

# Charles Clifford: globos y caballos

Rachel Bullough Ainscough, Universidad CEU San Pablo, España

**Resumen:** El fotógrafo británico Charles Clifford (1819-1863) aparece por primera vez en una serie de anuncios en la prensa madrileña en 1850, no como fotógrafo sino como aeronauta. Anuncia varios espectáculos aerostáticos incluido uno en el que afirma su intención de subir montado en un caballo vivo que cuelga de la cesta del globo. En este artículo se estudia la relación de Clifford con la aerostática arrojando luz sobre los motivos detrás de su carrera de aeronauta y de este inusual anuncio.

**Palabras clave:** Charles Clifford, fotógrafo, aeronauta, caballo, globo

**Abstract:** British photographer Charles Clifford (1819-1863) appears for the first time in press advertisements in Madrid in 1850, not, surprisingly, as a photographer but as a balloonist who announces various balloon shows including one in which he states his intention to ascend on the back of a live horse hanging from the basket. This article studies the relationship between Clifford and ballooning, shedding light on the motives behind his aeronautical career and this strange and original advertisement.

**Keywords:** Charles Clifford, Photographer, Balloonist, Horse, Balloon

## Introducción

Hay “algo” en un caballo volador. Hay “algo” en un enorme globo. William Wordsworth, 1819<sup>1</sup>

Dentro de la singular biografía del fotógrafo Charles Clifford un dato nos llama la atención en particular por su originalidad; su entrada en la escena madrileña el otoño de 1850. Gracias a la investigación llevada a cabo por Gerardo Kurtz a finales de los 1990, encontramos a Clifford surcando los cielos de Madrid en compañía de su esposa Jane y del aeronauta Arthur Goulston a bordo del *Royal Cremorne*; un globo de grandes dimensiones nunca visto antes en el escenario aerostático madrileño Kurtz (1999).

No obstante, ante esta peculiar llegada de Clifford a Madrid nos surgen varios interrogantes: ¿De dónde vinieron los aeronautas? ¿Quién era Arthur Goulston y qué relación tenía con el fotógrafo? ¿De dónde sacaron la idea de sus espectáculos aéreos tan originales y extravagantes entre ellos la propuesta de subir a lomos de un caballo vivo colgado de la cesta? ¿Era la primera vez que Clifford subía en un globo o había tenido una experiencia anterior?

En este artículo, basado en un reciente trabajo de investigación, se pretende contestar a algunos de estos interrogantes y de paso, arrojar luz por primera vez sobre una etapa desconocida de la vida de Clifford inmediatamente anterior a su llegada a España.

## El Convenio de Clifford y Goulston

Un convenio encontrado en El Archivo Histórico de Protocolos de Madrid con fecha del 15 de octubre de 1850 y con el título: “Convenio Otorgado por D. Antonio Hernández, Empresario de la Plaza de Toros de Esta Corte y El Sr. A. Goulston, El Sr. C y J Clifford de Nación Ingleses,” confirma la información ya disponible sobre las aventuras aerostáticas de Clifford y Goulston.<sup>2</sup>

Según el convenio, los interesados son “naturales de Inglaterra, vecinados en Londres y hoy residentes en esta capital”. Se comprometen a hacer cuatro ascensiones aerostáticas de la siguiente

<sup>1</sup> Texto original: “There’s something in a flying horse. There’s something in a huge balloon”. Primeras líneas del poema “Peter Bell,” 1819. Wordsworth (1919: 104)

<sup>2</sup> Archivo Histórico de Protocolos de Madrid: Escribano Gabriel Santín de Quevedo. T.26.042, f.305.



forma: “una; ascendiendo los tres juntos en el globo”, “otra; colocándose montado uno de ellos por lo menos en un caballo natural” proporcionado por el empresario, “otra; llevando una cuerda de treinta pies de largo para subir con un aparato de fuegos artificiales”, y “otra; montando por lo menos uno de ellos en un toro natural” proporcionado también por el Sr. Hernández.

Las ascensiones tenían que realizarse en el mes de noviembre en los días designados por el empresario. En caso de que el tiempo no lo permitiese, tendrían que realizarse en el mes de diciembre. De otra manera, los aeronautas “no tendrían derecho ni acción para reclamar la menor retribución”.

Todos los gastos del globo correrían a cuenta de los aeronautas y si dejaran de efectuarse las ascensiones por cualquier razón: “mal tiempo, peste, trastornos, circunstancias políticas, muerte de Rey o Reina, disposición de la Autoridad, soltura del globo, poca o mucha fuerza del gas, no tener suficiente gas, no estar dispuesto el aparato o el gasómetro”, no tendrían derecho a reembolso alguno de parte del empresario.

Los aeronautas podrían elegir el caballo y el toro, comprometiéndose a cubrir los gastos de incidencias con los mismos. Por otro lado, se comprometerían a presentar al público el programa de las ascensiones y a cumplirlo. De no ser así, el empresario no aceptaba ninguna responsabilidad por incumplimiento del programa. Asimismo, cualquier daño o deterioro causado a la plaza sería subsanado por los aeronautas, obligando todos sus bienes “habidos y por haber, especialmente el globo que era de su propiedad”.

Como dato curioso, Jane Clifford asegura en el convenio no haber sido “inducida, violentada ni atemorizada por su esposo ni otra persona a su nombre” y que se prestaba a participar en el espectáculo por su “libre y espontánea voluntad”.

Por último, el empresario, D. Justo Hernández, se comprometió a abonar a los tres aeronautas por cada una de las funciones la cantidad de tres mil setecientos cincuenta francos.

Del artículo de Kurtz sabemos que no se efectuaron las cuatro ascensiones acordadas, sino dos, en enero de 1851. El retraso se debió a problemas del suministro de gas y del mal tiempo y aunque las ascensiones sí fueron anunciadas en carteles repletos de reclamos y detalles, no se llegó a ascender ni montado en caballo ni en un toro vivo Kurtz (1999).

Entre un percance y otro, la carrera como aeronauta de Clifford se vio truncada y más allá de suponer una llegada espectacular a la capital y una manera original y novedosa de dejarse conocer, pasó rápidamente al olvido. Sin embargo, las aventuras aeronáuticas de Clifford tienen relevancia en cualquier estudio del fotógrafo, no solo en el aspecto biográfico sino a la hora de proporcionar rasgos personales que conducen a un mayor entendimiento de su obra. Entre estos rasgos se encuentra un afán de lo novedoso<sup>3</sup>, una curiosidad por las experiencias y lugares desconocidos y la tendencia de lanzarse a la aventura.<sup>4</sup>

Asimismo, se percibe por primera vez una gran potencia descriptiva en el siguiente comunicado de prensa aparecido justo después de su segunda ascensión en enero de 1851:

[...] tuvimos el placer inefable de encontrarnos en un cielo azul y sereno y tomando un sol tan brillante como solizador (sic.). En todo el espacio que abarcada (sic.) nuestra vista solo mirábamos debajo de nosotros un mar extenso de nubes ondulantes, blancas como la nieve y aparecidas (sic.) a la que será el océano helado en las regiones polares. La cúspide más elevada de una montaña solitaria era lo único que variaba aquel panorama a lo lejos. A poco, y casi sin viento alguno abrimos la válvula y bajamos de nuevo a las nubes, las cuales atravesamos seguidos de nuestra aparición, pues la sombra del globo se hallaba rodeada de una aureola de colores prismáticos hermosísimos [...]. *La Patria* (1851, enero 17)

<sup>3</sup> Por ejemplo: En uno de los anuncios de prensa, con el titular: “Aeronauta Daguerreotipista” *El Clamor Público* (1850, noviembre 18), Clifford afirma la intención de los aeronautas de subir en el globo con un aparato de daguerrotipos con el fin de realizar unas vistas aéreas de Madrid. Las primeras fotografías conocidas, hechas desde un globo, fueron realizadas por Nadar en París en 1856.

<sup>4</sup> En su libro, Clifford incluye dos relatos; el primero sobre una excursión en caravana de mulas y el segundo sobre una excursión en barco de vela desde Málaga a Gibraltar. En el primero el fotógrafo disfruta con las experiencias nuevas encontradas por el camino; el balanceo de las mulas, la taberna, la cocina... En el segundo, cuenta los peligros de un viaje nocturno en barco de vela por el Estrecho y cómo estuvieron a punto de chocar con un barco grande de vapor. Clifford (s/f)

El caso es que no se vio nada. El día de esta ascensión estaba nublado y el cielo encapotado. Había llovido durante varios días, subieron envueltos en una espesa niebla y tardaron ocho minutos en atravesar las nubes. El público de la plaza de toros, entonces en las proximidades de la Puerta de Alcalá, tampoco vio nada (Kurtz, 1999: 52).

Sin embargo, a un escenario gris y casi vacío de contenido Clifford consigue, con la riqueza de su narrativa descriptiva, aportar belleza y color. Este rasgo, creativo y artístico, fruto de una imaginación viva y despierta se manifiesta a lo largo de su obra y permite a Clifford dotar a escenas y vistas estáticas un “algo” especial y original.

La descripción de las nubes como un “océano helado en las regiones polares” nos recuerda las palabras de uno de los pioneros de la aerostática; el italiano, Vicente Lunardi<sup>5</sup>, que las describe como “masas de montículos análogos al aspecto de un océano inmenso”.<sup>6</sup> Da la casualidad de que este aeronauta efectuó la primera ascensión en globo aerostático en Inglaterra en 1784.<sup>7</sup> (Tissandier v.i: 1887: 108)

Volviendo al comunicado de Clifford y Goulston, se detecta una cierta ingenuidad en la narrativa del fotógrafo, asombrado y emocionado por la experiencia de subir en globo:

[...] apenas cruzamos (las nubes) cuando todos y más particularmente mi esposa, tuvimos el placer inefable de encontrarnos en un cielo azul y sereno ... soltando lastre volvimos a tender nuestro vuelo subiendo a aquel sol encantador, tomando el cual merendamos con un gusto sin igual presenciando la magnífica postura de aquel astro del día [...]. *La Patria* (1851, enero 17)

¿Pero fue ésta la primera vez que Clifford y sus acompañantes habían subido en un globo?

## Antecedentes

Para contestar a esta pregunta remontamos primero al año 1848 y los jardines *Cremorne* de Londres; escenario de muchas y variadas espectáculos aerostáticos de la época. En agosto de este año se publica en la prensa una noticia sobre una carrera de globos que había tenido lugar en fecha reciente entre el globo *Royal Cremorne*, pilotado por el aeronauta Teniente Gale y el *Royal Albert*, pilotado por Sr. Gypson. Se refiere a los globos como “monstruos aeronáuticos”<sup>8</sup> de casi el mismo tamaño: “El *Royal Cremorne*, brillando como un orbe dorado, con su faja de color carmesí, se distinguía de su rival, El *Royal Albert*, de un color más apagado y oscuro”.<sup>9</sup>

Sobre el desenlace de la carrera en el mismo artículo se lee lo siguiente:

[...] El Sr. Gale describe su viaje como el más brillante de su carrera; la inmensa altitud (casi dos millas y media) les permitió a él y a sus compañeros ser testigos de una maravillosa puesta de sol en su mejor momento. [...] El Sr. Gale fue el primero en llegar a la ciudad y anunciar la victoria de su

<sup>5</sup> El nombre Vicente Lunardi es parecido al utilizado con posterioridad por el acompañante de Clifford, Arthur Goulston; Guisepe Lunardini. Curiosamente varios periódicos ingleses de la época se refieren a Lunardini (Goulston) como “the Spanish aeronaut.” (Ver. por ejemplo; *The Era* (1850, julio 13, p.12)

<sup>6</sup> Texto original: “Ces nuages, dit-il, dans le récit qu’il a donné de son voyage, s’étendaient en masses mamelonnées analogues d’aspect à l’immensité de l’Océan”.

<sup>7</sup> El globo partió el 15 de septiembre a mediodía desde *The Artillery Ground* en Londres después de haberse tardado una noche entera en inflarlo. Dentro iba Lunardi acompañado de un perro, un gato y una paloma aterrados y mareados en sus jaulas. Su acompañante, un tal Biggin, tuvo que bajarse de la cesta en el último momento debido al exceso de peso del globo que no conseguía elevarse. A las tres horas y media bajó a tierra el aeronauta para soltar el gato que se había muerto de frío. Volvió a subir enseguida, alcanzó una gran altitud y efectuó un aterrizaje definitivo aproximadamente una hora después en el condado de Hertfordshire donde fue recibido por un gran número de personas incluidos destacados miembros de la aristocracia inglesa y autoridades locales.

<sup>8</sup> Texto original: “aeronautic monsters”

<sup>9</sup> Texto original: “[...] The Royal Cremorne, shining like an orb of gold, with its bright crimson belt, was plainly distinguishable from its rival, the Royal Albert, which is of a much darker hue [...]”

‘mascota’ el Royal Cremorne. Llegó sobre las 12.30, una hora antes del Sr. Gypson. Así terminó esta carrera novedosa y emocionante. *The Era* (1848, agosto 13, p.11)<sup>10</sup>

Una semana después, el 20 de agosto de 1848, leemos lo siguiente en el mismo periódico: “[...] A una hora temprana, el Teniente Gale, acompañado del Mayor Lettsome y de los Sres. Goulston y Bishop de Charles Street, Westminster, ascendieron en el *Royal Cremorne*, llevando consigo dos paracaídas. En la cesta de los paracaídas se encontraban dos pequeños monos parlanchines. [...]” *The Era* (1848, agosto 20, p. 10).<sup>11</sup>

En esta ocasión, uno de los acompañantes del célebre aeronauta tiene el mismo apellido que el acompañante de Clifford en el mismo globo dos años después en Madrid; Goulston.

La relación entre Gale y Goulston se consolida a lo largo del año siguiente y Goulston gana relevancia como principal acompañante de Gale en el globo: “A las 5 de la tarde, el célebre aeronauta, el Teniente Gale R.N., ascendió en su globo junto con el Sr. James Goulston y dos vecinos del barrio”. *The Morning Post* (1849, junio 22, p. 5).<sup>12</sup> “El Sr. Ellis organizó con generosidad otra ascensión aerostática, esta vez nocturna, siendo los viajeros en esta ocasión el Teniente Gale, la Sra. Gale y el Sr. Goulston, quienes, al terminar una excursión corta, descendieron sin incidentes en las proximidades de Kentish Town”. *The Era* (1849, agosto 12, p. 6)<sup>13</sup>.

Gale continúa con su excepcional carrera aerostática, ofreciendo sus servicios a una expedición científica al ártico en octubre del mismo año. Un artículo publicado en la prensa inglesa resume así las habilidades excepcionales del aeronauta: “Si un hombre está preparado para enfrentarse al peligro, aguantar el sufrimiento y la fatiga con una valentía estremecedora, ese hombre es Gale”. *The Era* (1849, octubre 28, p. 9).<sup>14</sup>

En cuanto a James Goulston, en junio de 1850, pocos meses antes de la llegada de Clifford a Madrid, se encuentra en las fiestas de *Waterloo* en los jardines *Cremorne* de Londres a bordo del *Royal Cremorne* junto con Gale, desde donde ascendieron delante del embajador de Nepal y su séquito. En esta ocasión la prensa se refiere a los dos como: “los aeronautas intrépidos el Tte. Gale y el Sr. Goulston”. *The Era* (1850, junio 23, p.11)<sup>15</sup>

En julio del mismo año Gale emprende una accidentada travesía del Canal de la Mancha, perdiéndose por el camino para acabar con el globo atado a una roca a unas seis millas de Dieppe. Después de alcanzar un pueblo, al no conseguir hacerse entender en francés, fue arrestado y llevado al consulado británico de Dieppe desde donde fue devuelto sin el globo a Inglaterra a bordo de un barco de vapor. *London Daily News* (1850, julio 11, p.6).

En la misma página del *London Daily News*, el mismo día, aparece otra noticia con el título: “Ascensión de Aeronauta a Lomos de Caballo”.<sup>16</sup> El artículo se refiere a una ascensión ecuestre que tuvo lugar en París en el verano de 1850. El aeronauta M. Poitevin, vestido de jockey, subió a lomos de un caballo blanco colgado de la cesta, mientras unos cincuenta hombres y algunos espectadores luchaban para contener el globo debido al fuerte viento. En cuanto al caballo, se lee lo siguiente:

<sup>10</sup> Texto original: “[...] Mr Gale describes his voyage as the most brilliant he has yet made; the immense altitude (nearly two miles and a half) enabling himself and his companions to witness the setting sun in all its glory [...] Mr Gale was the first to reach town, and herald the victory of his pet, the Royal Cremorne; he arrived at about half past twelve o’clock and was followed an hour later by Mr. Gyspon. This terminated this novel and exciting race. [...]”

<sup>11</sup> Texto original: “[...]At an early hour Lieutenant Gale, with Major Lettsome, Mr Goulston and Mr Bishop of Charles Street Westminster, ascended in the Royal Cremorne balloon, taking with him two model parachutes, the cars of which were occupied by two little chattering monkeys [...]”

<sup>12</sup> Texto original: “At five o’clock Lieutenant Gale, R.N., the celebrated aeronaut, ascended in his balloon, with Sr. James Goulston, of London, and two persons of the neighbourhood”.

<sup>13</sup> Texto original: “Mr Ellis generously arranged another balloon ascent, to take place at night, the voyagers upon this occasion being Lieut. Gale, Mrs Gale and Mr Goulston, who, after a short excursion, made a safe descent near Kentish Town.”

<sup>14</sup> Texto original: “If one man can face danger, brave hardship, or endure fatigue, with more unflinching courage than another, Gale is the man”.

<sup>15</sup> Texto original: “the intrepid aeronauts Lieut. Gale and Mr Goulston”

<sup>16</sup> Texto original: “Ascent of an Aeronaut on Horseback”

Durante unos momentos el caballo mostró una gran inquietud y parecía tener mucho miedo. Sin embargo, tan pronto como comenzó la ascensión del globo, el caballo se quedó quieto con las patas colgando como si hubiera sufrido un ataque de parálisis. Por un instante, el globo, llevado por el viento, se quedó casi en ángulo recto con respecto al aeronauta y el caballo... La emoción de los espectadores fue muy evidente y algunas damas se desmayaron. M. Poitevin mostró gran entereza y valentía.<sup>17</sup> *London Daily News* (1850, julio 11, p.6)

La primera ascensión aerostática ecuestre tuvo lugar en Nanterre en 1798. El aeronauta Testu-Brissy, ascendió en un globo alargado con una plataforma rectangular de madera debajo de la cesta. Después de un primer intento fallido, el aeronauta consiguió subir con el caballo en la plataforma a una altitud que él no encontraba demasiado incómoda pero que provocó en el caballo un sangrado de nariz y orejas. (Tissandier v.i: 1887:150).

En agosto de 1828, el célebre aeronauta inglés, el Sr. Charles Green, ascendió desde la *Eagle Tavern*, Londres, a lomos de un caballo. Fue la primera vez que se había visto este tipo de espectáculos en Inglaterra. Un extracto de un artículo que aparece en la prensa con el titular: “La ascensión ecuestre del Sr. Green<sup>18</sup>”, describe el evento de la siguiente manera:

[...] El caballo corcoveaba hacia delante y hacia atrás temblando violentamente. Evidentemente le asustaban los gritos que oía hasta pasar el Támesis. El caballo, sin embargo, en pocos segundos recuperó la serenidad deseada y se volvió bastante pasivo y hasta comió las habas que Green, inclinándose hacia delante, consiguió darle [...]. *The Morning Post* (1828, agosto 2, p. 3).<sup>19</sup>

Green se consideraba el aeronauta más célebre de su generación. De carácter tranquilo y afable en tierra, se volvía irritable y taciturno en el aire. Procedía de una familia de fruteros de Londres y no se sabe de dónde venía su interés en la aerostática. En poco tiempo se convirtió no solo en aeronauta de gran habilidad y valentía, sino en un formidable empresario que supo negociar con éxito un acuerdo con la Compañía de Gas para utilizar carbón como combustible para sus globos y así reducir de manera sustancial los gastos de los mismos.

En noviembre de 1836, emprendió un viaje nocturno desde Londres hasta varios países europeos, en compañía de Monck Mason; un músico irlandés y Robert Holland; político adinerado; ambos aficionados de los globos, en un globo de enormes dimensiones; *The Royal Vauxhall* construido por el propio Green. El viaje fue épico e heroico; cuatrocientas ochenta millas en dieciocho horas; todo un récord para la época. En una travesía hacia el este, cruzaron Calais, Bruselas, Lieja, Coblenza y casi llegaron a Frankfurt. Llevaron a bordo provisiones curiosas como varias docenas de botellas de champán y licores, cuarenta libras de jamón, carne roja y lengua, otras tantas de pan, galletas y azúcar y cuarenta y cinco libras de caza y conservas, además de ropa, calzado, instrumentos astronómicos, lámparas etc. Holmes (2013).

En Francia, en 1850, muchas ascensiones y espectáculos aerostáticos tuvieron su punto de partida en los hipódromos de las principales ciudades, siendo precedidos por carreras de caballos (Tissandier v.ii (1887). Así se formó una relación entre la hípica y la aerostática que viene a explicar el interés del público en la novedosa exhibición de M. Poitevin que partió desde el hipódromo de París.

Volviendo a Inglaterra en el verano de 1850, nos encontramos con dos noticias curiosas en la prensa. La primera se refiere a la primera aparición de la temporada del globo *Royal Cremorne* en los jardines del mismo nombre ya mencionados.

<sup>17</sup> Texto original: “For some moments the horse exhibited great restiveness, and appeared very frightened, but as soon as the balloon had commenced its ascent, he remained quite motionless, his legs hanging as if he were attacked by paralysis. For an instant, the balloon, forced by the wind, was almost at right angles with the aeronaut and the horse.... The emotion of the spectators was very obvious, and some ladies fainted. [...] M. Poitevin exhibited the greatest coolness and courage”.

<sup>18</sup> Texto original: “Mr Green’s Equestrian Balloon Ascent

<sup>19</sup> Texto original: “[...] the horse made several plunges backwards and forwards, and trembled violently, evidently alarmed at the shouts which he distinctly heard, till he had passed the Thames. The horse, however, in a few seconds, regained his wonted serenity, and became quite passive, eating some beans from his hand, which, by leaning forward, he could easily give him [...]”.

El globo *Royal Cremorne* (su primera actuación de la temporada) fue el pasado lunes objeto de gran admiración y muy merecida, porque es, en forma, color y material, muy “hermoso”. El célebre Giuseppe Lunardine (sic.), aeronauta español,<sup>20</sup> fue contratado para hacer su primera ascensión en Inglaterra, cosa que hizo admirablemente el lunes por la tarde, en compañía de tres caballeros, Sres. Goulston, Smith y Norman. *The Era* (1850, julio 13, p. 12).<sup>21</sup>

La segunda noticia se refiere a la gran dificultad que supuso transportar el *Royal Cremorne* desde la fábrica de gas hasta los jardines de *Cremorne* para efectuar una ascensión nocturna. El globo; “Un monstruo errático que había llegado a tierras extranjeras de una manera poco elegante”,<sup>22</sup> fue atado a un barco de vapor y llevado río arriba hasta los jardines *Cremorne* soltándolo y volviéndolo a atar cada vez que llegaba a un puente. A bordo iban Gale, Goulston (padre) y Van Buren. Al pasar por la entrada principal de los jardines, oscilando en el viento, el globo chocó con unas columnas ornamentales y se enredaron las cuerdas en un árbol. Finalmente, se consiguió reparar los daños causados al globo y se efectuó una brillante ascensión con exhibición pirotécnica ante una muchedumbre ansiosa de volver a ver el gran globo cuya travesía reciente del Canal y los percances sufridos como ya se ha comentado anteriormente, *London Daily News* (1850, julio 11, p.6), habían tenido amplio eco en la prensa inglesa. *The Era* (1850 julio 21, p. 11).

## La muerte del aeronauta Teniente Gale

En septiembre de 1850, un mes antes de la primera aparición de los aeronautas Goulston y Clifford en la prensa madrileña, el *London Evening Standard*, citando varias fuentes, publica una noticia con el siguiente titular: “El Fatal Accidente del Aeronauta, Tte. Gale”.<sup>23</sup> Esta noticia informa sobre la muerte del aeronauta en Burdeos a principios del mismo mes. *London Evening Standard* (1850, septiembre 16, p. 3).

Lo curioso de esta noticia, la primera de muchas aparecidas en la prensa inglesa en los días siguientes, es que comienza con las palabras: “Fue la primera vez que el aeronauta fallecido había realizado una ascensión en su globo con un caballo”.<sup>24</sup>

A continuación da cuenta de las muchas razones expresadas por Gale en contra de ascender en globo a lomos de un caballo, entre ellas, que no era nada novedoso visto que lo acababa de hacer Poitevin y lo había hecho anteriormente Green y que era, además, cruel. Sin embargo, queda evidente que al final, el aeronauta se vio obligado a aceptar el encargo de subir en un caballo, por razones económicas.

Como dato importante, el periódico informa que Gale estaba acompañado del Sr. Goulston (“que tiene un porcentaje considerable en el globo” el *Royal Cremorne*)<sup>25</sup> y su hijo, el Sr. Goulston Jr., aunque no se encontraban en el globo en el momento del accidente. Todos habían partido de Londres semanas antes con la intención de efectuar varias ascensiones en París, Burdeos y España. *London Evening Standard* (1850, septiembre 16, p. 3)

Gale ascendió con éxito a lomos de un caballo desde el hipódromo de Burdeos, aterrizando en un pueblo cercano donde acudieron varias personas para ayudarle con el globo, atándolo y soltando el caballo. Enfurecido, el aeronauta procedió a cortar con una navaja las cuerdas que ataban el globo, provocando una ascensión de gran potencia. Con la fuerza de la elevación junto con un escape

<sup>20</sup> Como se ha mencionado anteriormente (nota 5) Lunardine (sic.) fue el nombre utilizado por Arthur Goulston, compañero de Clifford en las ascensiones en Madrid. En esta ocasión sube en el globo acompañado de su padre, James Goulston.

<sup>21</sup> Texto original: “The Royal Cremorne Balloon (its first appearance of the season) was on Monday an object of great admiration, and worthily so, for it is, in form, color, and material, very handsome. The celebrated Giuseppe Lunardine (sic.), a Spanish aeronaut, was engaged to make his first ascent in England, which he did admirably on Monday evening, accompanied by three gentlemen, Messrs. Goulston, Smith and Norman”.

<sup>22</sup> Texto original: “... an erratic monster that had so unceremoniously found its way to foreign parts...”

<sup>23</sup> Texto original: “The Fatal Accident to Lieut. Gale, the Aeronaut”

<sup>24</sup> Texto original: “This was the first occasion that the late Mr Gale ever ascended with a pony”.

<sup>25</sup> Texto original: “who has a large share in the balloon.”

brusco de gas, parece que el aeronauta perdió el conocimiento y se cayó al fondo de la cesta, aunque esta parte de la historia está sin aclarar visto que no había testigos directos. Un campesino afirmó haber visto pasar a gran altitud y fuera de control un enorme globo. El aeronauta parecía medio colgado del borde de la cesta con la lengua fuera, inconsciente. El globo, con el depósito medio lleno de gas todavía, fue encontrado en un campo cercano sin rastro del aeronauta. El cadáver mutilado de Gale fue encontrado días después a varios kilómetros de distancia del globo.

Entre las diferentes versiones del final fatídico del aeronauta Gale, llama la atención la aparecida en el *Morning Post* (1850, septiembre 16, p.2). A la noticia ya conocida se añade el detalle de que Gale se encontraba borracho a la hora de ascender en el globo. De hecho afirma que Gale había consumido más cantidad de lo habitual de licores espirituosos.

Aquí entra en escena un Sr. Clifford, que, “preocupado” por el estado de embriaguez del aeronauta, “se había ofrecido a efectuar la ascensión en su lugar” y [...] “había expresado su preocupación a varias de las personas presentes”<sup>26</sup>.

Asimismo, el Sr. Clifford había participado en la búsqueda del aeronauta y había ordenado el vaciado del globo y su transporte de vuelta a Burdeos.<sup>27</sup>

El *Cork Examiner*, el día 20 del mismo mes, publica un extracto de una carta de la Sra. Goulston, esposa de James Goulston, fabricante de telas y lonas, de Marlborough Terrace, Old Kent Road, propietario del globo *Royal Cremorne*. En el extracto, la Sra. Goulston resume los detalles del accidente y señala que el aeronauta había sido enterrado en el cementerio protestante de Burdeos asistiendo al funeral el Alcalde y muchos residentes ingleses.

Posteriormente, hubo varias iniciativas para recaudar fondos en beneficio de la familia de Gale, padre de siete hijos, entre ellas una ascensión benéfica desde el hipódromo de Burdeos organizado por el Sr. Clifford, director del mismo.<sup>28</sup> En esta ascensión subieron el Sr. Clifford, su esposa y los Sres. Goulston, padre e hijo.<sup>29</sup>

Termina la carta dando las gracias al Sr. Clifford por su gran benevolencia hacia Gale antes de su accidente y después hacia la familia con su iniciativa para recaudar fondos. *Cork Examiner* (1850, septiembre 20, p.4).

La localización de Clifford en Burdeos, un mes antes de su llegada a Madrid nos permite despegar varios de los interrogantes existentes sobre su llamativa entrada en la escena madrileña en el otoño de 1850. Se aclara la naturaleza de su relación con el aeronauta Goulston así como el interés de ambos en incluir una llamativa ascensión en caballo en su repertorio aerostático. Esta peculiar ascensión se puede entender así como una continuación de experiencias anteriores o quizás como un homenaje al aeronauta Tte. Gale, hacia quien tanta benevolencia había mostrado Clifford.

Para concluir esta historia de aeronautas y caballos, el 12 de junio de 1852, se publica la noticia de un accidente aerostático en los jardines *Bellevue* de Manchester. En el accidente muere el aeronauta James Goulston, padre de Arthur Goulston, acompañante de Clifford en el globo. James Goulston había llegado a Manchester para sustituir en una ascensión a su hijo Arthur, contratado para un evento en los jardines *Cremorne* de Londres, al mismo tiempo.

La ascensión tuvo lugar a bordo de un nuevo globo de enormes dimensiones y gran capacidad para albergar el gas, fabricado por el mismo James Goulston. Llovía con fuerza a la hora de partir y durante la bajada estalló una tormenta con rayos y truenos. Goulston se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso durante el cual el globo chocó violentamente contra un muro de piedra, lanzando al aeronauta hacia las redes del globo en las cuales se enredó. Al quedarse atrapado en el globo, éste

<sup>26</sup> Texto original: “Mr Gale was not perfectly sober; he had taken more than his usual quantity of spirituous liquor. Mr Clifford was alarmed, and proposed to ascend in his stead. This proposition was, however, rejected, and Mr Clifford expressed his apprehension to several persons present”.

<sup>27</sup> Ver también: (Sircos y Pallier, 1876: 354, nota 2). Se describe a Gale como antiguo teniente inglés que, acompañado de su compatriota, Clifford (sic.) pretendía cruzar Francia con un globo desde el cual ofrecerían ascensiones ecuestres.

<sup>28</sup> Como este dato no se ha podido contrastar con otras fuentes, se presenta con la precaución necesaria. No se vuelve a mencionar en la prensa que publica la noticia de la ascensión benéfica.

<sup>29</sup> Para más detalles de la ascensión benéfica organizada por Clifford ver: *The London Evening Standard* (1850, septiembre 19).

chocó violentamente contra otro muro y después contra la fachada de una casa. James Goulston ya estaba muerto cuando acudieron para sacarle del globo. Fue un aeronauta experimentado con cincuenta ascensiones en su haber. El globo, un prototipo, se iba a llamar *Royal Belle Vue*. *Lancaster Gazette* (1852, junio 12, p.6).

En 1852, Arthur Goulston se casó con Jane Fuller, hija de un empleado de banca, residente en Camberwell, Surrey. Tuvieron en 1853 un único hijo; Arthur. Al igual que su padre, James, Arthur Goulston se dedicó a fabricar telas y lonas que se empleaban para hacer paraguas y globos entre otras cosas. No hay constancia de que volviera a participar en eventos aerostáticos. El matrimonio siguió residiendo en Camberwell la mayor parte de su vida. Jane Goulston murió en Devon en 1906 a la edad de setenta y seis años y Arthur en 1914 a la edad de ochenta y seis.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Datos de los censos del Reino Unido de 1851, 1861, 1871, 1881, 1891, 1901; Free BMD Birth Index (1837-1983); Free BMD Marriage Index (1837-1983); Free BMD Death Index (1837-1983). Disponibles en: *Ancestry*, <http://www.ancestry.co.uk>

## REFERENCIAS

- Clifford, Ch. (s/f). *A Photographic Scramble through Spain*. London: Marion & Co.
- Cork Examiner (1850, septiembre 20). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- El Clamor Público (1850, noviembre 18). Disponible en: BNE: Hemeroteca Digital, <http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital>.
- Holmes, R. (2013). *Falling Upwards*. London: Williams Collins.
- Kurtz, Gerardo, F. (1999). Charles Clifford, aeronauta y fotógrafo, Madrid: 1850-1852. En Fontanella, L. *Charles Clifford, fotógrafo de la España de Isabel II*. Catálogo de la exposición del mismo nombre. (pp. 41-71) Madrid: El Viso.
- La Patria (1851, enero 17). Disponible en: BNE: Hemeroteca Digital, <http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital>.
- Lancaster Gazette (1852, junio 12). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- London Daily News (1850, julio 11). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- (1850, septiembre 16). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- Salas Larrazábal, J. M<sup>a</sup>. (1993). *La ingeniería aeronáutica española y de ultramar*. Madrid: Tabapress.
- Sircos, A y Pallier, Th. (1876). *Histoire des Ballons et des Ascensions Célèbres avec une préface de Nadar*. París: F. Ray. (Libro disponible en [gallica.bnf.fr/Bibliothèque Nationale de France](http://gallica.bnf.fr/Bibliothèque Nationale de France))
- The Era (1848, agosto 13, agosto 20). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- (1849, agosto 12, octubre 28). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- (1850, junio 23, julio 13, julio 21). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- The Morning Post (1828, agosto 2). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- (1849, junio 22). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- (1850, septiembre 16). Disponible en: *The British Newspaper Archive*, <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- Tissandier, G. (1887). *Histoire des Ballons v.i*. París: H.Launette & Cie. (Libro disponible en Smithsonian Libraries digital collections: <http://library.si.edu/collections>)
- (1887), pp. 45-54. *Histoire des Ballons v.ii*. París: H.Launette & Cie. (Libro disponible en Smithsonian Libraries digital collections: <http://library.si.edu/collections>)
- Wordsworth, W. (1919). *The Complete Works II (1798-1800)*. Boston & New York: Houghton Mifflin Co. (Libro disponible en: <https://www.archive.org>)

## SOBRE LA AUTORA

**Rachel Bullough Ainscough:** Profesora de inglés especializada y fotohistoriadora cuya especialidad y líneas de investigación actuales se centran en la vida y obra del fotógrafo británico Charles Clifford y su visión de España a mediados del siglo diecinueve.