

Clérigos Aeronáuticos

(Anteriores a Montgolfier)

Rafael Gonzalez-Granda Aguade
General de Aviación

CUANDO se leen las viejas historias aeronáuticas, asombra el gran número de clérigos que se interesaban por el "arte de volar". Es muy frecuente encontrarse en ellas ideas, inventos y hechos, cuyos protagonistas son hombres de vestidura talar que, más o menos lógicos, aportaban algo al progreso aeronáutico, aunque en ocasiones, y desde los conocimientos actuales, nos parezcan producto de mentes ilusas que daban por resultado soluciones absurdas e inventos de las más extrañas máquinas voladoras.

Si tratamos de encontrar la razón de este fenómeno, deducimos que ello era debido, a que en los pasados siglos, y con más notoriedad antes de la invención de la imprenta, mucha de la ciencia y la mayor parte de los textos escritos, se hallaban en los monasterios y conventos cristianos; y sus moradores (curas, abates, legos o frailes), eran los confeccionadores y depositarios de los libros y usuarios de sus conocimientos. También esos hombres disponían de más tiempo libre, para dedicarlo a sus cavilaciones, que el resto de sus contemporáneos, ocupados en cuestiones más prácticas, cuales eran: los nobles, a sus ambiciones, batallas y disfrutes y el pueblo llano, a la procuración del condumio diario, tarea harto dificultosa en aquellos duros tiempos.

Mas hay quien, con cierta ironía, lo justificaba diciendo que muchos clérigos ansiaban volar, por su santo afán de ascender a los cielos, antes de que el Señor tuviera a bien llamarlos a su Seno; y los mal intencionados lo atribuyen al deseo de huir del tedio y la monotonía de la vida monacal y eclesiástica.

Pero sea cual fuere la causa, el fenómeno existió y pretendemos demostrarlo recordando a los más

nombrados, en los documentos antiguos, que tratan de la maravillosa y loca "primera carrera del espacio" o, como en los primeros tiempos se decía, de la "conquista del aire".

Naturalmente, al pertenecer nuestros protagonistas a la Religión de Cristo, no aparecen estos hombres en la historia, hasta la Era Cristiana; y a decir verdad, el primero de ellos no tiene nada de aeronáutico, sino más bien de anti-aeronáutico; y es nada menos que el primer pontífice de Roma, San Pedro Apostol.

Cuentan las viejas leyendas que, en tiempos de Nerón, vivía en Roma un sabio llamado Simón el Mago, al que apodaban "El Mecánico", natural de Palestina, el cual parecía gozar de poderes mágicos o sobrenaturales, por lo que las gentes lo tenían por un dios. El tal Simón, llevaba a cabo prácticas aéreas, al parecer de vuelo planeado, lanzándose al espacio desde lugares elevados de la ciudad; pero sabido es que, los primeros cristianos, consideraban la cuestión del vuelo humano, como cosa del diablo, por lo que enterado San Pedro un día, de que El Mago andaba por los aires, se puso inmediatamente en oración; y dice la leyenda que "obtuvo de la justicia divina que el renegado cayera al Foro y se rompiera la crisma". Como se ve, el Apostol no participaba del entusiasmo aeronáutico, era más bien antiaéreo.

Pero dejando aparte leyendas, vamos a seguir un orden cronológico, comenzando por el siglo II, en el cual algunos viejos libros, nos descubren la existencia del Padre Laure, del cual dicen, que se inspiró en las crónicas de Aulo Gelio, cuando habla de la "paloma de madera", construida por Architas de Tarento. El buen fraile, después de mucho estudiar el asunto y cavilar acerca de su

perfeccionamiento, llegó a la siguiente conclusión: "Si se exponen a los rayos del Sol, huevos vacíos y que contengan rocío de la mañana, bien encerrado, se elevan en el aire y se sostienen en él, algún tiempo. Así pues, si se eligieran huevos de cisne de los mayores y se hacen sacos de una piel muy delgada, bien cosida y se la llena de nitro, azufre puro, azogue u otra cualquiera materia semejante que se rarifique por el calor, habría que revestirlos exteriormente asemejándolos a las palomas; y de este modo, al exponerlos al Sol, las aves artificiales imitarían quizás al vuelo de las naturales. Si se quiere que la paloma sea grande y pesada, habrá que emplear fuego."

La idea parece un tanto descabellada, pero tiene su fundamento, ya que el Padre Laure, con lo del calentamiento, estuvo a punto de inventar la aerostación y no se percató de ello.

La historia no nos dice la nacionalidad del clérigo, ni si llevó a cabo experiencias con los huevos de cisne, ni siquiera nos da seguridad de su existencia.

Pero el que si fue realidad, y de ello tenemos varias referencias, es el beneditino inglés Oliverio de Malmesbury, que allá por el año 1050, "recorrió 120 pasos por el aire, lanzándose desde una torre". La toma de tierra, debió ser un tanto brusca, pues se rompió las dos piernas y "desde entonces, arrastró una vida miserable". Este fraile estaba considerado por sus paisanos como muy hábil en la predicción del futuro y se había construido unas alas, estilo Dédalo, que se colocó en brazos y piernas, para hacer su vuelo, que mas bien debió ser vertical. Pero el hombre, henchido de ardor aeronáutico, decía con fe: "La desgracia no me hubiera ocurrido si no hubiera olvidado la cola, que debería haber completado mi traje de ave".

Este era un fraile, que podríamos decir, con vocación de piloto; pero también los había pensadores aeronáuticos, siendo el primero conocido un franciscano, inglés también, que vivió en el siglo XIII y que se llamaba Fray Roger Bacon, considerado como sabio filósofo y científico, conocido como "Doctor Admirable", por sus contemporáneos; lo que no impidió que acabara sus días condenado por hereje. Dedicó mucho de su tiempo, al estudio de los problemas del vuelo y a predecir algunos de los futuros adelantos de la humanidad, llegando a decir que él, un comentarista del siglo XIX, que era "un clarividente profeta de multitud de adelantos realizados en nuestros días, por la ciencia y la industria. De las profecías de este sabio: la navegación con motor interior, las locomotoras, buques, submarinos, puentes suspendidos, etc. Solo queda por realizarse la aviación". Roger Bacon, dejó dos obras escritas. La primera en el año 1266, titulada "Tratado del admirable poder del Arte y la Naturaleza", en la que vaticina la aviación: "Se pueden hacer máquinas para volar, en las que el hombre, sentado o suspendido en el centro hiciese girar algún manubrio que pusiera en movimiento las alas hechas para batir el aire a la manera de las aves".

La segunda obra, se titula "Opus Magnus", de la que un crítico dijo que, es quizás la obra de más valor científico de toda la Edad Media. En ella habla de cuestiones tales como: "máquinas para volar, aparatos para mover un carruaje sin tiro y hacer andar las naves más rápidas con un solo remo".

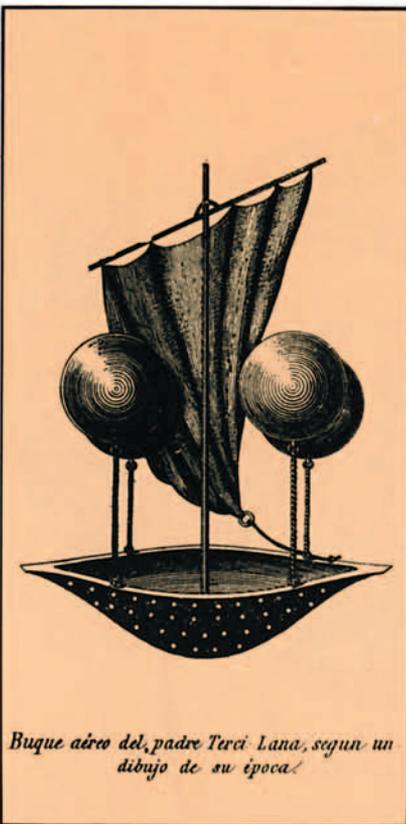
Este fraile, como vemos, no tenía nada de iluso y todo lo que dejó escrito tenía lógica científica, por lo que muchos estudiosos e inventores, posteriores, se inspiraron en sus textos.

Otro pensador fue su contemporáneo alemán, Fray Alberto el Grande, del que no conocemos la orden religiosa, ni de qué le venía lo de "grande", aunque si sabemos que fue un gran observador y estudioso del vuelo de las aves, acerca de lo cual se refiere extensamente en su obra "Historia de los animales", que fue conocida y estudiada por posteriores aficionados al tema.

Estos son los frailes aeronáuticos conocidos y anteriores a la Edad Mo-

derna; pues ya no sabemos de otros, hasta el siglo XVI, cuando se habla del agustino Alberto de Sajonia, teólogo, filósofo, físico y matemático, que en 1516, fabricó una paloma de metal que, por medio de un mecanismo inventado por él mismo, volaba sola; naturalmente en modelo reducido.

Pero es en el siglo XVIII, cuando intervienen un mayor número de clérigos, en el asunto aéreo, comenzando por el Padre Jesuita Francisco Terci (o Jerci) de Lana, natural de Brescia (Italia), quizás uno de los



Buque aéreo del padre Terci Lana, según un dibujo de su época

más conocidos de la prehistoria aeronáutica, el cual aplicando sus latines, hacía uso de un escribir ampuloso, muy del estilo de la época, y editó la obra titulada "Prodomo a l'Arte Maestra al Magisterium Naturae et Artis", algo así como: "Preámbulos sobre ensayos de algunos inventos propuestos al arte maestra", donde el buen jesuita, arropado por semejante título, explica su famoso proyecto de máquina voladora, de la que merece leerse la descripción que él mismo hace de su "bajel aéreo": "Está formado con una barquilla en la que se colocará el velamen, en lo

alto de un mástil. Cuatro esferas ó globos de cobre, privados de aire y 0,08 linea espesor, sostendrían la barquilla por medio de cables".

Un historiador dijo de él: "Este sabio físico es el precursor de la aerostación, pues fue el primero en sentar como principio la posibilidad de la ascensión a los aires, utilizando el peso específico".

Sin embargo, ya hemos visto que algo parecido se le había ocurrido en el siglo II al Padre Laure, con los huevos de cisne, cosa que este historiador parece ignorar.

Otro jesuita, también italiano, llamado Onorio Fabri, estudioso de la física y soñador del vuelo, se propuso hacer volar un aparato, inspirado en la paloma de Architas, por medio de materiales combustibles, lo cual parece ser que no logró. Además de ello, se le ocurrió adherir a su paloma un tubo de aire comprimido como impulsor de unas alas batientes, añadiéndole un timón y un asiento para el piloto.

El cronista del que hemos recogido los datos, sentencia en su final: "el inconveniente del sistema, era indudablemente el excesivo peso muerto". Lo cual parecemos, no era descubrir nada nuevo.

También en España, hubo clérigos aeronáuticos, aunque algo tardíos, por que el primero, que separamos, aparece en 1876, cuando el fraile zamorano Antonio de Fuente-lapeña, publica la obra "El Ente Dilucidado", en la que describe una aeronave, que tenía forma de águila y propulsión humana, a pedales, con los que movía algo parecido a unos remos.

Su obra tuvo alguna divulgación y no pocas críticas irónicas, como las de los periodistas Andrés Dávila y Salva Mallen, que se ensañaron con el pobre Fray Antonio; pero eso era cosa corriente en aquellos tiempos, contra los que inventaban algún instrumento para volar, a los cuales se les tenía por locos e ilusos.

Otro español, metido a aerotécnico, lo fue el valenciano Fray Tomás Vicente Tosca, matemático, arquitecto, fisiólogo y físico y, según algunos, "el más insigne de su siglo", el cual en 1709, publicó la obra "Compendio Matemático", en la que trata de los medios para poder navegar por el aire. Menéndez Pelayo lo tenía por "gassendista en física y ecléctico en lo demás".

Contemporáneo del anterior, fue el jesuita Bartolomé Lorenzo de Guzmán, el hombre que más merece un premio a la desgracia en la Historia de la Aeronáutica, pues debería figurar en ella, como el inventor de los globos aerostáticos. Acerca de él y debido a las múltiples versiones que se han escrito de sus hechos, existe una gran confusión. De sus escritos nada se ha conservado, pues todo ello fue a la hoguera, cuando intervino la Santa Inquisición, condenándole a prisión, por sus "prácticas diabólicas". Unos, como Joaquín Costa y Leitao Ferreira, dicen que

En Rio de Janeiro, según parece, un monje hizo subir en 1717, a la atmósfera, un globo inflado con humo. En 1720, se renovó la experiencia en Lisboa, ante el Rey Juan V, por Lourenzo de Guzmán, conocido por "el Volador" y a quien confunden algunos autores, con el monje de Rio de Janeiro". Como puede verse hay en esta cita, un error de fechas notorio. Más adelante, este mismo autor, hace volar al Padre, cosa que no dicen Joaquín Costa y Leitao Ferreira: "Se aventuró emprendiendo el viaje a los aires en un cesto pendiente de un saco grande

los autores extranjeros, al escribir la Historia de la Aerostación, se ocupan, aunque ligeramente, de estos ensayos, suponiendo unos que tuvieron lugar en Brasil con un aparato inventado por un abate, llamado Bartolomé Lorenzo, otros que se verificaron en Portugal, por un físico portugués, D. Gusmao o Guzmán, y algunos que se realizaron en ambas partes, observándose siempre una gran confusión en las fechas y en los nombres de los autores de estas experiencias".

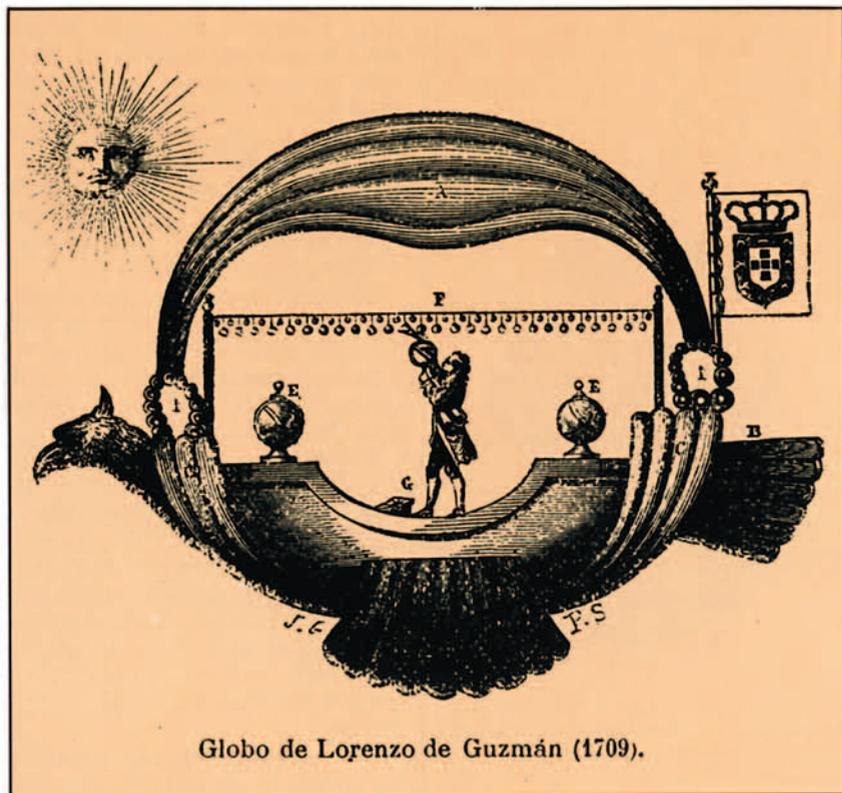
Más adelante, sin nombrar las fuentes de que se ha valido, concluye: "Los documentos de aquel tiempo prueban cumplidamente, que fue Guzmán, el que encontró al fin, el medio buscado y obtenido el permiso necesario del rey D. Juan V, procedió a la construcción de su aparato". Y más adelante: "Se elevó intrepidamente en la máquina de su invención el día 8 de agosto de 1709".

Pero sea como fuere: uno o dos Guzmanes; brasileño o portugués; que voló o que no voló; fraile o abate; el hecho es que se elevó un globo y que se confirma una vez más, que el clero tomó parte muy activa en los adelantos de la ciencia aérea.

Hacia el año 1726, se publica en España la obra "Theatro Crítico Universal" de la que es autor el Padre Benedictino orensano, Benito Jerónimo Feijoo Montenegro y Puga, físico, polígrafo y teólogo. En esta obra, el Padre Feijoo, trata del peso del aire, sus temperaturas y "el vuelo de los cuerpos por medio del fluido"; e insinúa la posibilidad de la aerostación. Dada la conocida personalidad del autor, creemos innecesario decir nada más acerca de él.

Años después ve la luz, también en España, otra obra titulada "Demócrito Nuevo". El autor se llamaba Juan Jove Muñoz, catedrático de filosofía de la Universidad de Oviedo y Canónigo Magistral de la Iglesia Colegial de Santander. En ese texto figura un capítulo titulado "El Ingeniero del Aire", en el que el canónigo da normas sobre la forma de volar.

Estos dos últimos personajes, fueron meros teóricos, pues sus aficiones eran más bien científicas que aéreas. Pero no todos eran eruditos serios y cuerdos, pues por estos años, en 1755, aparece en escena el fraile que emitió la teoría y proyectó la aeronave más fantástica y elucubrante



Globo de Lorenzo de Guzmán (1709).

había nacido en Santos de Brasil, en 1685 y que su exhibición tuvo lugar en 1709, lo cual parece ser lo más cierto. Sin embargo, por otros escritos, se entiende que existieron dos clérigos aerosteros, uno brasileño y el otro portugués; el primero llamado Bartholomeu Lourenco y el otro Lourenzo de Guzmán, ambos aficionados a estudios de física.

El Historiador y gramático español, José Andany, en su libro "Historia de la Volación" (primer libro escrito en gramática práctica), publicado en 1910, dice: "En Brasil y Portugal, reclaman para sí, la prioridad en el descubrimiento de los aerosta-

de papel, lleno de humo, y se elevó así a unos 200 pies de altura". Lo cual también extraña, pues el primero que usó un cesto, como barquilla del globo, fue el francés Charles en 1783. Estos datos, dice el autor, fueron tomados del "Diario de Cremona" (nº 17 de 1784) y del libro de Bourgeois "Recherches sur l'art de voler".

Más fiable que las anteriores citas, nos parece la del Coronel Aerostero, Suarez de la Vega, quien en su libro "La Aerostación Militar" escrito en 1887, y que sirvió de texto en la Escuela de Aerostación de Guadalajara, nos da otra versión sobre el tema diciendo: "La mayor parte de

de la historia de la aeronáutica. Se trataba del franciscano José Galien (o Galieno), que publicó el opúsculo titulado: "El Arte de navegar por los aires. Entretenimientos físicos y geométricos. Precedidos de una memoria sobre la naturaleza y formación del granizo".

Era profesor de la Universidad de Avignon y partía del principio de que la atmósfera estaba dividida en dos capas, separadas por la "región del granizo"; la superior mas ligera que la inferior; y decía que así como un barco, flota en el agua, proque ésta es mas densa que el aire, también una aeronave, flotaría en la región del granizo, al ser la capa inferior más densa que la superior. Y de ello obtenía el proyecto de su nave "para navegar por los aires y transportar un numeroso ejército, con todas sus provisiones de boca y guerra"; y más adelante: "Construiremos este barco de buena y fuerte tela, forrada, bien embreada, cubierta de piel y reforzada a trechos con buena cuerda y aún con cables en los puntos que sean necesarios".

Es muy larga su exposición del proyecto, toda ella del estilo de los párrafos reproducidos y absurda en todos sus principios, pues viene a decir, que no habría mas que elevarla a la "región del granizo", para que quedase flotando y para ello, se le debería subir a una alta montaña, donde se llenaría de "aire enrarecido" y luego dejarla bajar, para que flotase. El descenso lo pone aún mas fácil, pues la enorme superficie de la nave, le haría descender suavemente, por la resistencia del aire. Al lector interesado en conocer mas datos, se los podemos facilitar; pero baste decir que su inventor, le daba a la nave unas medidas "mayores que la ciudad de Avignon".

Este fue un iluso teórico, que no arriesgaba mas que su fama de hombre sensato, pero los hubo que arriesgaron sus vidas, como el Canónigo Desforges, de la ciudad de Etampes, cuando en 1772, atrajo la atención de las gentes, lanzándose desde la Torre de Guitel de esa ciudad, para lo que "se hizo construir una espeie de góndola ornitóptera, es decir, provista de alas con charnela, destinada a aletear, sin resbalmiento (planeo) alguno".

El Astrónomo Landelle, desmiente lo del lanzamiento, diciendo: "No llegó a lanzarse de la Torre de Guitel, en que se había instalado;

pero logró mover las alas con mucha velocidad, aunque cuanto más las agitaba, más se pegaba la máquina al suelo".

Lo mas curioso es lo que dice de él, la Enciclopedia Espasa: "Literato

Esta aventura de Desforges, dió mucho que hablar y hasta se escribió una pieza cómica, que se llegó a representar, titulada "Le cabriolet volant", en la que el canónigo salía bastante malparado.



y canónigo francés, que construyó una máquina voladora, con la que arrojóse desde cierta altura, saliendo bastante ileso": Extraño diagnóstico, que nos deja, entre otras dudas, la del estado del paciente, después del aterrizaje.

Años después, en 1783, los hermanos Montgolfier, elevaron su primer globo. Comenzaba la era de la aerostación y, en ella, siguen actuando más clérigos aeronáuticos, de los que hablaremos en otra ocasión, si es posible ■