moderno basado en la novedad, la valoración de acciones temerarias y una nueva estimulación sensorial del habitante.

**Palabras clave:** Buenos Aires, modernidad, globo, aeronáutica, espectáculo, novedades.

**Title:** OF MONTGOLFIERAS AND BALLOONS. AEROSTATIC EVENTS, PUBLIC SHOW AND THE ORIGINS OF AERIAL DESPLACEMENT IN BUENOS AIRES (1822-1856).

**Abstract:** In these pages we make a first approximation of the aerostatic events in Buenos Aires during the first half of the 19th century. Understood as public performances inscribed in an urban space undergoing reconfiguration, it is possible to notice in the gradual incorporation of the air a social vocation for questioning the inhabitants of the city. To account for this course we examine from the germinal inscriptions of the *montgolfieras* in the local imagination in the 1820s to the first manned balloon experience carried out by Bartolomé Lartet in 1856. We observe the trajectory of these exhibitions as instances that condense expressions and wishes community among which it is possible to glimpse social and political concerns. In this way, the senses associated with the hot air balloon allow us to see a latent incorporation of modern ideology based on novelty, the valuation of reckless actions and a new sensory stimulation of the inhabitant.

**Keywords:** Buenos Aires, modernity, balloon, aeronautic, spectacle, novelties.

---

Recibido: 18-06-2020

Aceptado: 23-06-2020

**Cómo citar este artículo:** MASÁN, Lucas Andrés. De *montgolfieras* y globos. Eventos aerostáticos, espectáculo público y los orígenes del desplazamiento aéreo en Buenos Aires (1822-1856). *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2021, n. 26. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

“¡El globo! ¡El globo! ¡El globo! Tales eran las palabras que ayer a las 2 de la tarde se oían repetir a todas las gentes de este bendito cuanto novelesco pueblo. La causa era un globo que se veía subir una hora antes de la anunciada para la ascensión de Mr. Lartet. Todos salían a verlo, dejando sus más precisos quehaceres: artesanos, comerciantes, oficinistas y hasta algunos padres de la Patria, vimos bajarse hasta el medio de la calle a ver esta gran novedad”.

*El Constitucional*, nº 63, Buenos Aires, 31/10/1856

## 1. Introducción

En el siguiente trabajo examinamos la actividad aerostática desarrollada en Buenos Aires (Argentina) entre 1822 y 1856 entendida como un espectáculo público. Asumiendo que esta denominación constituye una categoría polisémica, seguimos el camino trazado por Isidre Vallès Rovira para el caso español del siglo XIX, quien expresó que “El globo, por la novedad que suponía haber traspasado la barrera gravitatoria, por la misma espectacularidad de su desplazamiento en el espacio, por el prestigio y la gloria que otorgaba al aeronauta, y sobre todo por el riesgo inherente a la misma ascensión, reunía en sí un cúmulo de elementos válidos para ser un foco de atracción y, por consiguiente, convertirse en un espectáculo muy solicitado”<sup>1</sup>. Partiendo de esta afirmación, estudiamos los primeros pasos de la actividad aérea en Buenos Aires como una práctica que, aunque con carácter pasajero, albergó un impacto duradero en el imaginario social, vehiculizando proyecciones y deseos de una comunidad con ansias de modernización. Para observar estas modificaciones trazamos un itinerario que comenzó con dispositivos estacionarios no tripulados en las primeras décadas del siglo XIX y que a mediados del mismo albergó la primera experiencia aerostática tripulada y de desplazamiento aéreo en suelo local: la de Bartolomé Lartet en 1856. En el transcurso de este período los eventos aéreos se modificaron en Buenos Aires en dos sentidos: cambiando estatismo por movimiento, por un lado, y ausencia de individuos por naves tripuladas, por el otro.

Dividimos nuestro examen en cuatro partes. En la primera, repasamos el itinerario de los artefactos aéreos como “antiguas novedades”, desde finales del siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX. En una segunda parte, focalizamos en las inscripciones locales trazando un recorrido por las principales referencias a eventos aerostáticos en suelo porteño, entre 1822 y 1856. En tercera instancia caracterizamos el contexto de Buenos Aires durante sus primeros años como Estado independiente (1852-1862) y la reconfiguración de la ciudad a partir de 1852, para penetrar en la atmósfera modernizante que se maceró durante su cuatrienio inicial. En cuarto término, examinamos a través de la prensa la primera incursión aérea tripulada emprendida por Bartolomé Lartet en 1856. Por último, ofrecemos algunas reflexiones finales que, a modo de conclusión, conectan la práctica aerostática con la promoción de valores modernos en el interior de la comunidad.

## 2. *Montgolfieras* y globos: antiguas novedades

Aludir al globo aerostático como una “novedad” a mediados del siglo XIX implica

---

<sup>1</sup> VALLÈS ROVIRA, Isidre. El espectáculo aerostático. En: FERNÁNDEZ ARENAS, José (coord). *Arte efímero y espacio estético*. Barcelona: Anthropos, 1988, pp. 398-399.

efectuar una serie de consideraciones previas debido a que para entonces y en un contexto general, este artefacto no constituía de hecho ninguna primicia. En rigor, los orígenes de la actividad aerostática se remontaban a las últimas décadas del siglo XVIII con el dispositivo inventado por los fabricantes de papel franceses Étienne y Joseph Montgolfier en 1783, quienes realizaron una primera y exitosa ascensión el 4 de junio de aquel año en Versalles ante la atenta mirada de Luis XVI. Unos meses después y más precisamente el 27 de agosto de 1783, la “máquina aerostática”<sup>2</sup> fue presentada por primera vez públicamente en París entre “aplausos y gritos de entusiasmo (de) trescientos mil espectadores (que) saludaron la ascensión del primer aerostato de gas hidrógeno”<sup>3</sup>. Aquella feliz experiencia significó la elevación a mil metros de altura en menos de dos minutos<sup>4</sup>, lo que derivó en que el nombre de sus promotores fuera empleado en la denominación de “montgolfiera”, con la que muchas crónicas periodísticas se refirieron al artefacto desde entonces.

Luego de esta germinal incursión se sucedieron ensayos aéreos de distinto calibre, como las travesías de Jean-François Pilâtre de Rozier en 1783, Jean Pierre Blanchard en 1783 y 1784, Vincenzo Leonardi en 1784, André Jacques Garnerin en 1802 o Sophie Blanchard en 1804, por citar solo algunas de las más célebres excursiones en distintos puntos de Europa<sup>5</sup>. A estos registros exitosos se sumaron percances y funestas comprobaciones, que sugirieron para los contemporáneos una práctica que podía ser tan estimulante como peligrosa. Sin embargo, y pese a que las aventuras aéreas arrojaron varias experiencias fallidas, el número de accidentes resultaba exiguo con relación a las exitosas. Así lo juzgaba el científico Louis Figuier en 1859 al señalar que de las “más de diez mil” ascensiones verificadas hasta entonces, las que habían tenido un desenlace funesto eran sólo “unas quince”, principalmente producto de “la inesperienza y la temeridad de los aeronautas”<sup>6</sup>.

Si enfocamos el fenómeno desde una óptica general, para mediados del siglo XIX, las *montgolfieras* no resultaban una novedad, contando ya con varias décadas de existencia e infinidad de intentos más o menos resonantes, prometedores e incluso fatídicos. Pese a este razonamiento que sitúa al globo aéreo como una invención dieciochesca, conviene destacar que el número de elevaciones se

---

<sup>2</sup> Así aparece denominado por Louis Figuier en la versión castellana de 1867 preparada por Manuel María Flamant, la cual traduce al invento con esta denominación en lugar del original “máquina” [machine]. Conviene destacar que Figuier introduce el término en francés un lustro antes que David. Cfr. FIGUIER, Louis. *Les grandes inventions scientifiques et industrielles chez les anciens et les modernes*. Paris: Hachette, 1859, p. 227; FIGUIER, Louis. *Los grandes inventos antiguos y modernos*. Madrid: Gaspar Roig, 1867, p. 386; DAVID, L. *Solution du problème de la navigation dans l'air*. Paris: Frédéric Henry, 1864, p. 6, 27, 31 y 69; GUILBERT, Louis. *La formation du vocabulaire de l'aviation*. Paris: Larousse, 1965.

<sup>3</sup> FIGUIER, Louis. *Los grandes inventos...* Op. cit., p. 387.

<sup>4</sup> FIGUIER, Louis. *Les grandes inventions...* Op. cit., p. 228.

<sup>5</sup> ROBERTS, W. *Aerostatics; or a History of balloons* [en línea]. London: The author, 1802. [Consulta: 05-08-2018]. Disponible en <<http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-16046>>; *The Saturday's Magazine*, vol. 1, n° 63, London, 29/06/1832, p.249; FIGUIER, Louis. *Les aérostats*. Paris: Jouvet & Cie, 1867; FIGUIER, Louis. *Los inventos...* Op. cit., p. 395; SIMÓN PALMER, María del Carmen. *Diversiones callejeras: las ascensiones aerostáticas. Villa de Madrid*. 1974, Año XII, n. 42-43, pp. 75-78; GILLISPIE, Charles. *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1874*. New Jersey: Princeton University Press, 2014; DAVIES, Mark. *King of all balloons. The adventurous life of James Sadler, the first English Aeronaut*. Stroud: Amberley, 2015.

<sup>6</sup> FIGUIER, Louis. *Los inventos...* Op. cit., p. 396.

incrementó considerablemente hacia mediados del diecinueve principalmente en Europa y América, aunque también en menor medida en África y Asia. Por tal motivo, podemos referir que, a escala internacional, la segunda mitad del siglo XIX representó un fértil teatro de operaciones donde este tipo de actividades se desarrolló con mayor énfasis que en períodos precedentes. Así lo exponía Christopher Hatton Turnor en su célebre *Astra Castra*, enfatizando el caudal y calidad de las travesías efectuadas durante el período 1840-1865, en contraposición con los albores del siglo XIX donde si bien se practicaban tales elevaciones, estas resultaban menos frecuentes y sobre todo más rudimentarias<sup>7</sup>. La expansión de este tipo de incursiones en este período se debió a varios motivos, entre los que podemos citar los desarrollos tecnológicos de la sociedad industrial europea en plena expansión<sup>8</sup> así como también una mayor promoción de tales eventos en las sociedades, en algunos casos acompañadas de otras expresiones de carácter acrobático<sup>9</sup>, dramático o bien combinando estas técnicas con fuegos de artificio y números musicales.

Una práctica que contaba más de medio siglo se *aggiornaba* así a los nuevos tiempos. Mencionaremos un ejemplo que nos permitirá situar esta inscripción “antigua” con tintes “modernos”, como fue la experiencia realizada por el fotógrafo y caricaturista Gaspar Félix Tournachon, también conocido como Nadar, quien realizó en 1858 la primera imagen técnica montado en un globo aerostático, capturando tomas aéreas de la ciudad de París a una altura de 520 metros. Esta operación inauguró un terreno hasta entonces inexplorado como las vistas fotográficas aerostáticas, metodología patentada el 23 de octubre de aquel año por el propio autor<sup>10</sup>. Dicho evento rubrica un contexto de valoración y promoción de lo aéreo que, desde finales del siglo XVIII y para mediados de siglo XIX, se reafirmó a través de distintos formatos o expresiones, pasando de “mito” a “realidad”<sup>11</sup> y mostrando cabalmente “la consecución de un sueño” como el de volar<sup>12</sup>. Al mismo tiempo, nos permite vislumbrar que las experiencias se tornaron cada vez más desafiantes y complejas, incluyendo no solo la toma de imágenes técnicas, sino también la incorporación de prácticas acrobáticas<sup>13</sup> con individuos montados sobre globos calientes como Miguel Grellon en 1850, un “intrépido aeronauta francés” que realizó

---

<sup>7</sup> TURNOR, Hutton. *Astra Castra: experiments and adventures in the atmosphere*. London: Chapman & Hall, 1865, pp. 178 y ss.

<sup>8</sup> HOBBSAWM, Eric. *La era del capital: 1848-1875*. Barcelona: Crítica, 2006 (1975); BAYLY, Christopher. *El nacimiento del mundo moderno, 1780-1914*. Madrid: Siglo XXI, 2010; OSTERHAMMEL, Jürgen. *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX*. Barcelona: Crítica, 2015, p. 1000.

<sup>9</sup> VALLÈS ROVIRA, Isidre. El espectáculo... Op. cit., p. 400

<sup>10</sup> JESTAZ, Juliette. Soutenir l'aérostation pour mieux la tuer. La collection Nadar conservée à la Bibliothèque historique de la Ville de Paris et au musée Carnavalet. *In Situ* [en línea]. 2018, n. 35. Patrimoines de l'aéronautique. [Consulta: 6-11-2019]. Disponible en <<http://journals.openedition.org/insitu/16768>>.

<sup>11</sup> HALLION, Richard. *Taking Flight: Inventing the Aerial Age, from Antiquity Through the First World War*. New York: Oxford University Press, 2003.

<sup>12</sup> CIMA SUÁREZ, Carmen. *Aeronáutica y publicidad*. Madrid: Fundación Aena, 2012, p. 349.

<sup>13</sup> VALLÈS ROVIRA, Isidre. El espectáculo... Op. cit; ROMERO TOBAR, Leonardo. La descripción costumbrista en los viajes aéreos. En: *Romanticismo 6. Actas del VI Congreso*. Nápoles, 1996; TORREBADELLA-FLIX, Xavier. Aventura, espectáculo y deporte en los inicios de la aerostación en España (1784-1905). *Recorde: Revista de História do Esporte* [en línea]. 2014, vol. 7, n. 1, pp. 1-35. [Consulta: 05-01-2020]. Disponible en <<https://core.ac.uk/download/pdf/78522175.pdf>>.

sus “transitorias” presentaciones entre mayo y junio de aquel año en Madrid<sup>14</sup>. Ante esta estimulante proyección de eventos aéreos en el plano internacional, nos preguntamos qué perfiles, asignaciones y características asumió esta actividad en Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XIX.

### 3. Montgolfieras y globos en Buenos Aires (1822-1856)

Un análisis detenido de la prensa porteña permite dar con referencias sobre las *montgolfieras* ya en las primeras décadas del siglo XIX, aunque fue hacia mitad de siglo cuando estas acciones rubricaron su presencia de manera más enfática, debido en buena medida a la inclusión del componente humano y a la complejización de la *performance*, pasando de acciones estacionarias a una con movimiento. Pero, para situar con mayor nitidez el fenómeno, conviene señalar las primeras alusiones al aparato, presentes a inicios de la década de 1820 en distintas publicaciones periódicas locales. Este examen nos permitirá trazar un recorrido del globo como experiencia social y de la circulación de información sobre estos conocimientos técnicos en Buenos Aires.

El sábado 23 de marzo de 1822 *El Argos de Buenos Aires* realizó una referencia indirecta a un evento aéreo recuperando una crónica extranjera en la que se señalaba que un habitante boloñés llamado Hermenegildo Monti “(...) dice haber hallado el medio de dar dirección á los globos aerostáticos”<sup>15</sup>. El descubrimiento de este físico implicaba un aparato que prometía cierta libertad de desplazamiento o movimiento, problema nodal por entonces. Se señalaba que “por medio de un mecanismo que hace poner en movimiento desde el centro de la galería, [puede] conducir un globo en todas direcciones, sin valerse del fuego ni de otra materia alguna”<sup>16</sup>. Se subrayaba además que el científico en cuestión “Mandó fabricar en pequeño un modelo del mecanismo, mediante el cual se lisongea lograr dichos resultados. Varios profesores de la Universidad de Bolonia y otros sábios presenciaron sus experimentos, de los que quedaron muy satisfechos. Resta ahora saber si cuando se haga el modelo en grande conseguirá el inventor los efectos que anuncia”<sup>17</sup>.

Muy poco tiempo después de esta primera referencia, en su sección de “Variedades”<sup>18</sup> del 15 de noviembre de 1822, el periódico *La Abeja argentina* transcribió un comentario del *Kaleidoscope de Liverpool* titulado “Navegacion por el

---

<sup>14</sup> MONLAU, Pedro Felipe. *Madrid en la mano o el amigo del forastero en Madrid y sus cercanías*. Madrid: Gaspar y Roig, 1850, p. 324.

<sup>15</sup> *El argos de Buenos Aires*, año1, nº 19, Buenos Aires, 23/03/1822, p. 2.

<sup>16</sup> *Ibíd.*

<sup>17</sup> *Ibíd.*

<sup>18</sup> En su “Prospecto” del primer número del 15 de enero de 1822, la redacción del periódico definía a esta sección como el sitio donde se publicarían “cuantos descubrimientos consideremos de alguna utilidad en cualquier ramo”. Como explica Victor Goldgel en referencia al *Mensajero Argentino* de 1826, la parte de “Variedades” está lejos de ser una novedad en la prensa porteña de entonces ya que tanto por su heterogeneidad, trivialidad o capacidad de divertir este “espacio en blanco y esa manera de llenarlo, de hecho, no eran nuevos (...) y hasta podría afirmarse que habían nacido con la prensa”. Cfr. Prospecto. *La Abeja Argentina*, nº 1, 15/01/1822, p. 3; GOLDGEL, Victor. *Caleidoscopios del saber. El deseo de variedad en las letras latinoamericanas del siglo XIX*. *Estudios*. 2010, vol. 18, n. 36, p. 277.

aire desde la India hasta Londres”, en donde se explicitaba un nuevo método para “dar moción horizontal á los aeronautas”<sup>19</sup>. Tras describir los pormenores de aquel presunto itinerario, desde la publicación juzgaban que “Confesamos cándidamente que no lo entendemos”<sup>20</sup>.

El ejemplo citado adquiere relieve en tanto *La Abeja*, órgano de difusión de la Sociedad Literaria fundada en enero de 1822 bajo la presidencia de Julián Segundo de Agüero e integrada por Manuel Moreno, Felipe Senillosa, Vicente López y Planes, Valentín Alsina y Cosme Argerich entre otros, constituyó el “primer periódico que mensualmente despliega más de una columna entera sobre temas científicos en Buenos Aires”<sup>21</sup>. Advirtiendo el espíritu de la publicación de acercar asuntos de ciencia al público en general, resulta significativa la “confesión” de “no entender” la operación aerostática publicada originalmente en el periódico liverpolita. Ofrece asimismo un indicio respecto a la circulación de saberes y más especialmente sobre la difusión de los conocimientos aerostáticos dentro de la sociedad letrada local de entonces, pues aunque el globo contaba ya con un rico desarrollo en buena parte de Europa, aún no se inscribía tan nítidamente en el imaginario porteño en las primeras décadas del siglo XIX.

Una irrupción más consistente de lo aéreo en la prensa local llegó al año siguiente, cuando el 26 de mayo de 1823, tuvo lugar una singular puesta en escena “Para dar un divertimento agradable al pueblo”<sup>22</sup>, como parte de los programas diseñados por el Gobierno de Bernardino Rivadavia en el marco del aniversario de la revolución de Mayo de 1810<sup>23</sup>. En aquel contexto se diseñó una serie de dispositivos de conmemoración, entre cuyos despliegues destacó especialmente el paisaje del atardecer donde a la puesta del sol “brillaba la plaza de un modo imponente y magestuoso” merced a las iluminaciones de faroles<sup>24</sup>. Aquellos instantes ofrecieron a la concurrencia un espectáculo único en el cual:

“Un globo aerostático se elevó de la casa de la policía en la misma plaza, como de tres varas de diámetro con un vistoso letrero que decía viva la libertad y antes de seis minutos se perdió de vista por su elevación casi perpendicular”<sup>25</sup>.

Pensado como un “divertimento agradable”, el globo tuvo entonces una inscripción fugaz, aunque contundente, en el cielo de Buenos Aires. Nos referimos especialmente a la condición de fugacidad por expresar una arista de los nuevos tiempos, donde lo mutable comienza a adquirir preponderancia. Aunque desconocemos si se trató del primero globo que se elevó en cielo porteño, el éxito

---

<sup>19</sup> *La Abeja Argentina*, nº 8, Buenos Aires, 15/11/1822, p. 331.

<sup>20</sup> Esta no sería la única inscripción de lo aerostático en *La abeja*. Algunos meses después durante el número 12 de marzo de 1823 se mencionó muy brevemente el vuelo aerostático a cargo de Pilâtre de Rozier como una de las importantes reverberaciones de la técnica a través del tiempo. Cfr. *Ibidem*; *La Abeja argentina*, nº 12, Buenos Aires, 15/03/1823, pp. 81-82.

<sup>21</sup> DI PASQUALE, Mariano. Prensa, política y medicina en Buenos Aires. Un estudio de *La Abeja Argentina*, 1822-1823. *Estudios de Teoría Literaria* [en línea]. 2016, año 5, n. 9, p. 133. [Consulta: 20-08-2019]. Disponible en <<https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/etl/article/view/1524/1530>>.

<sup>22</sup> *El argos de Buenos Aires*, año 2, nº 22, Buenos Aires, 31/05/1823, p. 4.

<sup>23</sup> *Ibidem*.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Ibidem*.

de la empresa estuvo dado por ser una puesta en escena que se replicó con mayor énfasis en las celebraciones mayas del año próximo. *El argos* ofreció las respectivas precisiones del evento que se desarrolló durante 3 jornadas (24, 25 y 26 de mayo) en los siguientes términos: “En cada tarde se elevará desde el patio central de este departamento un grande y magestuoso globo aerostático”, lo que sería acompañado de un espectáculo de luces, salvas de fusilería, actos de dramaturgia, juegos y premios de distinto tipo (entre rompecabezas y sortija) con motivo de “aumentar la diversión y el entretenimiento”<sup>26</sup> del público asistente.

Cabe apuntar las connotaciones ideológicas, sociales y políticas de estos eventos en una sociedad recientemente independizada y que, por entonces se hallaba influenciada por el carácter modernizante impulsado por Bernardino Rivadavia, Ministro de Gobierno del Gobernador Martín Rodríguez. Aquella “feliz experiencia” de Buenos Aires implicó no solo la promoción de valores asociados a la Revolución de Mayo como la libertad e igualdad, sino también una modificación sustancial del espacio público porteño<sup>27</sup>. En esta atmósfera modernizante el globo simbolizaba no solo el despliegue público del poder sino también la incorporación del principio de igualdad sobre el cual volveremos al final de este trabajo. En todo caso, nos interesa destacar por ahora que, aunque fugaz, la presencia de los eventos aéreos iba penetrando progresivamente en el imaginario y la cotidianeidad local.

En tiempos de Rosas es posible recoger una extensa crónica en el *Museo americano* de 1835 donde se repasaba la historia de la “aerostática” con sendos detalles biográficos, técnicos y cronológicos<sup>28</sup>. Debe considerarse que la publicación de reciente aparición -fundada precisamente aquel año- se constituyó como el primer periódico ilustrado del Río de La Plata, resultando uno de los primeros intentos por instalar una “cultura de la imagen” que conjugaba texto e imagen<sup>29</sup>. A ello debemos sumarle que su fundador, el litógrafo suizo César Hipólito Bacle, representó un precursor en la generación de imágenes al importar la primera máquina litográfica en Buenos Aires en 1828 y fundar la célebre Imprenta del Comercio y Litografía del Estado<sup>30</sup>. Aunque gran parte de las noticias ilustradas del *Museo americano* eran tomadas de publicaciones europeas<sup>31</sup>, Bacle decidió incluir dos imágenes alusivas al globo en las cuales se graficaba tanto el método de llenado con gas hidrógeno como la ascensión propiamente dicha. Muy posiblemente se trate de las primeras

<sup>26</sup> *El argos de Buenos Aires y avisador universal*, nº 25, 14/04/1824, p. 123

<sup>27</sup> GOLDMAN, Noemí (dir.). *Nueva Historia Argentina. Tomo III: Revolución, República y Confederación (1806-1852)*. Buenos Aires: Sudamericana, 1998, p. 176.

<sup>28</sup> *El museo americano. Libro de todo el mundo*. Tomo primero: 1er trimestre abril, mayo, junio, 1835. Buenos Aires: Imprenta del Comercio y Litografía del Estado, 1835, pp. 41-44.

<sup>29</sup> SZIR, Sandra. Romanticismo y cultura de la imagen en los primeros periódicos ilustrados en Buenos Aires. ‘El museo americano’ (1835-1836). *Estudios. Revista de investigaciones literarias y culturales*. 2010, vol. 18, n. 36, pp. 296-332.

<sup>30</sup> MUNILLA LACASA, María Lía y GLUZMAN, Georgina. Cap. 1. Imágenes globales/selecciones locales: las publicaciones periódicas europeas en los diarios porteños. El caso de *El recopilador* y Andrea Macaire. En: SZIR, Sandra (coord.). *Ilustrar e imprimir. Una historia de la cultura gráfica en Buenos Aires, 1830-1930*. Buenos Aires: Ampersand, 2016, pp. 23-52; SZIR, Sandra. Litografías, geografías y otras grafías. Acerca de los primeros mapas impresos en Buenos Aires. En: *Ibidem*, pp. 53-86.

<sup>31</sup> SZIR, Sandra. Imágenes y tecnologías entre Europa y la Argentina. Migraciones y apropiaciones de la prensa en el siglo XIX. *Nuevos Mundos, mundos nuevos* [en línea]. 2017, n. 7. [Consulta: 15-11-2019]. Disponible en <<https://journals.openedition.org/nuevomundo/70851>>.

iconografías del aparato que circularon en la prensa local y su incorporación respondió a la articulación de la nota en la que se brindaban los pormenores de la novedosa maquinaria de locomoción. Aunque el relato poseía un tono triunfal que destacaba el control de la técnica sobre la naturaleza, es posible observar una crítica al destacar que, pese a los intentos por perfeccionar las experiencias aerostáticas hasta entonces, “todo este esplendor, toda esta algazara nada han producido hasta ahora de realmente útil, y solo han servido para satisfacer de tiempo en tiempo la curiosidad en las fiestas públicas”<sup>32</sup>.

La incorporación de estas informaciones en el *Museo americano* evidenciaba que el globo, más de una década después de su inscripción en suelo porteño, mantenía una función satelital y acotada a ciertas festividades. Aunque evaluando sus bondades y sin imprimir formas definitivas a su conjetura, la crítica de Bacle parecía dirigirse directamente a la “inutilidad” de estos aparatos. Por otra parte, entendemos que tales afirmaciones respondían probablemente a las graduales demandas de una sociedad que ya se sentía de alguna manera estimulada por los eventos de carácter aéreo. Esto porque ya efectivamente los globos formaban parte constitutiva de las celebraciones, los rituales y las fiestas del rosismo, acompañados de otro tipo de objetos simbólicos como pirámides, columnas griegas, arcos del triunfo, carros romanos, casas iluminadas o salvas de fusilería<sup>33</sup>. Empleados como ornamentos transitorios que configuraban “programas iconográficos” portadores de valores políticos<sup>34</sup>, los globos se instituyeron en los años siguientes como fragmentos de una demostración simbólica que servía “para renovar las adhesiones al régimen”<sup>35</sup> ensalzando el orden y las virtudes republicanas<sup>36</sup>. Dicho empleo no resultaba una novedad puesto que la relación entre la práctica aerostática y el poder político, religioso o regio contaba íntimas vinculaciones desde finales del siglo XVIII y hasta bien entrado el siglo XIX<sup>37</sup>. No obstante, siguiendo el hilo argumental ensayado por Bacle, podemos considerar que las *montgolfieras* encarnaban un cariz político e ideológico más que estético, de diversión o de “utilidad” social.

La derrota de Rosas en la batalla de Monte Caseros de 1852 trajo consigo una reestructuración de la ciudad en múltiples dimensiones, cuyas autoridades pensaban ahora a este espacio no solo como el centro de poder de un nuevo estado independiente sino también como un *locus* que se pretendía e imaginaba diferente de la “antigua” ciudad rosista. En aquel escenario teñido por las renovaciones -y ciertas permanencias- tuvo lugar la travesía de Lartet en 1856, primera experiencia de globo tripulado en suelo local. Antes de adentrarnos en los pormenores de tal

---

<sup>32</sup> *Museo americano. Libro de todo el mundo*, Tomo primero: 1er trimestre abril, mayo, junio, 1835. Buenos Aires: Imprenta del Comercio y Litografía del Estado, 1835, p. 42.

<sup>33</sup> SALVATORE, Ricardo. Fiestas federales: representaciones de la república en el Buenos Aires rosista. *Entre pasados*. 1996, año VI, n. 11, p. 46.

<sup>34</sup> MUNILLA LACASA, María Lía. *Celebrar y gobernar. Un estudio de las fiestas cívicas en Buenos Aires, 1810-1835*. Buenos Aires: Miño y Dávila, 2013, p. 155 y p. 158.

<sup>35</sup> TERNAVASIO, Marcela. *La revolución del voto. Política y elecciones en Buenos Aires, 1810-1852*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2002, p. 231.

<sup>36</sup> SALVATORE, Ricardo. Cap. IX. Consolidación del régimen rosista (1835-1852). En: GOLDMAN, Noemí (dir). *Nueva Historia Argentina. Tomo III. Revolución, República y Confederación (1806-1852)*. Buenos Aires: Sudamericana, 1998, pp. 323-380; MYERS, Jorge. *Orden y virtud. El discurso republicano en el régimen rosista*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1995.

<sup>37</sup> VALLÈS ROVIRA, Isidre. *El espectáculo...* Op. cit.

acontecimiento, conviene observar más de cerca el clima social de aquella ciudad en vías de modernización desde la cual este individuo procuró su ascenso.

#### 4. Buenos Aires en la década de 1850, modernización y novedades

En tiempos en que Lartet buscó elevarse por los cielos, Buenos Aires representaba un sitio destacado y era considerado un espacio culturalmente relevante en el Río de la Plata. Hacia mediados de la década de 1850 el viajero Felisberto Pelissot ponía de relieve la “La actualidad de Buenos Aires” que le habría granjeado el reconocimiento de las potencias europeas poniendo “sobre la frente de Buenos Aires la corona del respeto exterior”<sup>38</sup>. Veamos qué implicancias tuvo aquella “actualidad” durante el período de secesión porteña de la década de 1850.

Uno de los factores que transversalmente posibilitó aquel sitio protagónico de la ciudad consistió en que sus grupos dirigentes pretendieron construir una “nueva” ciudad que se diferenciase de la “antigua” rosista. Ello implicó una postura abiertamente modernizante que aspiraba a encarnar “la única causa legítima -la de la civilización y el progreso- que debía proyectarse hacia el resto de las provincias”<sup>39</sup>. Paulatinamente se configuró una sociedad dinámica y “abierta hacia el exterior”<sup>40</sup> que experimentaba profundas transformaciones pero donde también “coexistían procesos de antiguo y nuevo cuño”<sup>41</sup>. Entre estos contrastes se hallaron ciertas notas que permitieron articular este proceso de reconfiguración de la ciudad y en el que se inscribieron las novedades que estimularon las imaginaciones de aquellos habitantes. Entre sus aristas más relevantes estuvieron el fomento de la educación, la expansión económica y el desarrollo industrial como instrumentos modernizantes de la nueva realidad porteña, características que signaron no solo la década de 1850 sino que se hicieron extensibles en décadas ulteriores.

Estas consideraciones sugieren es que con la caída de Rosas en 1852 se abrió un nuevo horizonte para los habitantes de Buenos Aires. Lentamente, el escenario de la ciudad, donde la concentración de población por metro cuadrado era superior y los intercambios más frecuentes e intensos, sería el de un espacio dinámico y cambiante con gran afluencia de personas, tecnologías, productos y mercancías novedosas.

Mas estas transformaciones no se limitaron únicamente a su dimensión poblacional sino que incluyeron también otras aristas, entre ellas la referida a su espacio público con la puesta en marcha de distintas medidas tendientes a modificar el aspecto del ambiente urbano en tanto *locus* habitable. En pocos años y bajo las gestiones municipales de Pastor Obligado como Gobernador del Estado de Buenos Aires (1853-1858) y de Cayetano María Cazón como jefe de policía, Buenos Aires

---

<sup>38</sup> PELISSOT, Felisberto. *Buenos Aires ante la Europa; su actualidad, sus cosas y sus hombres*. Buenos Aires: Imprenta Americana, 1858, p. 8.

<sup>39</sup> SABATO, Hilda. *Historia de la Argentina, 1852-1890*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2009, p. 68.

<sup>40</sup> GONZÁLEZ BERNALDO DE QUIRÓS, Pilar. *Civilidad y política en los orígenes de la nación argentina. Las sociabilidades en Buenos Aires, 1829-1862*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2000, p. 252

<sup>41</sup> SABATO, Hilda. *La política en las calles. Entre el voto y la movilización. Buenos Aires, 1862-1880*. Buenos Aires: Sudamericana, 1998, p. 42.

experimentó una transformación de su trama edilicia, social y cultural, en la que personajes como Prilidiano Pueyrredón, Joseph Dubordieu, Charles Henry Pellegrini, Juan Coghlan, Pedro Beare o Henry Hunt oficiaron como piezas claves de estas nuevas proyecciones arquitectónicas, urbanísticas y de salubridad pública. Pese a hallarse en un contexto dominado por la conflictividad y los enfrentamientos intestinos, Buenos Aires lograba perfilarse con los rasgos de una ciudad moderna y en crecimiento, no solo físicamente sino también estableciendo conexiones con distintos centros de poder como Londres, París y Nueva York, entre otros. Dicha apertura trajo consigo la reelaboración de su fisonomía urbana ya que durante este período “Se adoquinaron las calles, se inició la construcción de la red de aguas corrientes y desagües cloacales, se extendió el alumbrado a gas en los espacios públicos, se reubicaron los mataderos y los hornos de incineración de residuos, se construyeron nuevos cementerios y hospitales, se crearon los mercados del abasto”<sup>42</sup>. También se incorporó una nueva arquitectura que incluyó la construcción de la Casa de Gobierno y la Aduana así como escuelas, teatros y bancos. Se desarrollaron, asimismo, una serie de cambios con consecuencias por entonces incalculables como el primer servicio de tranvías en 1857 -con el viaje inaugural de la locomotora llamada *La Porteña*- o la primera transmisión telegráfica, efectuado por el armero Adolphe Bertoulet en 1854, precisamente el mismo año en que se introdujeron las primeras máquinas de coser<sup>43</sup>. De idéntica manera, en los dominios de la cultura visual las imágenes técnicas comenzaron a expandirse con la incorporación y promoción de nuevos instrumentos ópticos como el estereoscopio introducido por Juan Camaña en 1852 o la llegada de individuos extranjeros que practicarían dicha actividad y dejarían un sello en la historia de la fotografía local, como Charles de Forest Friedrick, George Corbett, Esteban Gonnet y Benito Panunzi, llegados a la ciudad en 1852, 1854, 1857 y 1861 respectivamente<sup>44</sup>. Tomadas en conjunto estas novedades en el ámbito del ferrocarril, el telégrafo, la vestimenta y la generación de imágenes técnicas, resulta válido postular que durante los años de secesión del Estado de Buenos Aires se modificaron radicalmente las modalidades de comunicación, presentación y representación, tanto de las personas entre sí como de la comunidad hacia el exterior.

El ámbito de las *sociabilidades* se expandió considerablemente<sup>45</sup> y este nuevo

---

<sup>42</sup> BERJMAN, Sonia. *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 35.

<sup>43</sup> *La Revista del Plata*, nº 9, Buenos Aires, mayo de 1854, pp. 126-127.

<sup>44</sup> Friedrick realizó la primera toma de la Plaza de la Victoria mediante un daguerrotipo en 1852, Corbett la primera imagen rural con su ambrotipo en la estancia “Los Yngleses” de 1860 y Gonnet efectuó el primer álbum con imágenes de la ciudad en 1864. Panunzi elaborará también un importante álbum con vistas de la ciudad en 1868. Cfr. PRIAMO, Luis. *Buenos Aires, memoria antigua: fotografías 1850-1900*. Buenos Aires: Fundación Ceppa, 2015, pp. 9-28 y pp. 81-120; ALEXANDER, Abel. *Primeras vistas porteñas. Fotografías de Esteban Gonnet. Buenos Aires 1864*. Buenos Aires: Biblioteca Nacional, 2009; BUCHBINDER, Pablo; ALEXANDER, Abel y PRIAMO, Luis. *Buenos Aires ciudad y campaña. Fotografías de Esteban Gonnet, Benito Panunzi y otros*. Buenos Aires: Fundación Antorchas, 2000; GESUALDO, Vicente. Benito Panunzi, patriota garibaldino, pintor, arquitecto y fotógrafo en China y las Pampas Argentinas. En: *Memoria del 1º Congreso de historia de la fotografía*. Buenos Aires, 1992, pp. 105-111; GÓMEZ, Juan. *La fotografía en la Argentina. Su historia y evolución en el siglo XIX. 1840-1899*. Buenos Aires: Abadia, 1986.

<sup>45</sup> Para un abordaje del término sociabilidad y sus implicancias en el estudio histórico véase AGULHON, Maurice. *El círculo burgués*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2009; FERNÁNDEZ, Sandra y CALDO, Paula. Sobre el sentido de lo social: asociacionismo y sociabilidad, un breve balance. En:

escenario, teñido por una “sensación de renacimiento social”<sup>46</sup>, fue realizado por la percepción de una relativa estabilidad política. En dicho entorno es posible observar una serie de cambios menos tangibles que posibilitaron que la cultura fuera “adquiriendo un barniz europeo”<sup>47</sup>, configurando un contexto cultural en el que “todo estaba por hacerse”<sup>48</sup> y donde la vida pública se encontraba en efervescencia, favoreciendo la definición de múltiples perfiles. Como ha expuesto Paula Bruno, durante este período se dibujó un desdoblamiento cultural que no era novedoso en cuanto a su naturaleza sino más bien respecto de su forma ya que “esta vez no había un ‘adentro’ rosista y un ‘afuera’ depositario de la cultura y opuesto al rosismo. Ahora, la Confederación y Buenos Aires organizaban sus espacios culturales de manera paralela”<sup>49</sup>.

Una atmósfera de estas características modificó sustancialmente a la ciudad, especialmente en lo referido al desarrollo de nuevos hábitos relacionales. Caracterizados por una reactivación de los intercambios sociales con espacios de reuniones y formas asociativas de diversa índole, se proyectaron paulatinamente nuevos lugares de encuentro público para los individuos urbanos tales como clubes, salones, logias, teatros, bailes públicos, cafés, almacenes y casinos, entre otros. Incluso desde el propio gobierno se impulsó esta explosión, tanto a partir de la anulación de las restricciones a los encuentros públicos y la libertad de prensa como por el estímulo puesto en la construcción o remodelación de espacios, que adquirieron importancia como escenarios de convergencia social que incluían plazas y sitios públicos.

De manera acompasada a la dinámica que adquiría progresivamente la ciudad y con la modificaciones en la cultura visual urbana con la promoción de espacios destinados a la experimentación estética o el deleite visual que permitían “mirar el mundo moderno en su multiplicidad de aspectos”<sup>50</sup>, se modeló un marco de redefinición de la visualidad, en parte debido a que tales sitios incitaban no solo el consumo de imágenes sino que ofrecían una amplia gama de posibilidades<sup>51</sup>. Se asistía entonces a un ambiente no solo de redefiniciones sino también de

---

FERNÁNDEZ, Sandra y VARELA, Oscar (comps.). *Ciudad oblicua. Aproximaciones a temas e intérpretes de la entreguerra rosarina*. Rosario: La quinta pata & Camino ediciones, 2008, pp. 145-151. Para un análisis sobre los cambios en la sociabilidad porteña durante este período véase GONZÁLEZ BERNALDO DE QUIRÓS, Pilar. *Civilidad y política...* Op. cit.; GAYOL, Sandra. *Sociabilidad en Buenos Aires. Hombres, honor y cafés 1862-1910*. Buenos Aires: Del signo, 2000.

<sup>46</sup> GONZÁLEZ BERNALDO DE QUIRÓS, Pilar. *Civilidad y política...* Op. cit., p. 251.

<sup>47</sup> GONZÁLEZ BERNALDO DE QUIRÓS, Pilar. *Civilidad y política...* Op. cit., pp. 35-36.

<sup>48</sup> PALTÍ, Elías. *El tiempo de la política. El siglo XIX reconsiderado*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2007, p. 13.

<sup>49</sup> BRUNO, Paula. La vida letrada porteña entre 1860 y el fin-de-siglo. Coordinadas para un mapa de la elite intelectual. *Anuario IEHS*. 2009, n. 24, p. 341.

<sup>50</sup> TELESCA, Ana María y AMIGO, Roberto. La curiosidad de los porteños. El público y los temas de vistas ópticas en el Estado de Buenos Aires (1852-1862). En: *Historia de la fotografía. Memoria del V Congreso de Historia de la Fotografía*. Buenos Aires, 1997, p. 33.

<sup>51</sup> Entre los espacios que promocionaban estas nuevas modalidades y que estimulaban diferentes vistas y experiencias estéticas podemos citar al Salón del Recreo, el Salón del Poliorama, el Museo Diorámico, el Hotel Roma, almacenes como el de Fusoni & Maveroff o salas como los del Club del Progreso, entre tantos otros. Cfr. *La Crónica*, año II, n° 534, Buenos Aires, 01/03/1856; *El nacional*, año V, n° 1347, Buenos Aires, 31/10/1856; *El Nacional*, año V, n° 1445, Buenos Aires, 12/3/1857; *El Nacional*, año V, n° 1452, Buenos Aires, 20/3/1857.

ampliaciones, atravesado principalmente por las actividades visuales que modelarían las formas de la modernidad citadina<sup>52</sup>.

En términos más estrictos y conforme aquellas transformaciones cobraban impulso, la ya “tradicional” actividad de suelta de globos con motivo de las fiestas mayas seguiría siendo una continuidad en los nuevos tiempos posrosistas. Fuertemente estimulada desde la Municipalidad, el 25 de mayo de 1856 en las páginas del periódico de mayor tirada por entonces como *El Nacional*, se remarcaba que “Tres globos se han elevado en las fiestas mayas. Blanco el primero se elevó un momento y se incendió. Sin el desastre del primero, el segundo, amarillo cayó luego. El tercero, con los colores nacionales, se elevó con magestad (sic) hacia arriba (...) y se remontó en seguida hasta confundirse con las estrellas de tercera magnitud”<sup>53</sup>. Se concluía señalando un hito de gran magnitud: “Es el globo que mas se ha elevado en Buenos Aires”<sup>54</sup>. Formaron parte de una nutrida puesta en escena con fuegos de artificios que nucleó a una gran cantidad de personas, lo que confirmaba que “El arte pirotécnico adelanta en Buenos Aires” ya que “los fuegos incendiados en estas fiestas han sido superiores a los que se han exhibido antes”<sup>55</sup>. Aquellas acciones ígneas “fueron brillantes, aunque hubiera sido de desear que tuviese mas larga duración”<sup>56</sup>.

Es en este contexto de reconfiguración y estimulación de los intercambios donde debemos colocar el evento de Lartet, entendido como una instancia de gestión y promoción de la sociabilidad a nivel local, al tiempo que espectáculo público que nos permite adentrarnos en las gestiones de la modernidad hacia el interior de la comunidad. Un contexto singular, donde lo efímero comenzaba a competir en el ámbito de las percepciones, expresando también una atmósfera de renovación, incorporación de novedades e interpelaciones sensoriales de distinto calibre. Juzgando la evaluación que desde la prensa se exponía, se trataba de diferenciar estas nuevas expresiones -sea por su tamaño, calidad o cantidad- de los antiguos formatos rosistas. Estas primarias expresiones de espectáculo podrían incluirse como parte del período que Xavier Torreadella-Flix (2014) denominó como “fantástico romántico”<sup>57</sup> y que comprendió desde finales del siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX. A partir de entonces comenzaría el momento de exploración acrobática de esta actividad y, aunque en Buenos Aires no ocurrió premeditadamente de esta manera, la primera experiencia tripulada tuvo involuntariamente algunas de estas riesgosas asignaciones. Veamos cómo se desarrolló aquella expedición y de qué modo la reconstrucción de este itinerario marcado por lo imprevisible nos permite visitar parte de las sensaciones asociadas a esta novedad.

---

<sup>52</sup> MASÁN, Lucas Andrés. Imágenes de una ciudad ansiosa. Sensibilidad visual en la prensa porteña de la década de 1860. *Anuario Del Instituto De Historia Argentina* [en línea], 2019, vol. 19, n. 2, e096. [Consulta: 02-02-2020]. Disponible en <<https://doi.org/10.24215/2314257Xe096>>.

<sup>53</sup> *El Nacional*, año V, n° 1297, Buenos Aires, 12/09/1856

<sup>54</sup> *El Nacional*, año V, n° 1297, Buenos Aires, 12/09/1856

<sup>55</sup> *El heraldo del plata*, n° 65, 27/05/1856

<sup>56</sup> *Ibidem*.

<sup>57</sup> TORREBADELLA-FLIX, Xavier. *Aventura...* Op. cit., pp. 1-35.

## 5. La travesía de Lartet en 1856

Como ha quedado expuesto, la década de 1850 imprimió en Buenos Aires una nueva configuración, aunque se mantuvo durante los primeros años el talante general respecto al empleo de *montgolfieras*. Sin embargo, y en la medida en que desde la “nueva” ciudad se establecían múltiples y sutiles diferenciaciones con la “antigua” ciudad rosista -que incluían desde el “blanqueamiento general” de la misma<sup>58</sup> hasta la modificación del espacio público-, el globo no fue la excepción.

Hacia mediados de octubre de 1856 comenzó a publicitarse la “Gran ascensión aerostática de Lartet” en la prensa local, anunciando que el aeronauta efectuaría su travesía “El día 19 de octubre a las tres en punto”<sup>59</sup>. El evento se promocionaba desde el 17 de octubre, cuando se invitaba a los habitantes a concurrir señalando que “(...) habrá sillas colocadas con toda comodidad para poder presenciar los preparativos de llenar el globo”<sup>60</sup>. Esta difusión nos ofrece un indicio respecto a la dimensión social del evento, ya que se estipulaban tarifas diferenciadas que iban desde los 20 pesos la butaca en primera fila a 10 en la segunda. Podríamos considerarlos precios relativamente accesibles<sup>61</sup>, aunque comparados con el valor de la entrada a otras instancias de diversión y esparcimiento como los citados salones, resultaría más exclusivo que aquellos, cuya entrada rondaba los 5 pesos<sup>62</sup>. Al mismo tiempo y por tratarse de una iniciativa privada, este coste nos sugiere que la inversión que suponía montar un globo era un tanto elevada, sumada a los gastos ocasionados por parte del visitante en su traslado, residencia y gestión del evento.

<sup>58</sup> Esta medida se inició el 3 de abril de 1856 con el “blanqueamiento general de la ciudad” y continuó durante la epidemia de fiebre amarilla que amenazó la ciudad durante 1857, recomendándose “el blanqueo de las casas y especialmente los dormitorios”. Cfr. *Memoria de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires correspondiente a los años 1856 y 1857*. Buenos Aires: Imprenta del Orden, 1858, pp. 9-10; *Memoria de la municipalidad de Buenos Aires correspondiente al año 1858*. Buenos Aires: Imprenta del orden, 1859, p. 25.

<sup>59</sup> *El Nacional*, año V, n° 1329, Buenos Aires, 18/10/1856

<sup>60</sup> *El Nacional*, año V, n° 1328, Buenos Aires, 17/10/1856

<sup>61</sup> Para tener una relación del costo del evento, un calzoncillo de París oscilaba entre los 8 y los 10 pesos, una gorra 7 y un capote 100, mientras que una herradura rondaba los 15, un tarro de leche 15, un cajón de fideos 60 y una res de carne 170 pesos. En lo que a sueldos respecta, un peón de diligencias podía cobrar unos 150 pesos, un barbero 220, un ayudante de cocina 200, mientras que un mayordomo o un boticario mayor podía obtener unos 600 pesos mensuales. Un secretario, tesorero o contador municipal percibía unos 2.000 pesos mensuales, mientras que el jefe principal del cuerpo de serenos obtenía un sueldo de 1.000 pesos. El alcalde primero de la cárcel pública ganaba 1.600 pesos, un portero de la cárcel 400 y un verdugo 200. Según una descripción de Huergo de 1855 en la cual ponderaba los “enormes sueldos (que) se pagan a los jornaleros en Buenos Aires”, un peón de saladero podía ganar entre 100 y 150 pesos diarios, un “changador” de 80 a 100, un peón a jornal entre 20 y 40, un carpintero entre 50 y 80 y un albañil entre 40 y 60 pesos. Cfr. *El Nacional*, año V, n° 1297, 12/09/1856; *El constitucional*, año I, n° 10, 29/08/1856; *Memoria de la municipalidad de Buenos Aires correspondiente a los años 1856 y 1857*, Buenos Aires: Imprenta del orden, 1858, p. 76 y pp. 245-254; HUERGO, Palémón. *Cuestiones políticas y económicas*. Buenos Aires: Imprenta Argentina, 1855, p. 178.

<sup>62</sup> El Salón de las Delicias, del Recreo, de los Panoramas o el Museo Diorámico costaban 5 pesos la entrada. La suscripción mensual a periódicos de gran tirada como *El Nacional*, *El constitucional* o *La Tribuna* rondaba los 30 pesos o 3 pesos el número suelto, mientras que otras publicaciones como *La Revista del plata* ascendía a 10 pesos el número, mismo valor que el impuesto mensual municipal por el servicio de sereno para las casas del centro de la ciudad por ejemplo. Cfr. *La revista del plata*, año 2, n° 17, enero de 1855; *Memoria de la municipalidad...* Op. cit., p. 173; *El Nacional*, año V, n° 1297, 12/09/1856.

Más allá de estas singularidades económicas, se promocionaba el suceso como un espectáculo único y diferente a los expuestos hasta entonces, acompañando su difusión con una crónica sobre el globo y los rudimentos de la actividad aerostática. Este recurso implicaba una continuidad con expresiones de la prensa en épocas precedentes, desempeñando la función de “mediadores” entre los saberes especializados de la técnica, los artefactos empleados para su desarrollo y los conocimientos necesarios para su funcionamiento. Muy posiblemente también, estas informaciones funcionaran como un modo de inscribir la inminente “novedad” en un contexto más amplio que databa de finales del siglo XVIII. De allí la referencia a algunos hitos importantes de la aeronáutica que constituían “los antecedentes y resultados probables de este arte que tanto promete a la unión y fusión de las naciones”<sup>63</sup>. También se hacían eco del fenómeno en las páginas de *El Constitucional*, expresando que “Esta invención la mas portentosa de nuestros días, asi llevada a cabo por los hombres mas eminentes de la Europa (...)”<sup>64</sup>, para avisar finalmente que en la ascensión “que tendrá lugar hoy por primera vez” el Sr. Lartet intentará “escalar las regiones aéreas”<sup>65</sup>.

La jornada comenzó con un “Inmenso gentío (que) se dirigió ayer al Molino del viento a ver subir a Mr. Lartet”, resultando un evento socialmente estimulante al apreciarse que “Todas las avenidas estaban llenas de gente de a pié y á caballo y de carruages; todas las azoteas circunvecinas se hallaban cubiertas de multitud de curiosos, de suerte que el aeronauta puede estar satisfecho de haber escitado la atención pública”<sup>66</sup>. Excitar la atención pública parecía ser el principal motor de esta actividad, o al menos así lo observó también *El Constitucional*. Si bien esta publicación había mostrado mayor prudencia que *El Nacional* en la promoción del evento, sus editores se sintieron igualmente interpelados por el acontecimiento, pese a los desafortunados atributos del mismo. Pues para ser la primera experiencia de este tipo el resultado no fue el esperado siendo un auténtico “chasco” para los asistentes su suspensión. La opinión de los editores nos permite conocer los entresijos de cómo la población recibió aquel evento y su desenlace:

“Nosotros como uno de tantos, trepamos a la azotea de nuestra casa munidos de un antejo para de allí, libres del desembolso de la consabida entrada aunque de muy buena gana hubiéramos dado nuestros 20 pesos a haber estado la tarde tan ventosa, nos quedamos sorprendidos al ver sembradas todas las azoteas de grupos de gente y algunos de ellos instalados de firme desde las doce del dia y resueltos a sufrir la ventolera hasta la oración con tal de ver a Mr. Lartet por los aires”<sup>67</sup>.

Pese a que el marco social estaba configurado para un gran espectáculo, el mismo asumió formatos inesperados debido a un imprevisible factor como las condiciones climáticas que opacaron la velada, pues aunque se intentó realizar el evento, “No hubo más remedio que devolver las entradas recogidas a la puerta,

---

<sup>63</sup> *El Nacional*, año V, nº 1329, Buenos Aires, 18/10/1856.

<sup>64</sup> *El Constitucional*, año I, nº 53, Buenos Aires, 19/10/1856.

<sup>65</sup> *Ibidem*.

<sup>66</sup> *El Nacional*, año V, nº 1330, Buenos Aires, 20/10/1856.

<sup>67</sup> *El Constitucional*, año I, nº 54, Buenos Aires, 21/10/1856.

aplazando para otro día la ascensión”<sup>68</sup>. Las condiciones desfavorables producidas por el viento primaveral obligaron a suspender la ascensión para otro día que presentara un contexto meteorológico más propicio.

Para el segundo convite y a raíz de lo ocurrido en su anterior presentación, desde la corporación municipal se tomaron algunas medidas extra que comportaron ciertas restricciones ya que:

“Por orden de la Policía el primer recinto estará reservado para las señoras y para las familias, no admitiéndose en él sino en traje decente y adecuados. Los billetes vendidos para la ascensión suspendida servirán para la de mañana, y en caso que no se hiciera uso de ellos, servirán también para la segunda que deberá tener lugar sábado o domingo. Mr. Lartet no quiere que nadie quede descontento, y que los aficionados a sensaciones violentas puedan verle dar tumbos por el aire”<sup>69</sup>.

Esta promesa de “sensaciones violentas” se concretaría el 30 de octubre de 1856, a las 15:00 hora local, con lo que resultó la primera ascensión humana aérea en suelo porteño. La magnitud del evento fue lo suficientemente considerable como para que el periódico *El Nacional* retrasara su salida de las 15.00 hora habitual a las 15.30 aproximadamente, incorporando la noticia en sus páginas a último momento y expresando con un lacónico formato que denotaba su premura e incertidumbre: “Son las tres de la tarde. El aeronauta se le ve caer en este momento desde muy corta altura. El globo estaba roto y ha bajado desinflado. (...) El Sr. Lartet ha caído en la calle de Cuyo sobre una azotea, sin novedad”<sup>70</sup>. Al día siguiente, y con mayores precisiones, ofrecerían una detallada crónica, agregando más detalles sobre la fallida experiencia: “Mr. Lartet después de largo preparativos para inflar de aire rarificado el globo por medio del calor, se había lanzado desde el terreno del Molino de Viento; pero fatalmente fue a tropezar con una de las aspas del molino, la que le hizo dar girones”<sup>71</sup>. El accidente no adquirió tintes incluso más dramáticos debido a que “Mr. Lartet tuvo bastante serenidad para sacar una pierna fuera de la cestilla de goma elástica que le servía de nave, y fijar el pié en el antepecho de una azotea, tomar apoyo con las manos, sacar la otra pierna y abandonar su globo al viento”<sup>72</sup>.

Este no sería el único comentario del incidente pues también *El Constitucional* lo refirió con detalle, reparando en los pormenores del suceso:

“Al ver el buen día que se presentaba y los anuncios que en los periódicos y en los parajes públicos estaban fijados, anunciando para ayer la asensión de Mr. Lartet; acudió al sitio de donde debía salir, una numerosísima concurrencia. Segun los informes que hemos recibido de uno de los empleados de Policía que estaban allí en servicio, el globo se llenó con toda felicidad, llevando consigo al intrépido Aeronauta; pero al pasar por el Molino de viento, dio en una con sus alas, de cuyas resultas se rompió y obligó a Mr. Lartet a bajarse en una azotea inmediata, despidiendo en seguida al globo para que siguiese su camino (...)”<sup>73</sup>.

---

<sup>68</sup> *El Nacional*, año V, n° 1330, Buenos Aires, 20/10/1856.

<sup>69</sup> *El Nacional*, año V, n° 1338, Buenos Aires, 29/10/1856.

<sup>70</sup> *El Nacional*, año V, n° 1339, Buenos Aires, 30/10/1856.

<sup>71</sup> *El Nacional*, año V, n° 1340, Buenos Aires, 31/10/1856.

<sup>72</sup> *Ibidem*.

<sup>73</sup> *El Constitucional*, año I, n° 63, Buenos Aires, 31/10/1856.

De este último relato obtenemos pintorescos indicios que nos muestran que no todo era solemnidad en los preparativos de la ascensión, ya que también hubo lugar para una ingeniosa forma de publicidad del *Teatro del Porvenir* mediante una oportunista broma a los vecinos:

“¡El globo! ¡El globo! ¡El globo! Tales eran las palabras que ayer a las 2 de la tarde se oían repetir a todas las gentes de este bendito cuanto novelesco pueblo. La causa era un globo que se veía subir una hora antes de la anunciada para la ascensión de Mr. Lartet. Todos salían a verlo, dejando sus más precisos quehaceres: artesanos, comerciantes, oficinistas y hasta algunos padres de la Patria, vimos bajarse hasta el medio de la calle a ver esta gran novedad. Pero, ¡chasco célebre! era una buena jugada hecha por los del Teatro del Porvenir que, o pudiendo hacer subir el globo que ofrecieron el día de la inauguración del teatro, quisieron pagar ayer esa deuda; lo que les habrá proporcionado un rato de diversión, viendo ajitarse a nuestros hombres por el ver el globo, en el que todos creían divisar la figura de Mr. Lartet”<sup>74</sup>.

Para finales de octubre de 1856, Lartet contaba ya dos trancos emprendimientos aéreos y tanto el público como las autoridades locales comenzaban a impacientarse. Es por ello que en noviembre de 1856 el francés debió cumplir con sus obligaciones para con las personas que habían adquirido boletos de sus elevaciones previas. Los términos de este tercer y último evento se modificaron ahora radicalmente, pues se anunciaba que:

“Mañana domingo a la una de la tarde, se ejecutará pública y gratuitamente de orden de la autoridad, en la plaza de Lorea la segunda y última ascensión del célebre globo de Mr. Lartet. Subirá de todos modos, sea o no sea con este señor; pues nada hace preveer que el estado atmosférico se oponga a ello. De este modo quedarían cumplidos los compromisos con los tenedores de boletos”<sup>75</sup>.

A diferencia de las experiencias previas, esta jornada presentó condiciones climáticas favorables “Con un sol que abrasaba”, sumado a que como en los casos anteriores tanto la Plaza como los alrededores se hallaban “cubierta de gente”. El “curioso” público ocupó distintos espacios a la espera del evento, movidos por un incierto y caótico ordenamiento ya que: “no solo todas las azoteas que circundan la plaza estaban literalmente coronadas de curiosos, sino que apenas había edificio en Buenos Aires que no estuviese en su cumbre porción de individuos”<sup>76</sup>. Los términos de la promoción y de la inscripción de la novedad en el imaginario también parecían haberse modificado, puesto que luego de las frustradas experiencias la prensa abandonaba el triunfalismo inicial para hacerse eco de ciertos reparos públicos sobre las presuntas cualidades del aeronauta, mostrando escepticismo y evaluando que el público poseía:

“(…) el raro capricho de querer ver dar tumbos de las nubes a un pobre diablo que nunca ha subido en globo, que nada entiende de ascensiones aerostáticas, y que solo tiene ese miserable valor que nunca abandona al hombre cuando se trata de

---

<sup>74</sup> *Ibidem*.

<sup>75</sup> *El Nacional*, año V, nº 1351, Buenos Aires, 15/11/1856

<sup>76</sup> *El Nacional*, año V, nº 1352, Buenos Aires, 17/11/1856.

ganar un pedazo de pan. Ya conocen nuestros lectores la historia de esta ascensión proyectada; cualquiera que sea el colorido que quiere darsele, sea científico, sea de diversion, sea de explotación, sea como fuere, ¡en el fondo no hay mas que una sola cosa... hambre!”<sup>77</sup>.

El evento adquirió una vez más ribetes tan destemplados como fenomenales, a juzgar por la crónica periodística que transcribimos por su riqueza en detalles:

“(…) Detenido Mr. Lartet en la Policia, salió ayer de su encierro como un pobre reo á quien van a ajusticiar. Pálido como el infeliz que presiente su triste fin, y rodeado de los vigilantes policiales llegó al lugar del suplicio, y esperó contrito y resignado a que los ejecutores de las altas obras dispusiesen el cadalso, queremos decir el globo, que para el caso es lo mismo. Parece que el reo que tenia ya ganas de que abreviasen sus tormentos, cuando vio que los verdugos no andaban muy listos, y que el globo iba á escapar arrancándose de la cuerda que malamente lo retenía, se lanzó en la barquilla. La montgolfiera se arrastró entonces unas cuantas varas por el suelo, despues de haberse desprendido bamboléandose a derecha é izquierda, é infundiendo temor de que pudiera romperse como en las veces anteriores. Anduvo así por espacio de media cuadra hasta la casa calle de Lorea, núm. 53, por cuya azotea paso y fué a tropezar en la pared del patio interior, haciendo saltar de la barquilla a Mr. Lartet que quedó enredado de una pierna en una de las cuerdas. El malhadado aeronauta dió un porrazo con la cabeza en la dicha pared, y desprendiéndose en seguida de la cuerda que lo retenía por la pierna, fue a caer al suelo del patio, recibiendo un golpe que le desconcertó un brazo por el hombro y la magulló una costilla del pecho. Inmediatamente fue recogido por los vecinos y recibió la asistencia necesaria. Esto pasó a las tres de la tarde.

El globo se elevó entonces libre de su peso y fue a caer a algunas cuadras de distancia de la quinta de la Noria. El pobre Mr. Lartet fue trasladado a las seis de la tarde no muy lejos del sitio de la catástrofe, á la quinta de Guido, donde sigue bastante aliviado, y donde asistido con todo esmero, se libra sin quedar contrahecho, podrá acordarse para siempre que no es dado a todos trepar por el aire cuando se puede correr por tierra”<sup>78</sup>.

Esta descripción de los acontecimientos, así como el talante general de las crónicas referidas a las travesías de Lartet y el desarrollo de las mismas, se ubican en un contexto en el cual se concebía la acción aerostática como una actividad sumamente riesgosa y que al mismo tiempo marcaba el pulso de los nuevos tiempos “modernos” en los cuales todo estaba en juego a cada momento. La idea de modernidad se hallaba vinculada con la noción de “progreso”, materializada a través del dominio sobre la naturaleza, especialmente considerando que se trató de una época de importantes avances en la técnica, con la extensión del ferrocarril o el telégrafo como dinamizadores del movimiento de personas, ideas o mensajes<sup>79</sup>.

---

<sup>77</sup> *Ibíd.*

<sup>78</sup> *El Nacional*, año V, nº 1352, Buenos Aires, 17/11/1856.

<sup>79</sup> Estas invenciones, protagonistas de la Exposición Internacional de 1851 en Londres representaron en palabras de Bruy, el “reconocimiento público del progreso material del tiempo y del creciente poder del hombre sobre el mundo físico”. La noción de progreso afianzaría su reinado en Europa durante la década siguiente, hallando su cénit con la publicación del *Origen de las especies* de Charles Darwin en 1859, especialmente por proponer basamentos científicos a la idea de “transformismo” como nota

Citemos un breve ejemplo que nos permitirá vislumbrar las imaginaciones referidas a eventos de esta naturaleza, como se expresó en la sesión del 31 de julio de 1856 en el ámbito parlamentario. Con motivo de la discusión respecto a la prohibición de las corridas de toros en el núcleo urbano, el entonces Senador Nicolás Calvo -defensor de aquella práctica- observaba que “la vida está en riesgo permanente” ya que según expresaba el “peligro” se hacía visible en múltiples aristas, muchas de ellas estimuladas incluso desde la gestión pública. Así destacaba que existía “(...) riesgo de la vida para el hombre que se traga un sable, cuando un estornudo podría causarle la muerte en un segundo, cuando otro se eleva en un globo aerostático a seis y ocho mil metros de la tierra (...)”<sup>80</sup>, para rematar lacónicamente que “(...) la vida está en peligro, señor, y sin embargo estas exhibiciones se consienten en todas partes del mundo, porque el riesgo desaparece ante la destreza y se reduce el peligro a la categoría de accidentes”<sup>81</sup>. El peligro parecía ser así moneda corriente en los nuevos tiempos no solo aprobando sino también estimulando este tipo de exhibiciones que como el globo, ponían en riesgo la vida.

Aunque peligrosa, accidentada e imprevisible, la primera ascensión en globo en suelo porteño implicó un evento difícil de olvidar para aquellos habitantes, quienes se agolparon en reiteradas ocasiones con la convicción y curiosidad de presenciar al ser humano ascender por los cielos. A cambio de ello pudieron ver a “un pobre diablo” volar por los aires. Los “porrazos” de este “malhadado aeronauta”, no obstante, representarían el punto de partida de una relación entre el globo aerostático como espectáculo público y la comunidad de Buenos Aires que se vería intensificada en la década siguiente.

## 6. A modo de conclusión: el globo como espectáculo público

Como refiere Torrebadella-Flix es posible adentrarnos en este espíritu de época como un momento en el cual “Las ascensiones de aerostatos se presentaron como espectáculos de la modernidad” debido a que los aeronautas condensaban una serie de sentidos asociados a ideales de progreso: “En el aeronauta se representaba toda una ideología poética figurada por la simbología del globo y de aspiraciones de libertad. En el aeronauta se descubre el hombre romántico cargado de misterio, de bucolismo y de riesgo. Se trata del hombre soñador e intrépido, que desafía las adversidades y los límites de la vida, que busca la evasión de la realidad, aunque ello pudiera terminar con un desenlace trágico”<sup>82</sup>. Si bien muchas de estas definiciones pueden ser aplicables directamente a la figura de Bartolomé Lartet, resulta igualmente considerable que a diferencia de los casos europeos donde muchas de estas experiencias tuvieron el carácter de expediciones “científicas” que ocultaban su dimensión exhibicionista<sup>83</sup>, en Buenos Aires el globo y sus derivados adquirieron paulatinamente pretensiones de espectáculo público, pensado,

---

dominante del desarrollo natural. Véase BURY, John. *La idea de progreso*. Madrid: Alianza, 2009, p. 336 y p. 341.

<sup>80</sup> *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores del Estado de Buenos Aires. Año 1856*. Buenos Aires: Escuela de Artes y Oficios, 1889, p. 266.

<sup>81</sup> *Ibidem*.

<sup>82</sup> TORREBADELLA-FLIX, Xavier. *Aventura...* Op. cit., p. 8.

<sup>83</sup> VALLÈS ROVIRA, Isidre. *El espectáculo...* Op. cit., p. 399.

promocionado, diseñado y experimentado como una instancia de entretenimiento para los habitantes. Al mismo tiempo, consideramos que el globo aerostático actuó como una afortunada metáfora de época, en tanto expresó un clima de renovación y apertura en el cual se ampliaban los horizontes de las personas al observar la primera ascensión de un individuo sobre el firmamento porteño, independientemente de los resultados de la misma. Si bien algo destemplada, la elevación atmosférica expresaba la destreza del individuo moderno, el reto a los contornos naturales, el desafío a las adversidades y un espíritu de arrojo, independiente de las consecuencias del evento. Aunque con resultados poco edificantes, aquella incursión de Lartet sería una muestra del individuo moderno que desafiaba la naturaleza.

En términos generales es posible ver en este acontecimiento un momento disruptivo de lo que fue la denominada etapa de consolidación del fenómeno aerostático durante la primera mitad del siglo XIX, caracterizada por “la personalidad de los aeronautas con cesta o barquilla, en gran parte extranjeros que utilizan el hidrógeno como fuerza ascensorial”<sup>84</sup>. Para una ciudad que comenzaba a pensarse con el tamiz de la modernidad, tales eventos constituían instancias tan significativas como estimulantes. Tal vez por ello la prensa porteña destacaba por entonces el valor de la experiencia y principalmente su noción de “conquista del aire” en oposición a la “fuerza gravitatoria”. Representaba la victoria del individuo sobre el entorno y la comprobación de la idea de progreso como mecanismo rector del accionar humano moderno.

Observado también como un espectáculo que excitaba la imaginación y las evocaciones, el itinerario del globo en Buenos Aires nos revela de qué manera y bajo qué expectativas este tipo de acciones comenzaron a adquirir otras tonalidades, pasando de eventos políticos de carácter oficial con ribetes sociales más o menos restringidos a actividades ensayadas por individuos particulares que, si bien promocionadas por los entes oficiales como la municipalidad, pretendieron estimular la sensibilidad colectiva. De manifestaciones abstractas que condensaban la oficialidad, la ostentación de poder y el ensalzamiento de valores republicanos, se pasó a espectáculos marcados por acciones concretas que incitaban la diversión para “toda la familia”<sup>85</sup>, aunque marcando algunas segmentaciones sociales en virtud de cierta “etiqueta” o forma de presentación. En otro sentido, si las primeras *montgolfieras* adquirieron formatos estacionarios, para mediados de siglo tales incursiones estuvieron caracterizadas por el movimiento, la transitoriedad y cierta dosis de velocidad. Hacia 1856, además, se detecta un elemento que configuraría una constelación mayor con la incorporación del componente humano, que evocaba otras sensaciones y atributos tales como la valentía, el arrojo, la tenacidad y el deseo de conquistar el firmamento. Tanto en las crónicas como en las características propias del evento subyace la concepción de lo extra cotidiano como objeto de deseo y de admiración, así como también cierta sensibilidad de lo truculento<sup>86</sup> que atrae a la contemplación de eventos desapacibles por parte de los habitantes.

---

<sup>84</sup> *Ibíd.*

<sup>85</sup> *El Nacional*, n° 1338, Buenos Aires, 29/10/1856

<sup>86</sup> MASÁN, Lucas Andrés. Miedos y cohesión social en los albores de la modernidad. Aproximación a la temperatura emotiva de la elite letrada porteña en la década de 1860. *Entropía. Revista de terror en el arte español e hispanoamericano*. 2020, n. 1, pp. 257-271.

En otro sentido, y lejos de creer haber agotado la temática o sus implicancias, este rastreo nos permitió observar que las características de la práctica aerostática durante la primera mitad del siglo XIX en Buenos Aires experimentaron sensibles variaciones, pasando de ser un elemento desconocido primero, eminentemente festivo o “divertimiento agradable” luego y de celebración después, a un auténtico espectáculo en que se pretendía “escalar las regiones aéreas”<sup>87</sup> y que excitaba la imaginación del público promoviendo acciones riesgosas e imprevisibles. En términos sociales es posible advertir que conforme la ciudad modificó su fisonomía, la funcionalidad de los espectáculos aéreos pasaron de portar significados estrictamente propagandísticos para contener, como el caso del *Teatro del Porvenir* a finales de octubre de 1856, también mensajes publicitarios<sup>88</sup>. Desde un punto de vista económico, podemos apreciar que, lentamente, la aerostación pasó de ser una actividad financiada íntegramente por las arcas públicas como parte de su despliegue de celebración oficial a convertirse en una empresa de carácter individual, foránea y desligada de asignaciones político-partidarias. Si bien mantuvo su función gregaria, dejó de ser parte de un “programa iconográfico” para constituirse como espectáculo público.

Entre sus continuidades se aprecia la de sus concurrentes, en tanto se trató de eventos destinados a la sociedad en general, aunque con la incorporación del componente humano y sus proezas de índole privada dicha acción adquirió un coste específico, precisamente a modo de “derecho de espectáculo”. Ante esta novedad, otras continuidades resultaron en la promoción de estas actividades por parte de la prensa, el incentivo dado a estas acciones por parte del Estado y el lugar neurálgico que ocuparon en la geografía urbana, siendo organizadas casi todas ellas a partir de un espacio abierto, central, simbólico y de gran concurrencia como la plaza. En definitiva y durante la primera mitad del siglo XIX en Buenos Aires, las incursiones aéreas gradualmente se consolidaron como una práctica autónoma con rasgos concretos. Lo que una mirada de largo aliento permite observar es que, más allá de las diferencias, se comparte un rasgo singular asociado al aire y la sociedad. Bajo esta óptica, las manifestaciones aéreas -tripuladas o no- pueden ser entendidas como alegorías sociales referidas al progreso de la comunidad en sus distintas manifestaciones.

Debe considerarse que, en paralelo con la promoción aérea, la ciudad dibujaba sus contornos con líneas distintas a la de períodos precedentes, estimulando y favoreciendo el intercambio, la movilidad y la circulación de sus habitantes. En este contexto, las actividades vinculadas al espectáculo representaron un interés singular en tanto momento de sociabilidad ciudadana e instancia novedosa que interpelaba la creciente curiosidad de una sociedad ávida de fenómenos innovadores. En otras palabras, el valor del acontecimiento aéreo supondría tanto en las primeras décadas como a mediados del siglo XIX, una apelación a la sensibilidad colectiva promocionando acciones concretas que permitían concentrar la mirada en el firmamento y por tanto infundir cierto sentimiento de igualdad -abstracta y

---

<sup>87</sup> *El Constitucional*, nº 53, 19/10/1856

<sup>88</sup> Sobre la relación entre eventos aerostáticos, aeronáuticos y la publicidad, así como respecto a la influencia de la aeronáutica en el diseño publicitario del siglo XX véase CIMA SUÁREZ, Carmen. *Aeronáutica...* Op. cit.

metafórica- a los miembros de la comunidad. Tal vez por ello posaba sobre los hombros del globo una tarea de magnitud como la de condensar el espíritu de confraternidad entre los pueblos por medio de, vale remarcar lo expuesto previamente, “un arte que tanto promete a la unión y fusión de las naciones”<sup>89</sup>. Uniendo a aquellos habitantes en torno a episodios que desafiaban, interpelaban y hacían sentir a todos parte de un singular evento, el globo y el hombre que intentaba ascender por los aires concentraban las miradas de un público “curioso” que, ávido de innovaciones e instancias provocativas, alzaba la vista hacia el cielo, viendo también al mundo con otros ojos. Este episodio, independientemente de su corta duración, expresaría algo más profundo de aquella sociedad como su dimensión modernizante, puesto que un rasgo esencial de la modernidad es la posibilidad de ver el mundo en sus múltiples dimensiones<sup>90</sup>. El caso de Lartet habilitaría otras intervenciones -como las del norteamericano Ruffus Gibbon Wells en la década siguiente-, inscribiéndose como la primera manifestación de un conjunto de acciones que llevaron a que Buenos Aires y su gente, al igual que tantos otros pueblos, se halle “seducida” por este tipo de acciones<sup>91</sup>.

Con este recorrido buscamos restituir la complejidad de una época en la que no solo se inscribió el evento aéreo en el imaginario porteño, sino que también se marcó un punto de inflexión en relación a este, debido en buena medida a su carácter tripulado y de empresa privada. La traza aquí sugerida nos mostró la difusión de los conocimientos y las implicancias sociales de la práctica aerostática en Buenos Aires durante tres décadas, así como la modalidad pendulante que tales experiencias asumieron. Las consecuencias de este fenómeno nos sugieren una sociedad que comenzaba a estimular sus puntos de vista, modelando paulatinamente una mirada moderna que trastocaría su perspectiva ofreciendo distintas miradas sobre la realidad<sup>92</sup>. El globo y la experiencia de Lartet permitieron en tal sentido un “reacondicionamiento del aparato sensorial del individuo”<sup>93</sup>, razón por la cual el evento aquí examinado puede ser considerado como parte de un largo itinerario “etéreo” que procuró la promoción de visiones modernizantes, teniendo a la *montgolfiera* como una maquinaria del progreso. Primero estacionaria y desprovista del individuo, para transformarse luego, sobre el final del recorrido aquí propuesto, en un espectáculo público dinámico que contaba con el ser humano como un imprescindible conductor.

El globo adquirió jerarquía propia en tanto experiencia pública que expresaba el ideario moderno en una dimensión central: la destreza humana por intentar conquistar el aire y más especialmente la posibilidad de ver el mundo desde otra perspectiva. Al menos en una fase primigenia, ya que el caso de Lartet mostró que, si bien se podía colocar gas en el interior del globo y navegar por los cielos, las dificultades técnicas no permitían aún controlar su trayectoria y comportamiento a

---

<sup>89</sup> *El Nacional*, año V, n° 1329, Buenos Aires, 18/10/1856.

<sup>90</sup> TELESCA, Ana María y AMIGO, Roberto. Los curiosos... Op. cit.; MASÁN, Lucas Andrés. Imágenes de una ciudad ansiosa... Op. cit.

<sup>91</sup> ROMERO TOBAR, Leonardo. La descripción costumbrista... Op. cit., p. 285.

<sup>92</sup> MASÁN, Lucas Andrés. Imágenes ... Op. cit., pp. 14-15.

<sup>93</sup> SINGER, Ben. Three. Modernity, Hiperstimulus, and the Rise of Popular Sensationalism. En: CHARNEY, Leo y SCHWARTZ, Vanessa (eds.). *Cinema and the invention of modern life*. Berkeley: University of California Press, 1996, p. 93.

discreción, quedando sujetos a las variaciones del viento. Pese a estas limitaciones, tanto la actividad aérea como su decidida promoción en la prensa nos muestran un espectáculo público efímero que, pese a su carácter pasajero y escindido de sus pretéritas significancias, puede ser concebido históricamente como un acontecimiento que condensó expresiones y deseos sociales, aunque de manera transitoria, con implicancias mucho más duraderas que el propio evento.

## 7. Fuentes

DAVID, L. *Solution du problème de la navigation dans l'air*. Paris: Frédéric Henry, 1864.

*Diario de sesiones de la Cámara de Senadores del Estado de Buenos Aires. Año 1856*. Buenos Aires: Escuela de Artes y Oficios, 1889.

*El argos de Buenos Aires*, año 2, nº 22, Buenos Aires, 31/05/1823.

*El argos de Buenos Aires*, nº 19, Buenos Aires, 23/03/1822.

*El Constitucional*, año I, nº 10, 29/08/1856.

*El Constitucional*, año I, nº 53, Buenos Aires, 19/10/1856.

*El Constitucional*, año I, nº 54, Buenos Aires, 21/10/1856.

*El Constitucional*, año I, nº 63, Buenos Aires, 31/10/1856.

*El museo americano. Libro de todo el mundo*. Tomo primero: 1er trimestre abril, mayo, junio, 1835. Buenos Aires: Imprenta del Comercio y Litografía del Estado, 1835.

*El Nacional*, año V, nº 1297, Buenos Aires, 12/09/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1328, Buenos Aires, 17/10/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1329, Buenos Aires, 18/10/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1330, Buenos Aires, 20/10/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1338, Buenos Aires, 29/10/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1339, Buenos Aires, 30/10/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1340, Buenos Aires, 31/10/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1347, Buenos Aires, 31/10/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1351, Buenos Aires, 15/11/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1352, Buenos Aires, 17/11/1856.

*El Nacional*, año V, nº 1445, Buenos Aires, 12/3/1857.

*El Nacional*, año V, nº 1452, Buenos Aires, 20/3/1857.

FIGUIER, Louis. *Les grandes inventions scientifiques et industrielles chez les anciens et les modernes*. Paris: Hachette, 1859.

FIGUIER, Louis. *Les aérostats*. Paris: Jouvet & Cie, 1867.

FIGUIER, Louis. *Los grandes inventos antiguos y modernos*. Madrid: Gaspar Roig, 1867.

HUERGO, Palemón. *Cuestiones políticas y económicas*. Buenos Aires: Imprenta Argentina, 1855.

*La Abeja Argentina*, nº 1, Buenos Aires, 15/01/1822.

*La Abeja argentina*, nº 8, Buenos Aires, 15/11/1822.

*La Crónica*, año II, nº 534, Buenos Aires, 01/03/1856.

*La Revista de Buenos Aires*, Tomo VI, año II, nº 22, Buenos Aires, febrero de 1865.

*La Revista del Plata*, año 1, nº 9, Buenos Aires, mayo de 1854.

*La Revista del Plata*, año 2, nº 17, Buenos Aires, enero de 1855.

*Memoria de la municipalidad de Buenos Aires correspondiente a los años 1856 y 1857*. Buenos Aires: Imprenta del orden, 1858.

*Memoria de la municipalidad de Buenos Aires correspondiente al año 1858*. Buenos Aires: Imprenta del orden, 1859.

MONLAU, Pedro Felipe. *Madrid en la mano o el amigo del forastero en Madrid y sus cercanías*. Madrid: Gaspar y Roig, 1850.

PELISSOT, Felisberto. *Buenos Aires ante la Europa; su actualidad, sus cosas y sus hombres*. Buenos Aires: Imprenta Americana, 1858.

ROBERTS, W. *Aerostatics; or a History of balloons* [en línea]. London: The author, 1802. [Consulta: 05-08-2018]. Disponible en <<http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-16046>>.

*The Saturday's Magazine*, vol. 1, nº 63, London, 29/06/1832.

TURNOR, Hutton. *Astra Castra: experiments and adventures in the atmosphere*. London: Chapman & Hall, 1865.

## 8. Bibliografía

- AGULHON, Maurice. *El círculo burgués*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2009.
- ALEXANDER, Abel. *Primeras vistas porteñas. Fotografías de Esteban Gonnet. Buenos Aires 1864*. Buenos Aires: Biblioteca Nacional, 2009.
- BAYLY, Christopher. *El nacimiento del mundo moderno, 1780-1914*. Madrid: Siglo XXI, 2010.
- BERJMAN, Sonia. *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1998.
- BRUNO, Paula. La vida letrada porteña entre 1860 y el fin-de-siglo. Coordenadas para un mapa de la elite intelectual. *Anuario IEHS*. 2009, n. 24, pp. 339-368.
- BUCHBINDER, Pablo; ALEXANDER, Abel y PRIAMO, Luis. *Buenos Aires ciudad y campaña. Fotografías de Esteban Gonnet, Benito Panunzi y otros*. Buenos Aires: Fundación Antorchas, 2000.
- BURY, John. *La idea de progreso*. Madrid: Alianza, 2009.
- CIMA SUÁREZ, Carmen. *Aeronáutica y publicidad*. Madrid: Fundación Aena, 2012.
- DAVIES, Mark. *King of all balloons. The adventurous life of James Sadler, the first English Aeronaut*. Stroud: Amberley, 2015.
- DI PASQUALE, Mariano. Prensa, política y medicina en Buenos Aires. Un estudio de La Abeja Argentina, 1822-1823. *Estudios de Teoría Literaria* [en línea]. 2016, año 5, n. 9, pp. 119-136. [Consulta: 20-08-2019]. Disponible en <<https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/etl/article/view/1524/1530>>.
- FERNÁNDEZ, Sandra y CALDO, Paula. Sobre el sentido de lo social: asociacionismo y sociabilidad, un breve balance. En: FERNÁNDEZ, Sandra y VARELA, Oscar (comps.). *Ciudad oblicua. Aproximaciones a temas e intérpretes de la entreguerra rosarina*. Rosario: La quinta pata & Camino ediciones, 2008, pp. 145-151.
- GAYOL, Sandra. *Sociabilidad en Buenos Aires. Hombres, honor y cafés 1862-1910*. Buenos Aires: Del signo, 2000.
- GESUALDO, Vicente. Benito Panunzi, patriota garibaldino, pintor, arquitecto y fotógrafo en China y las Pampas Argentinas. En: *Memoria del 1º Congreso de historia de la fotografía*. Buenos Aires, 1992, pp. 105-111.
- GILLISPIE, Charles. *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1874*. New Jersey: Princeton University Press, 2014.
- GOLDGEL, Victor. Caleidoscopios del saber. El deseo de variedad en las letras

- latinoamericanas del siglo XIX. *Estudios*. 2010, vol. 18, n. 36, pp. 272-295.
- GOLDMAN, Noemí (dir.). *Nueva Historia Argentina. Tomo III: Revolución, República y Confederación (1806-1852)*. Buenos Aires: Sudamericana, 1998.
- GÓMEZ, Juan. *La fotografía en la Argentina. Su historia y evolución en el siglo XIX. 1840-1899*. Buenos Aires: Abadia, 1986.
- GONZÁLEZ BERNALDO DE QUIRÓS, Pilar. *Civilidad y política en los orígenes de la nación argentina. Las sociabilidades en Buenos Aires, 1829-1862*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2000.
- GUILBERT, Louis. *La formation du vocabulaire de l'aviation*. Paris: Larousse, 1965.
- HALLION, Richard. *Taking Flight: Inventing the Aerial Age, from Antiquity Through the First World War*. New York: Oxford University Press, 2003.
- HOBBSAWM, Eric. *La era del capital: 1848-1875*. Barcelona: Crítica, 2006 (1975).
- HORBAL, Bodgan. *19th Century innovations from The Mechanic's Magazine* [en línea]. New York: New York Public Library, 2017. [Consulta: 12-08-2019]. Disponible en <<https://www.nypl.org/blog/2017/02/17/mechanics-magazine>>.
- JESTAZ, Juliette. Soutenir l'aérostation pour mieux la tuer. La collection Nadar conservée à la Bibliothèque historique de la Ville de Paris et au musée Carnavalet. *In Situ* [en línea]. 2018, n. 35. Patrimoines de l'aéronautique. [Consulta: 6-11-2019]. Disponible en <<http://journals.openedition.org/insitu/16768>>.
- MASÁN, Lucas Andrés. Imágenes de una ciudad ansiosa. Sensibilidad visual en la prensa porteña de la década de 1860. *Anuario Del Instituto De Historia Argentina* [en línea], 2019, vol. 19, n. 2, e096. [Consulta: 02-02-2020]. Disponible en <<https://doi.org/10.24215/2314257Xe096>>.
- MASÁN, Lucas Andrés. Miedos y cohesión social en los albores de la modernidad. Aproximación a la temperatura emotiva de la elite letrada porteña en la década de 1860. *Entropía. Revista de terror en el arte español e hispanoamericano*. 2020, n. 1, pp. 257-271.
- MUNILLA LACASA, María Lía y GLUZMAN, Georgina. Cap. 1. Imágenes globales/selecciones locales: las publicaciones periódicas europeas en los diarios porteños. El caso de *El recopilador* y Andrea Macaire. En: SZIR, Sandra (coord.). *Ilustrar e imprimir. Una historia de la cultura gráfica en Buenos Aires, 1830-1930*. Buenos Aires: Ampersand, 2016, pp. 23-52.
- MUNILLA LACASA, María Lía. Siglo XIX: 1810-1870. En: BURUCÚA, José Emilio (dir.). *Nueva Historia Argentina. Arte, sociedad y política. Vol. I: Arte, sociedad y política*. Buenos Aires: Sudamericana, 1999, pp. 105-160.

- MUNILLA LACASA, María Lía. *Celebrar y gobernar. Un estudio de las fiestas cívicas en Buenos Aires, 1810-1835*. Buenos Aires: Miño y Dávila, 2013.
- MYERS, Jorge. *Orden y virtud. El discurso republicano en el régimen rosista*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1995.
- OSTERHAMMEL, Jürgen. *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX*. Barcelona: Crítica, 2015.
- PALTI, Elías. *El tiempo de la política. El siglo XIX reconsiderado*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2007.
- PRIAMO, Luis. *Buenos Aires, memoria antigua: fotografías 1850-1900*. Buenos Aires: Fundación Ceppa, 2015.
- ROMERO TOBAR, Leonardo. La descripción costumbrista en los viajes aéreos. En: *Romanticismo 6. Actas del VI Congreso*. Nápoles, 1996, pp. 285-298.
- SABATO, Hilda. *Historia de la Argentina, 1852-1890*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2009.
- SABATO, Hilda. *La política en las calles. Entre el voto y la movilización. Buenos Aires, 1862-1880*. Buenos Aires: Sudamericana, 1998.
- SALVATORE, Ricardo. Fiestas federales: representaciones de la república en el Buenos Aires rosista. *Entrepasados*. 1996, año VI, n. 11, pp. 45-68.
- SALVATORE, Ricardo. Cap. IX. Consolidación del régimen rosista (1835-1852). En: GOLDMAN, Noemí (dir). *Nueva Historia Argentina. Tomo III. Revolución, República y Confederación (1806-1852)*. Buenos Aires: Sudamericana, 1998, pp. 323-380.
- SIMÓN PALMER, María del Carmen. Diversiones callejeras: las ascensiones aerostáticas. *Villa de Madrid*. 1974, Año XII, n. 42-43, pp. 75-78.
- SINGER, Ben. Three. Modernity, Hiperstimulus, and the Rise of Popular Sensationalism. En: CHARNEY, Leo y SCHWARTZ, Vanessa (eds.). *Cinema and the invention of modern life*. Berkeley: University of California Press, 1996, pp. 72-99.
- SZIR, Sandra. Romanticismo y cultura de la imagen en los primeros periódicos ilustrados en Buenos Aires. 'El museo americano' (1835-1836). *Estudios. Revista de investigaciones literarias y culturales*. 2010, vol. 18, n. 36, pp. 296-332.
- SZIR, Sandra. Litografías, geografías y otras grafías. Acerca de los primeros mapas impresos en Buenos Aires. En: SZIR, Sandra (coord.). *Ilustrar e imprimir. Una historia de la cultura gráfica en Buenos Aires, 1830-1930*. Buenos Aires: Ampersand, 2016, pp. 53-86.

- SZIR, Sandra. Imágenes y tecnologías entre Europa y la Argentina. Migraciones y apropiaciones de la prensa en el siglo XIX. *Nuevos Mundos, mundos nuevos* [en línea]. 2017, n. 7. [Consulta: 15-11-2019]. Disponible en <<https://journals.openedition.org/nuevomundo/70851>>.
- TELESCA, Ana María y AMIGO, Roberto. La curiosidad de los porteños. El público y los temas de vistas ópticas en el Estado de Buenos Aires (1852-1862). En: *Historia de la fotografía. Memoria del V Congreso de Historia de la Fotografía*. Buenos Aires, 1997, pp. 33-36.
- TERNAVASIO, Marcela. *La revolución del voto. Política y elecciones en Buenos Aires, 1810-1852*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2002.
- TORREBADELLA-FLIX, Xavier. Aventura, espectáculo y deporte en los inicios de la aerostación en España (1784-1905). *Recorde: Revista de História do Esporte* [en línea]. 2014, vol. 7, n. 1, pp. 1-35. [Consulta: 05-01-2020]. Disponible en <<https://core.ac.uk/download/pdf/78522175.pdf>>.
- VALLÈS ROVIRA, Isidre. El espectáculo aerostático. En: FERNÁNDEZ ARENAS, José (coord). *Arte efímero y espacio estético*. Barcelona: Anthropos, 1988, pp. 392-481.