

GLOBOS AEROSTATICOS

Sin olvidar los servicios postales realizados, ya en el medievo y también en épocas más remotas, por las palomas mensajeras, podemos afirmar que los globos aerostáticos fueron los primeros «vehículos aéreos» de los que el hombre se sirvió para el transporte veloz de las noticias y del correo. Desde el nacimiento del Montgolfier, por obra de los franceses José y Jacques Montgolfier (1783), y hasta el asedio de París (1870-71), se dieron escasas ocasiones de transporte de correo por medio de globos, como lo prueban los pocos documentos, en su mayor parte cartas, confiados a los aeronautas, que se conservan en los museos y en las colecciones privadas.

La guerra franco-prusiana, de 1870-71, trajo a colación la necesidad de recurrir a las vías del cielo para la transmisión de noticias escritas. Palomas mensajeras y aerostatos tuvieron algunos meses de excepcional notoriedad y de amplísimo uso por parte de las autoridades del gobierno y de los particulares, de las sociedades y empresas comerciales, y de los editores de periódicos. Desde el 23 de septiembre de 1870 (fecha de partida del primer aerostato, denominado *Le Neptune*) hasta el 28 de enero de 1871 (fecha de salida del último, con el fatídico nombre de *Le general Cambronne*), sesenta y siete *ballons-poste* forzaron el bloqueo de los prusianos, partiendo de París primero de día (hasta el 12 de noviembre de 1870) y después de noche, o a cualquier hora antes del alba, para evitar la fusilería enemiga. Desde las estaciones de ferrocarril de Orleans, del norte y del este; desde las fábricas del gas de La Villette y de Vaugirard, desde el Jardín de las Tullerías, desde el boulevard de Italia y desde la Plaza de Saint Pierre, en Montmartre, las gruesas bolas de gas, construídas en París en tiempo record, se elevaban guiadas por el viento, por la fortuna y por las manos, a veces de expertos pilotos y a veces inseguras, de marinos en sus primeras experiencias de vuelo.

De los sesenta y siete *ballons-poste*, sesenta y seis llevaron hombres a bordo y cincuenta y cinco transportaron correo, miles de kilos de cartas, tarjetas, periódicos y circulares, además de los despachos de Estado y de los confiados personalmente a los pilotos y a los pasajeros. No

todos los aerostatos tuvieron un feliz término de viaje y en territorio francés libre. Tres acabaron en manos de los prusianos. Dos cayeron trágicamente al mar. Dos tomaron tierra en Alemania. Y otros, más afortunados, en Bélgica y en Holanda. Uno llegó hasta Noruega, después de un feliz viaje de quince horas, a 1.300 kilómetros de París.

Sucedieron también aventuras curiosas. El globo *L'Armée de la Loire* (así denominado en honor de un ejército del que los parisinos tanto esperaban para su liberación y para la fortuna de su patria) partió de París el 31 de diciembre de 1870, a las cuatro treinta horas, y llegó a la una de la tarde del mismo día a la localidad de Montbizot, a 230 kilómetros de la capital. Quien lo pilotaba, al ver en tierra movimiento de soldados, creyó hallarse en territorio bajo control enemigo y decidió escapar, lanzando fuera de la nave las sacas de la correspondencia para aligerar el globo y poder seguir ruta. De pronto el estrépito de una fanfarria, indudablemente francesa y no alemana, diluyó todo temor. El globo, caso singular, se encontraba justo encima del campo del segundo ejército del Loire, mandado por el general Chanzy. Los soldados organizaron una gran fiesta para los aeronautas, porque la llegada de un globo de París, y para más con el nombre del ejército, parecía de buen augurio. Pero, escasamente un mes después, el gobierno francés pedía el armisticio. Y la guerra, que había costado el trono a Napoleón III, concluía.

La tripulación del aerostato que salió de París el 8 de octubre de 1870 a las catorce cuarenta y cinco horas (este globo no tenía nombre), se encontró en un aprieto a consecuencia de caer en un pantano, cerca de una factoría ocupada por los prusianos, a solo doce kilómetros de París. Durante tres horas el piloto y sus compañeros tuvieron que permanecer en el fango y en el agua bajo el fuego de la fusilería, pero afortunadamente para ellos a poca distancia se encontraba un fuerte francés, lo que impidió a los prusianos lanzarse al descubierta para capturar a los aeronautas (la caza de los aerostatos era una de las diversiones preferidas por los sitiadores, que se dedicaban a ella con crueldad). Con las primeras sombras de la noche, los desdichados se pusieron a salvo, yendo a parar

al fuerte francés, en donde fueron tomados por espías y pasaron otras desventuras.

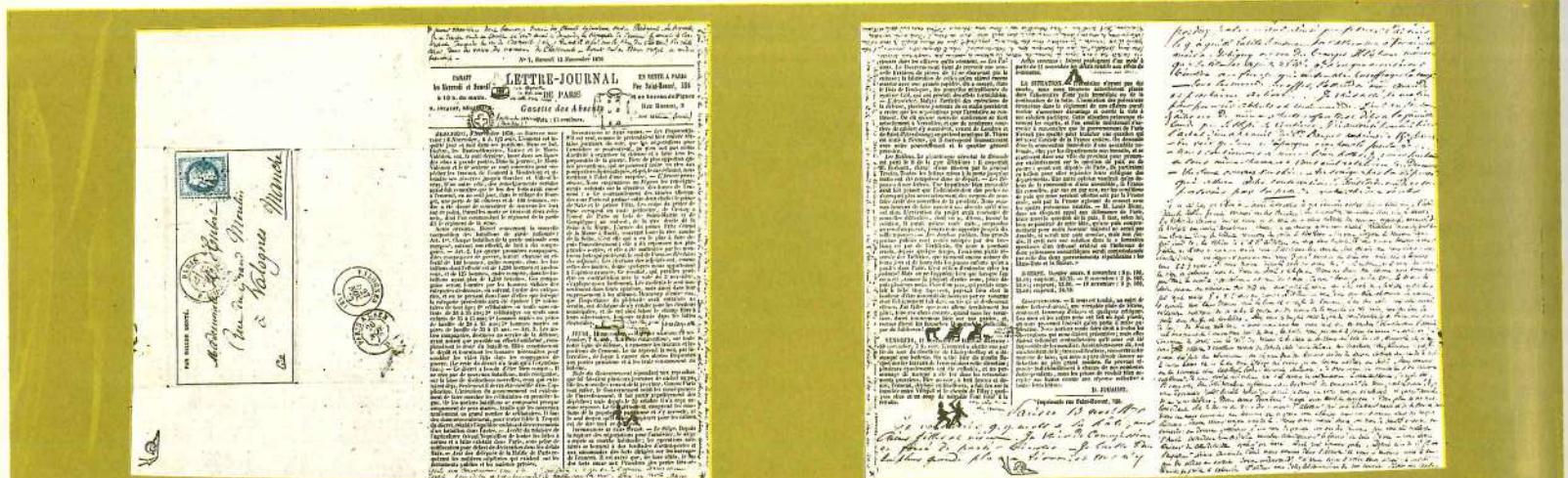
El ministro Leon Gambetta, el célebre secretario de Estado del interior (reproducido también en un sello de 1938), salió de París el 7 de octubre de 1870 con el globo *Armand Barbes* y se encontró con un piloto tan emocionado por tenerlo a su lado que estuvo a punto de caer en manos de los prusianos, y únicamente descargando con velocidad el lastre, los víveres, las cubiertas y todo lo superfluo del globo, consiguieron salvarse. De ese modo, fue tan apresurada la huida que comprometió la maniobrabilidad del esférico, tomando después tierra definitivamente de modo tan brusco (por fortuna entre las ramas de un árbol) que dejó al pobre ministro cabeza para abajo, agarrado por las cuerdas de sostén de la nave. Tampoco los apuros de Gambetta acabaron entonces, porque al viajar disfrazado, para escapar de un eventual reconocimiento por parte del enemigo, lo hizo tan bien que estuvo a punto de ser tomado por un espía por parte del subprefecto de Montdidier. Aclarado el equívoco, el ministro envió a París, desde aquella localidad, por medio de una paloma mensajera, que después fue famosa y denominada «Gambetta», la noticia de la feliz conclusión de su viaje.

En su casi totalidad, los *ballons-poste* o *ballons-montés* (como son conocidos por los especialistas, ya que *montés* significa montados, es decir, con hombres a bordo) fueron preparados por iniciativa de la administración de correos de París. Algunos se deben a la administración de telégrafos y otros pocos a ministerios y a particulares. Resolvieron maravillosamente su tarea y de su historia (que ya entró a formar parte de la historia de Francia) se puede hablar como de la primera, serie y conseguida tentativa de crear un regular servicio de correo aéreo.

La necesidad de contener la carga postal dentro de los límites de pocas decenas de kilogramos en cada aerostato y del deseo, al mismo tiempo, el consentir al mayor número de ciudadanos de servirse de este singular medio de comunicación, indujeron a la administración de París a establecer, por decreto del 26 de septiembre de 1870, el peso máximo de cuatro gramos por carta (a franquear con 20 céntimos) y de tres gramos para las tarjetas (10 céntimos de



1



2

1. Asedio de París. Carta transportada desde la capital francesa hasta Brillon-en-Barrois, el 14 de octubre de 1870, con el globo aerostático «Le Godefroy Cavaignac», pilotado por Godard, que cubrió la distancia de 256 kilómetros en 4 horas y 45 minutos. Está dirigida a Praga (Austria-Hungría, destino raro) y lleva el timbre de partida de París y el tránsito por Viena del 19 de octubre de 1870. La otra carta fue transportada desde París a Montbizon, el 31 de diciembre del mismo año, por el globo «L'Armée de la Loire», pilotado por

Lemoine. Se trata de una carta de amor firmada por un tal Edgard, tan furioso contra los prusianos que en ella se lee entre otras cosas: «...daría de buena gana la cabeza de Bismark por tener un simple y pequeño telegrama de mi querida Luisa.»

2. «Lettre-Journal de Paris-Gazette des Absents», número 7 del 12 de noviembre de 1870. Las primeras dos páginas de este periódico-carta incluyen noticias impresas; la tercera es para la

correspondencia privada. Y la cuarta (exterior) para la dirección. El emitente, un militar agregado a los servicios de la Cruz Roja, adornó el titular de la «Gaceta» con municiosos dibujos a pluma: su guerrera, la gorra y sus distintivos. En la segunda página, algunas viñetas humorísticas y después un texto apretado. La «Gaceta» que reproducimos fue transportada desde París hasta Viarmes la noche del 18 al 19 de noviembre, por el globo «Le General Uhrich», pilotado por Lemoine padre.

3. «Lettre-Journal de Paris-Gazette des Absents», número 10 del 23 de noviembre de 1870, transportado de París a MONT Lid (Noruega) por el globo «La Ville d'Orleans», pilotado por Rolier, cubriendo en cerca de quince horas 1.035 kilómetros, 780 sobre el mar. Al encontrarse en dificultades, el piloto al mediodía del 25 de noviembre lanzó al mar un saco de correspondencia (como lastre inútil), pero fue recogido por una

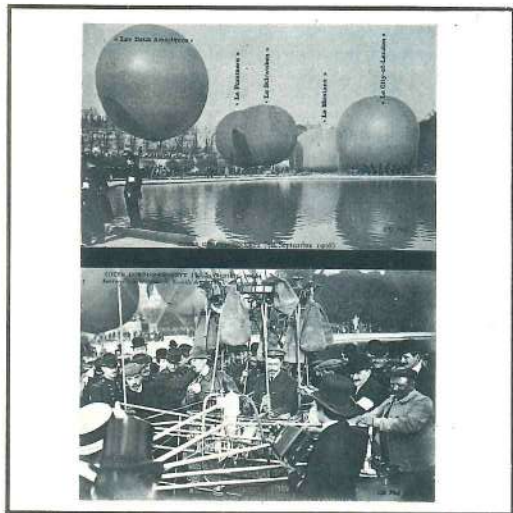
goleta noruega. El ejemplar que reproducimos estaba justamente en el saco de correo arrojado al mar. Por último, una tarjeta y un billete postal aéreo, creados en París para el transporte por medio de aerostatos.

4-5-6-7: París, 1906. Nace la «Coppa Gordon Bennett», que se conmemora con dos tarjetas fotográficas oficiales. En la segunda se reproduce la barquilla del

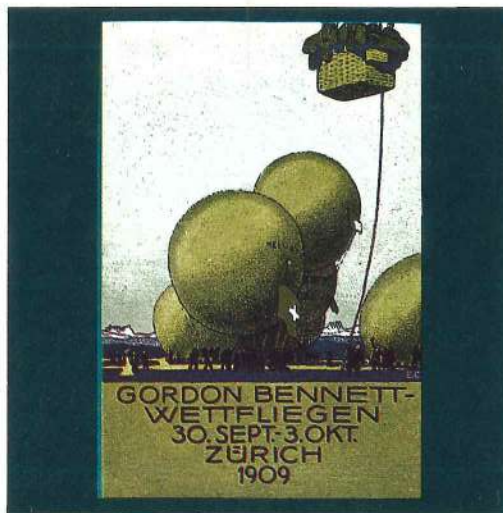
globo «Les deux Amerique» con Santos Dumont. Las otras tarjetas conmemorativas de la competición «Coppa Gordon Bennett» son de Zurich (1909), Ginebra (1922) y Bruselas (1925). Las de Ginebra y Bruselas fueron transportadas por globos que competían, respectivamente por el estadounidense «Uncle Sam» y por el italiano «Aerostiere III».



3



4



5



6



7

franqueo), excluyendo el pago de porte en destino. Pesos tan limitados se explican porque la mayor parte de las cartas y de los documentos postales volados en los globos eran de pequeño formato y, frecuentemente, de papel cebolla y a veces aún más ligero.

Estos globos (excepto tres) llevaron un nombre, francés o extranjero: *La Ville de Florence*, *Le Washington*, *Le Garibaldi*, *La Normandie*, *L'Archimede*, *L'Armée de Bretagne*, *Le Merlin de Douai*, *La Poste de Paris*, etcétera. Alguno tuvo más de un nombre.

La carga postal estaba formada por cartas, tarjetas, circulares y periódicos. Muchos de estos documentos fueron destruidos después de 1870, durante la gran caza organizada por los coleccionistas de sellos, que despojó millares de archivos privados y no privados. Un discreto número de ellos, sin embargo, han llegado hasta nosotros, y ahora se encuentran bien custodiados en las colecciones de historia postal de aerofilatelia, en donde constituyen la alegría de sus afortunados propietarios. Con bastante frecuencia se encuentran ejemplares en las subastas, sobre todo en Francia, y su valor oscila de un mínimo de 1000 pesetas a un máximo de 100.000 o poco más. Distintos elementos concurren para formar la valoración, entre ellos el franqueo, los timbres postales de salida, de tránsito -raros- y de llegada; el globo que

efectuó el transporte y también la localidad a la que el documento postal está dirigido (existen destinos raros, como Rumania, Rusia y otros).

Una iniciativa muy particular (que después llegaría a ser una de las principales búsquedas de los especialistas) fue la de estampar periódicos-carta de forma minúscula y de peso limitado según las disposiciones del decreto (cuatro gramos). El éxito fue enorme. Los periódicos-carta permitían expedir fuera de París no sólo las noticias oficiales publicadas por la prensa (dos páginas), sino también las noticias personales, familiares, digamos íntimas que el emisor añadía de su puño y letra en la tercera paginita (la cuarta se dedicaba a la dirección del destinatario y constituía el sobre). El más popular y difundido de estos periódicos-carta fue la *Lettre-Journal de Paris-Gazette des Absents*, editada por Jouaust, cuyo primer número fue puesto a la venta al precio de 15 céntimos el 22 de octubre de 1870. La impresión se efectuó en la imprenta del *Figaro*, en un formato de 21 x 13,5 centímetros. De los cuarenta y tres números publicados, treinta y dos aparecieron durante el período del asedio de París, pudiendo viajar con los globos por miles de ejemplares.

Otros periódicos carta fueron *Le Ballon Poste*, *La Cloche*, *La Depeche Ballon*, *L'Enveloppe Gazette*, *Le Journal Ballon*, etc. Varios editores procedieron a la estampación de sus hojas, en vez de un formato reducido, en el formato normal, pero con papel cebolla, como *Le Journal des Debats*, *Le Gaulois*, *La Liberté*, *Le Petit Journal*, etc. Si añadimos las circulares de noticias propagadas por algunas agencias periodísticas (*Fournier* y *Havas*), varias circulares oficiales de ministerios y de otras entidades gubernativas, además de privadas (bancos, compañías de seguros, etc.), tendremos, con el correo de los ciudadanos, un cuadro completo de más de dos millones y medio de piezas voladas con los *ballons-poste*.

Otra tarea que los globos postales consiguieron realizar fue la del transporte fuera de París de las palomas mensajeras, que sirvieron para hacer llegar a la ciudad asediada las noticias de provincias. Efectivamente, las palomas se dejaban libres, y su instinto las devolvía a la capital, portadoras de mensajes microfotografiados.

Durante la guerra franco-prusiana de

1870-71, no sólo partieron de París los aerostatos postales, sino también de Metz. La ciudad de Metz, asediada por imponentes fuerzas enemigas y defendida por el mariscal Bazaine, no disponía del material para la fabricación de auténticos Bazaine, no disponía del material para la fabricación de auténticos aerostatos, así como tampoco de pilotos, por lo tanto los globos se construyeron en papel de celulosa, con un volumen de cerca de 200 metros cúbicos, y se lanzaron sin piloto a bordo. La iniciativa, en un principio privada y debida al mejor médico del Ejército francés, doctor Papillon, fue autorizada por las autoridades militares y los dos primeros pequeños globos se lanzaron el día 5 de septiembre de 1870. A partir del 16 de septiembre, la iniciativa pasó de las manos del doctor Papillon, y de su colaborador, doctor Jeanne (este último también de servicio en el Ejército francés con el grado de mayor y el título de farmacéutico), a las de los militares. En su totalidad, los globos lanzados durante el asedio de Metz transportaron cerca de 150.000 cajas, de las que se presume que por lo menos 50.000 fueron entregadas regularmente a sus respectivos destinatarios.

Estos pequeños aerostatos, así como las cartas por ellos transportadas, son conocidos por los coleccionistas especializados con el término de *papillon de Metz*. La etimología es muy simple. En primer lugar su origen y el apellido Papillon del médico que tuvo la idea de los aerostatos postales. Y en segundo lugar el sustantivo *papillon* es muy utilizado en Francia para indicar las hojas volantes de papel cebolla, ligeras como mariposas.

En efecto, la acepción más común de la palabra *papillon* en francés significa mariposa.

Después de 1871, y hasta 1900, el uso de los globos para el transporte de correos fue más bien esporádico, aunque bastante difundido, y se debió sobre todo a los pilotos y pasajeros que testimoniaban de tal modo a los amigos sus viajes. Con frecuencia el correo, tarjetas o cartas, se lanzaba desde a bordo, con el aviso a quien lo recogiese de que lo entregase en la oficina postal más próxima. Estos documentos son muy raros por su dispersión y por el escasez, por no decir nulo, espíritu coleccionista aerofilatélico de la época.

Los primeros años del siglo vieron nacer la moderna aeronáutica y las primeras afirmaciones del vuelo a motor. Recordamos a Orville y Wilbur Wright (1903), a Louis Bleriot (1909) y a Geo Chávez (1910). Pero los globos aerostáticos no cesan. Los testimonios postales que les conciernen se hacen cada vez más numerosos con el transcurso de los años. A causa también de que los coleccionistas de sellos comienzan a interesarse por el correo aéreo, por los timbres y por los matasellos. En 1906, en París, nace la *Coppa Gordon Bennett*, máxima competición mundial de globos aerostáticos, tanto libres como dirigidos, debida a la idea del periodista americano Gordon Bennett, conocido también por haber organizado la expedición de Stalley para la búsqueda de Livingstone en el África Oriental (1874-77).

La Coppa encontró pronto el favor de los aficionados y del público, disputándose anualmente desde entonces, salvo breves interrupciones, hasta 1938, en diversos países de Europa y de América que la organizaron por turno. De los dieciséis globos que intervinieron en la primera competición se pasó a los veintitrés de 1908, a los diecinueve de 1912, a los veintiuno de 1923, a los diecisiete de 1932 y así sucesivamente. En la competición de 1906 participó Santos Dumont, un nombre legendario en la historia de la aviación (recordado también filatelicamente por distintos países de la América Latina). La competición de 1939, programada para el 3 de septiembre en la ciudad polaca de Lwow, coincidió con la invasión del potente ejército alemán de Hitler, no permitiendo su comienzo. Fue el final de la Coppa Gordon Bennett, que no volvería a ser disputada. El reglamento de la Coppa preveía la asignación definitiva del trofeo al país cuya tripulación hubiese vencido en la competición tres años consecutivos. A esta ambicionadísima meta llegaron sólo Bélgica en 1924, Estados Unidos en 1928 y en 1932 y Polonia en 1935. Las tripulaciones italianas se portaron siempre con honor, y aún no clasificándose nunca en el primer puesto obtuvieron siempre resultados bastantes buenos.

De estas competiciones la documentación postal es notable. Además de tarjetas recuerdo y de timbres postales, se conocen viñetas y cartas o tarjetas transportadas por



1. Otra octavilla de propaganda política, lanzada sobre Francia durante la segunda guerra mundial por los pequeños globos aerostáticos preparados por la «Royal Air Force» inglesa. Reproduce, en clave ferozmente satírica, un billete de banco de 50 francos.

los globos, bien a título privado o bien por cuenta de las administraciones postales. Sin ir más lejos, Polonia, en 1936, emitió dos sellos conmemorativos de la Gordon Bennett.

Después del asedio de París y del de Metz, los especialistas de correo aerostático no conocieron otra época más interesante que la de Przemysl, en Galitzia, que tuvo lugar en el curso de la primera guerra mundial, del 18 de septiembre de 1914 al 22 de marzo de 1915. Con el nombre de «plaza fuerte de Przemysl» se abarcaba una extensión de territorio de cerca de sesenta kilómetros cuadrados, con una guarnición de 130.000 hombres a las órdenes del feldmariscal austriaco Tamaszy, que capituló —después del asedio del ejército ruso— el 22 de marzo de 1915.

El estado mayor austro-húngaro de la plaza fuerte organizó un servicio postal con aeroplanos (trece en total) y globos aerostáticos sin piloto, de modestísimo volumen (ocho metros cúbicos cada uno). Como los globos no demostraron ser vehículos muy seguros (algunos cayeron en manos de los rusos y otros se vinieron abajo, dada la falta de piloto a bordo, las autoridades militares consiguieron preparar algunos aerostáticos auténticos, cinco en total, con sus correspondientes tripulaciones, pero no corrieron mejor suerte que sus hermanos menores, ya que los cuatro primeros aterrizaron en territorio bajo control enemigo y el quinto, por equivocada maniobra y fuerte viento, voló sin tripulación. Los documentos postales concernientes al

transporte con aviones y con globos durante el asedio de Przemysl son raros y buscadísimos. Se conocen muchas variedades de matasellos postales y de timbres, así como tarjetas postales de modelo especial (*feldpostkarten*, estampadas sobre papel coloreado y de peso reducido).

El período entre las dos guerras mundiales, de 1919 a 1939, es rico en empresas aerostáticas de indudable valor, entre ellas primacías de vuelo por duración y altura, muchas de las cuales fueron recordadas por documentos postales de distintos tipos. La guerra de 1939 a 1945 trunció por completo la Coppa Gordon Bennett, que regularmente es recordada aún en algunas competiciones internacionales. Hoy se disputan anualmente varias competiciones aerostáticas en Holanda, Bélgica, Alemania y otros países. Todos los años, en el mes de junio, tiene lugar en Mürren, en Berna (Suiza), la Semana Internacional del Vuelo Aerostático sobre los Alpes. En todas estas manifestaciones, como en muchas otras de menor importancia, y también con motivo de ascensiones y vuelos individuales, se transporta correo, con frecuencia a título privado, a veces por cuenta de las administraciones postales (por ejemplo, en Austria esto sucede dos veces al año, a beneficio de las ciudades de los muchachos) y los aerogramas, ya sean tarjetas o cartas, tienen un coste tan limitado que no constituyen ciertamente una especulación, induciendo en cambio a los filatelistas a interesarse también por el correo aerostático.

Un apéndice de este correo lo constitu-

yen las octavillas lanzadas por medio de globos. Por lo general se trata de propaganda política o de «guerra psicológica». Aunque algunos lanzamientos, por el tiempo y las circunstancias en que fueron realizados, pueden considerarse una tentativa de correspondencia postal.

Muy conocidas y raras son las pequeñas hojas de impreta que —con el texto de los boletines del gobierno provisional de Milán y la invitación al pueblo de Lombardía a alzarse y ayudar a los milaneses— los alumnos del seminario episcopal, guiados por el clérigo Antonio Stoppani (el futuro geólogo y literato, autor de *Il bel país*), difundieron por medio de globos de aire caliente (Montgolfier) durante la insurrección de Milán contra los austriacos, en marzo de 1848.

En el curso de la segunda guerra mundial, desde Inglaterra, globos de hidrógeno de pequeño volumen llevaron al continente, ocupado por las tropas alemanas, miles de octavillas, boletines de noticias y hojas de propaganda para la resistencia antinazi. Verdadera guerra psicológica, como la que desde hace varios años, y en la actualidad, Formosa desencadena contra la China comunista, sirviéndose de globos que el viento empuja desde Taipé hacia el continente asiático.

El particular sector de correo aéreo dedicado a los mensajes postales con globos cuenta hoy con gran simpatía entre los filatelistas, algunos de los cuales están considerados como coleccionistas de evidente fama.



1



2



3



4



5



6

1. Durante la segunda guerra mundial fueron lanzados algunas octavillas de propaganda política desde globos aerostáticos preparados por los ingleses de la R.A.F. La mayor parte de ellas se arrojaron sobre Holanda, como el que reproducimos aquí. Contenían noticias sobre las reales pérdidas del Ejército Alemán, así como de los japoneses y de sus aliados, que no aparecían en los boletines oficiales de los mandos militares.

2-3. La «Coppa Gordon Bennett», en Polonia. La competición de 1936, con salida de Varsovia, fue vencida por los belgas Demuyter y Hoffmans, sobre el globo «Bélgica». El correo polaco preparó dos sellos conmemorativos y varios matasellos para el correo postal. En 1939 la competición estaba programada para el 3 de septiembre en la ciudad de Lwow, pero no se llevó a cabo por la invasión alemana de Polonia. El aerograma reproducido, firmado por el piloto belga Demuyter, formaba parte de la correspondencia preparada para el transporte por medio de globo, y lleva ya el timbre oficial dispuesto por el correo polaco para la competición.

4. Travesía de los Alpes en globo: tarjeta transportada por el aerostato «Zurich», pilotado por Fred Dolder, el 30 de agosto de 1957, desde Müren, en Berna, hasta el Cantón Ticino; para realizar esta travesía —en memoria del pionero helvético de aviación Eduard Spelterini— fue necesario alcanzar la cota de los 6.620 metros.

5. Travesía de la Mancha, Inglaterra-Francia, por el globo inglés «Jambo», el 4 de febrero de 1967, en el 182 aniversario del vuelo sobre el Canal de la Mancha de Pilatre de Rozier y de Romain.



7



8

6. El aerograma de uno de los numerosos vuelos aerostáticos que han tenido lugar en Canadá, en julio del año 1967, durante la Exposición Internacional de Montreal.

7. A partir del año 1962 se celebra anualmente en Mürren, Suiza, la «Semana de vuelo aerostático» sobre los Alpes. La localidad, que se encuentra a 1.645 metros de altura y que está situada sobre una estrecha terraza a pico sobre el valle del Weisse Lütschine, en el Cantón de Berna frente al macizo de Jungfrau, es el campo de partida ideal para la travesía alpina hacia el sur. El aerograma reproducido (sobre primer día del sello

suizo de Europa del 13 de marzo de 1967) fue transportado por el globo «Zürich», pilotado por Fred Dolder, el más célebre de los pilotos suizos y uno de los más famosos del mundo, con 350 ascensiones en su activo. El segundo aerograma, de edición oficial austríaca, fue transportado con motivo de un vuelo aerostático a beneficio de las «ciudades de los muchachos», el 28 de octubre de 1968.

8. También en la República de Haití, el 28 de noviembre de 1968, se desarrolló un experimento de correo aerostático, pilotado por el holandés Jean Boesman (el fundador del museo de aviación de los Países Bajos y de la Federación Internacional de las sociedades filatélicas). En su honor, el correo de Haití emitió dos sellos, Boesman es también el autor del único catálogo existente en el que se ordenan todos los documentos conocidos relacionados con el correo aerostático (Ballon post world catalogue). En la segunda parte de la ilustración, se recuerdan algunos de los 150 sellos dedicados a los globos libres: el primer Montgolfier, un Zeppelin, los globos del asedio de París, el globo de Piccard y personajes ligados a las empresas con aerostatos.