

Otras Aerosteras

R. G. GRANDA

DEJAMOS nuestra primera parte de "Las Aerosteras", con la narración de las hazañas de las dos mujeres más importantes de los primeros tiempos de la Aerostación.

Después de ellas, comenzaron a aparecer, por todo el mundo civilizado, de entonces, infinidad de féminas audaces que llevaban a cabo ascensiones de todo tipo y en globos de todas las clases.

En el año 1850, el "Diario Mercantil" de Valencia, del día 12 de enero, publicaba esta gaceta:

"Desde 1783, en que se inventaron las ascensiones aerostáticas, cerca de 250 aeronautas se han lanzado a los aires, por medio del gas hidrógeno. De esta cifra se cuentan: 31 señoras; 26 de ellas francesas, 3 alemanas, 1 italiana y 1 inglesa. De las que 10 han perecido víctimas de su arrojo, como la célebre Mdme. Blanchard".

Hasta aquí, el diario, recogía lo escrito por Tissandier en su libro "La Aerostación Civil", y añadía de su cosecha el gacetero:

"Las españolas, además de la desconocida del globo de los oficiales de Artillería de Segovia, se cuentan: María Luisa del Castillo, Carmen Tirell, Teresa Alaudi, Dolores Tuzona y Ana Manuela del Peñascal. La segunda catalana, la tercera valenciana y la quinta andaluza."

De la primera y la cuarta, nada dice de su procedencia, por además, nos parece, que más que aerosteras, eran solamente pasajeras ocasionales en alguna ascensión, pues ninguna de ellas figura en documentos de la historia aérea.

Sin embargo, ya a mediados del siglo XIX, proliferaban por los cielos de Europa, las ascensiones en globo de féminas, durante los festejos de ciudades y pueblos y, en España, actuaban algunas ya entonces famosas como: Mdme. Landreau, la Srta. Merell, Mdme. Beltrán de Seuges y otras menos nombradas; y hasta existió una llamada Madame Tessiere que, no solamente ascendía a las alturas con su aerostato, construido por ella misma y alimentado por aire caliente, sino que se le ocurrió lanzar la idea de: "...construir un carro en forma de elipse, que se proponía volar, tirado de grandes águilas amaestradas".

No debe confundirnos el nombre extranjero de alguna de esas mujeres, para saber si eran españolas, pues la moda en los medios artísticos de entonces y sobre todo en los circenses, era la de adoptar un nombre extranjero y si sonaba a francés, mucho mejor. Anunciarse en los carteles, como Manuela García o Francisca Fernández, era arriesgarse a que el público no se sintiera atraído por el espectáculo o al menos dudase de su calidad. Pero esto es cuestión sabida, a menos de la gran masa: "es mejor lo extranjero"; y entonces privaba lo francés.

A medida que avanzaban los años, el público se iba acostumbrando a los espectáculos aerostáticos y "pasaba" un poco de las simples ascensiones, por lo que los profesionales de la aerostación, se veían obligados a inventar nuevos modos y ejecutar continuamente el "más difícil todavía", por lo que comienzan a surgir las "machadas" (con perdón), aunque fuesen ejecu-



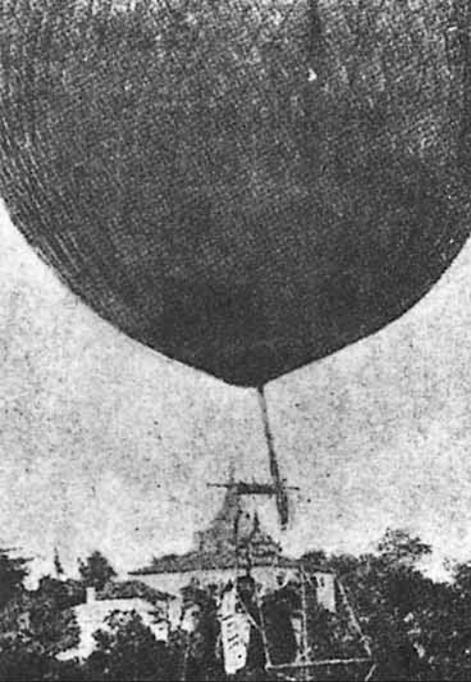
SM. La Reina M.^a Cristina. 1886.

tadas por hembras muy femeninas. Veamos algunas de ellas:

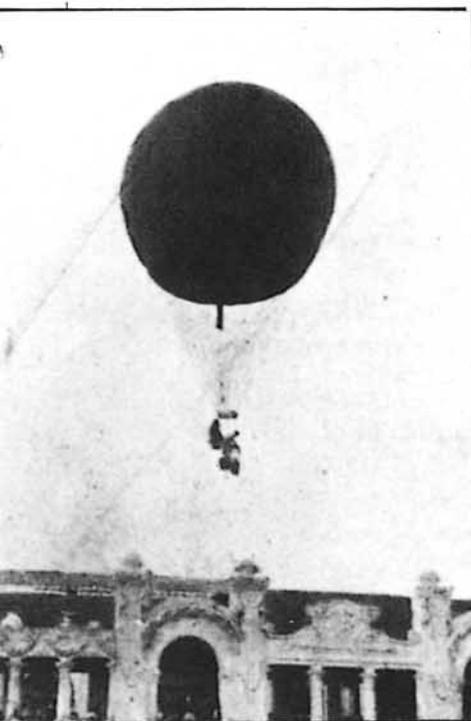
En París actuaban "Las Hijas del Aire", bailarinas que ejecutaban su número sobre una casita simulada, colgada de un globo.

Las Señoras o Señoritas Griffell, Teresa Calabuig y Doña Adela; ascendían con el famoso aerostero Milá (hijo), haciendo acrobacias en un trapecio. La última de ellas, era madre adoptiva del aeronauta, lo que producía en el público cierta enternecedora emoción.

María Merell, esposa del aeronauta Manuel Redondo, que ascendía sola, colgada por los pies de un trapecio y sin cuerda de seguridad. Aunque parezca mentira, murió de forma natural.



Ascensión cautiva, realizada por S.M. la Reina regente Doña María Cristina el 27 de junio de 1889 en la Real Casa de Campo.



Merece mención aparte la Señora Poitevin, por sus lanzamientos en paracaídas, de los que en 1890 llevaba realizados 38, habiendo batido en este año el récord de altura con uno desde 2.000 metros. Su marido se había especializado en efectuar ascensiones montado en un caballo, que iba colgado del cordaje de la red y llegó a hacerlo en una ocasión montada en un

avestruz, con la que tuvo que luchar cuando, ya en el aire, el animal dió muestras de intranquilidad. Y como su mujer no quería quedarse atrás lo hizo, en una ocasión, montada en un toro, no sabemos si bravo o manso.

Otra aerostera bastante popular era, Mercedes Corominas, de la que decía un comentarista que "era una muchacha de 22 años que, con un globo de aire caliente llamado "Granada", realizaba pequeños saltos sentada en un trapecio, demostrando pocos conocimientos y muy claramente su espíritu arrojado y extraordinarias condiciones físicas".

Una valenciana, con el nombre artístico de Madme. Florentine, era muy conocida y aplaudida, no sólo por su belleza, que al parecer era mucha, sino también por los arriesgados ejercicios que hacía en las anillas, mientras ascendía en globo.

Muchas de las exhibiciones de esas artistas eran comentadas por la prensa de entonces y algunos de esos comentarios, eran verdaderamente curiosos. Como ejemplo de ellos traemos el aparecido en el semanario "Blanco y Negro" del mes de julio de 1891, titulado: "La Odissea de Miss Leona Dare", la cual parece ser que ejecutaba su número de ascensión en aerostato, colgada por sus dientes:

"Tenemos en Madrid a la hermosa artista que hizo célebre un pasacalles y sus dientes. La talla gimnástica de Miss Leona Dare puede compararse con la de los célebres Leotard, y durante mucho tiempo ha sido el símbolo humano de la belleza unida a la fuerza. Un día corrió la noticia de que realizando sus arriesgados ejercicios se había roto los dientes, y el sentimiento que aquello produjo fue general.

Hoy se nos presenta con dientes nuevos y tan magníficos como los antiguos. ¡La fortuna se los conserve!".

Estos son algunos de los ejemplos de damas aeronáuticas que mostraban la audacia, el arrojo y, algunas veces, la insensatez o inconsciencia, necesarias para ganarse la vida con esas exhibiciones aerostático-circenses, muy del gusto de cierto público, deseoso de emociones trágicas, que esperaban ver, en cualquier momento, estrellarse contra el suelo a la pobre artista.

Estas mujeres, en muchos casos, superaban a los hombres, atreviéndose incluso, a competir directamente con ellos, como el caso ocurrido en Valencia, del que nos da noticia el "Almanaque de las Provincias":

"Elevose en la Plaza de Toros la atrevida amazona Mdme. Landreau, en una aeronave llamada 'Zéfiro' y, días después, tiene lugar un desafío en el mismo lugar entre dos globos: el 'Zéfiro' que lo dirige Mdme. Landreau y el 'Ciudad de Valencia' que pilota el Sr. Scot, el cual pierde la porfía."

Desconocemos en qué consistían las pruebas de tal desafío, ni tampoco nos lo explica el cronista.

Otro tipo de mujeres aerosteras, menos audaces pero más exhibicionistas, eran las que ascendían como atractivo acompañamiento de algunos aeronautas, que en ocasiones eran sus propios maridos; como es el caso de Arbán, al que algunas veces acompañaba su esposa. La última vez que ascendieron juntos fue en Barcelona, en el año 1849, que despegaron de la Plaza de Toros, con gran dificultad a causa del viento que casi los lanza con el globo, contra los tendidos. A causa de ello, tomaron tierra enseguida y muy cerca de la plaza, donde había gran cantidad de público, que insistía para que volviesen a ascender. Temiendo una mala reacción de la gente, ordenó a su mujer

que descendiese de la barquilla y, al elevarse solo, fue arrastrado por un fuerte viento en dirección al mar, donde desapareció para siempre. Su viuda, nunca más volvió a subirse en un globo.

El que sí sabía utilizar a la mujer como elemento decorativo era Esteban Martínez, que llevaba con él, en el globo, a una bellísima mujer (según decían), llamada Srta. Polterini, ataviada con un magnífico vestido Luis XV, que llamaba mucho la atención del público. Lo mismo que hacía Juan Contreras, con su esposa, a la que siempre llevaba consigo en sus ascensiones, aunque esta mujer tomaba parte activa ayudando a su marido en la preparación del globo y en sus maniobras.

También eran frecuentes las ascensiones por parejas, pero cada uno en su globo, y en cuyo número eran especialistas Bautista Esteban y la Srta. María Floch; española, que usaba el nombre artístico de "La Capitana Miss Flokestin", y a la que se llegó a dar el título de "Reina de los Aíres".

Pero a pesar de todos los ejemplos que hemos dado de aerosteras circenses, que vivían de esa profesión, no queremos que se crea que las mujeres solamente intervenían de esa forma tan poco útil para el progreso de la aeronáutica, pues las había también que tomaban parte en ascensiones experimentales, acompañando a hombres de ciencia que estudiaban cuestiones tales como: Los fenómenos atmosféricos, la meteorología y la composición de la atmósfera, utilizando los globos como laboratorios aéreos.

En estos experimentos no se limitaban al acompañamiento, sino que tomaban parte activa en los trabajos que se efectuaban, como eran los casos de la Sra. Godard, esposa y cuñada de los aeronautas y científicos del mismo apellido; o de la Sra. Besancon, que actuaba con su marido y con Hermite en sus ascensiones científicas.

El día 27 de junio de 1889, el Servicio de Aerostación Militar, realizaba su primera ascensión oficial, con globo cautivo, ante la presencia de la Reina Regente Dña. María Cristina.

En una segunda ascensión participaba como pasajera la Reina, siendo con ello la primera persona de familia real que lo hace en todo el mundo. Le acompañó en la ascensión el coronel Ayllón, de la Aerostación Militar, y el globo fue bautizado con su nombre.

El hecho tuvo una gran repercusión en España y en muchos países de Europa, publicándose la noticia en la mayor parte de la prensa europea de entonces. El periódico alemán "Illustrirte Aeronautstische Mittheilungen", por ejemplo, decía:

"S.M. La Reina María Cristina, ha sido la primera aeronauta real y es todavía la única en la historia de la aeronáutica militar".

Y lo fue durante mucho tiempo, hasta que otras testas coronadas se decidieron a elevarse en un globo, como lo hizo años más tarde el mismo Alfonso XIII en el dirigible "España".

Los tiempos y las costumbres se prestaban mucho a la anécdota unas veces jocosa, otras trágica, relacionada con la aeronáutica, ya que aún se consideraba extraordinario y de locos subirse en un globo y echarse al aire.

El "ABC" publicaba en 1903 esta crónica:

"De todos es conocida Miss Olga Mignon, por haber ejecutado en la Plaza de Toros de Madrid, ante varios periodistas, la arriesgada suerte de "Don Tancredo", y por haber subido en el globo "Lusitano", que se elevó en los jardines del Buen Retiro.

Ahora se encontraba en Huelva, en cuya Plaza de Toros salió a caballo en una corrida como alguacilillo a recoger la llave. Todos los días paseaba en coche, llevando detrás muchísimos chi-

quillos, a los que arrojaba dinero, y excusado es decir que con esos y otros dispendios se creó fama de potentada. Una noche desapareció.

A la mañana siguiente, algunas personas conocedoras de que Miss Olga era aficionada a subir en globo, se dieron a mirar a las alturas por si la veían; más todo fue inútil. "Huyó de Huelva la intrépida Miss Olga, dejando a más de uno con un palmo ... de bolsillo."

Lo que demuestra que también en la aeronáutica existía la picaresca.

Después de todos los personajes femeninos que hemos visto que ascendían en sus globos, podríamos pensar que la mujer se había igualado con el hombre en este "arte". Pero la época todavía no se prestaba a la emancipación y la sociedad seguía considerando que las féminas no debían ser tenidas muy en cuenta. A este respecto es curioso leer el Reglamento de ascensiones del Real Aero-Club de España que, en su artículo 1º dice:

"Para tomar parte en las ascensiones hechas en globo de la Sociedad, es condición indispensable ser Socio de la misma, excepción hecha de las señoras y los menores de edad."

Se deduce de ello que las mujeres no eran consideradas como seres maduros y se las clasificaba al mismo nivel de los niños, e indica que por estas fechas (1907), no se preveía que una mujer pudiera tener el título de piloto de globo, a pesar de que eran muchas, como hemos visto, las que se elevaban por los cielos del mundo civilizado.

Hasta aquí la pequeña historia de la intervención de la mujer en la Aerostación. Quizás algún día podamos tratar de la aviación, en la cual hizo un papel algo más airoso y no solamente como espectáculo. Eran otros tiempos que coincidían con el comienzo de su emancipación. ■