

Las Aerosteras

R. G. GRANDA

LA Historia de la Aeronáutica, dominada por los hombres y contada por los hombres; siempre se comienza con hazañas de legendarios seres masculinos, como Dédalo e Icaro, Architas, Simón el Mago y otros. Justo es, pues, que si vamos a tratar de las mujeres que intervinieron en la Aeronáutica, comencemos esta historia con hembras legendarias y hazañas de antiguas féminas; aunque lógico es, que en un mundo masculino, sean las protagonistas femeninas en menor número que los barbudos o calvos hombres del aire.

Vamos pues con nuestro relato que, si hubiese sido escrito en tiempos pasados y al estilo de entonces, podría titularse: "Relación que se escribe en elogio de las brillantes ascensiones y viajes aéreos, ejecutados por célebres y audaces damas, desde la creación del mundo a la era de la aviación".

Los primeros seres voladores femeninos, bien podrían ser los de la escala celestial, por aquello del "sexo de los ángeles", al que por ahora dejaremos en duda, recordando que ya en remotos tiempos la Maga Medea efectuaba largos vuelos y traslaciones, lo mismo que lo hacía la encantadora Armida y las hechiceras de Brocken, o las brujas voladoras de la Edad Media y aún de la Moderna, por las que tantas hogueras se encendieron, con gran trabajo de inquisidores, exorcistas, jueces y verdugos.

Más es notorio que la participación real de las mujeres en la aeronáutica, no era creativa, sino más bien, usuaria de lo inventado por varones sabios e ingeniosos; pero eso sí, demostrando gran audacia y arrojo, que superaba en muchos casos a los hombres más osados, más valerosos o más insensatos.

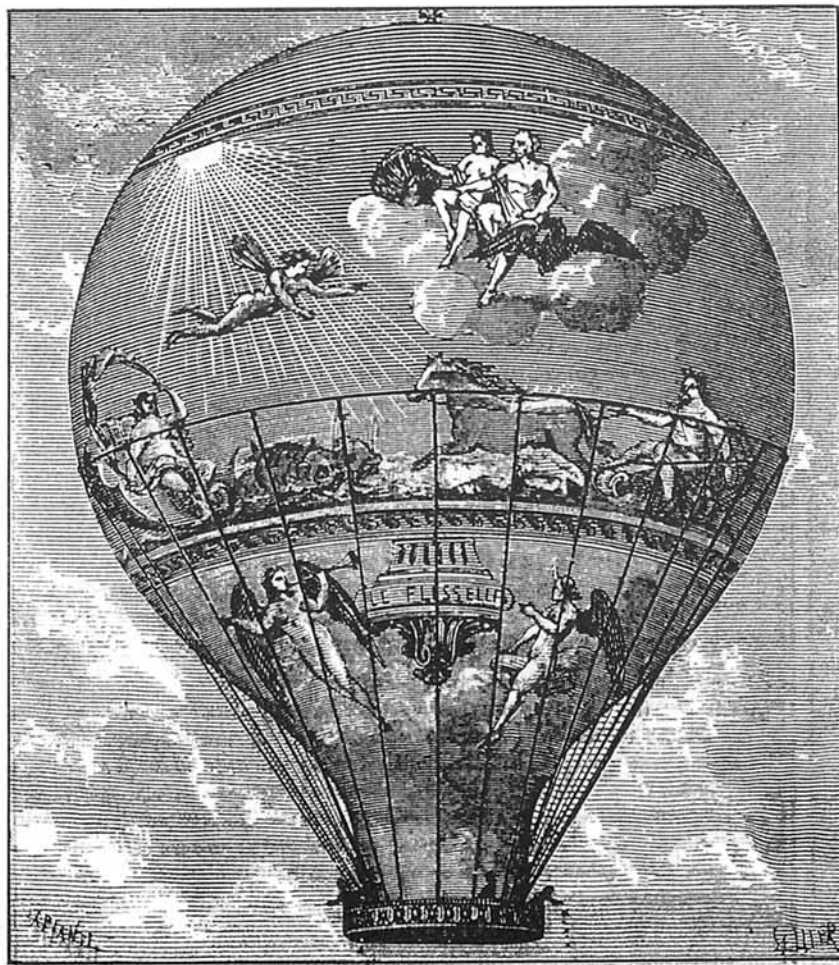
También la mujer actuaba en ocasiones como impulsora de algunos hechos, haciendo uso de su influencia o de su capacidad de persuasión, como la Duquesa de Polignac, aya de los príncipes, y

poderosa en la corte de Luis XVI, que convenció al rey para que permitiese a Pilatre, ascender en el primer globo libre tripulado. Aunque estas son cuestiones más anecdóticas que importantes, pero que agregan cierto sabor a la salsa de la Historia; como la anécdota de la Mariscala de Villeroi, octogenaria y bastante pachucha de salud, e increíble acerca de los globos, a la cual trasladaron sus parientes, casi por la fuerza hasta una ventana de las Tullerías, para que presenciase la ascensión de Charles y parece ser que, la vieja Mariscala, cayó de rodillas, llorando y dijo: "Si, es

cierto; encontrarán el secreto de no morir, cuando habré muerto ya".

Como se ve, hasta ese momento, no había comenzado la mujer a intervenir activamente en la aerostación, porque en realidad solamente un número contado de personas, naturalmente todos varones, habían ascendido en globo. Pero no había transcurrido todavía un año del primer ascenso de Pilatre, cuando se tiene la referencia de la primera mujer aeronauta.

Dicen que se llamaba Madame Tiblé y el hecho ocurría el 24 de junio de 1784 en la ciudad de Lyon, sin que se conozcan muchos más detalles, pues sólo en algunos textos hacen referencia a ello y no con más datos de los que hemos reseñado, lo cual nos hace mantener serias dudas acerca de su veracidad. Esto no tiene nada de extraño, pues existe bastante confusión en narraciones de hechos aeronáuticos de aquellos tiempos; ya que unos por exagerados, otros por ignorantes en la materia y otros por exceso



Globo El Flesselles.
Globo El Flesselles.

de imaginación, incluían en sus crónicas innumerables errores, que han llegado hasta nuestros días, sin posibilidad de aclaración.

Valga como ejemplo, la historia que vamos a contar y que podríamos titular: "El enigma de las divas". En un libro editado en España en 1946, leemos este relato:

"Hay que hacer constar que desde el primer momento en que la aerostación fue revelada, no mancóle a ésta el apoyo de la mujer, que, más sensible y audaz que el hombre, se aprestó a seguido a rivalizarle su obra con pruebas de valor verdaderamente increíbles, tales, a este propósito, Mdm. Flesselles, la popularísima cantante del Teatro de la Opera, que hizo varias ascensiones, a partir de tan sublime experimento, en los globos tripulados por Pilatre de Rozier, José Montgolfier y el Conde de Artois; la que al remontarse lanzaba siempre como despedida las más bellas canciones de su dominio a la par que con elegancia y donosura arrojaba versos, cromos y flores y que con el nombre de la cual bautizó Pilatre a su primer aerostato."

Pues bien, al final de este relato, hay una llamada, en la cual se dice que todo ello ha sido tomado del libro "Les Voyages aériens" de Marión. A la vista de ello, hemos ido a ese libro, en su traducción al español de Cecilio Navarro, y en ningún lugar de él dice que la Sra. Flesselles, sea cantante de ópera, ni que nunca hubiese subido en globo, sino que era la esposa del Intendente de Lyon que se llamaba Flesselles, la cual fue madrina del globo de Pilatre y José Montgolfier, bautizado con el apellido del Intendente. Este globo se elevó en Lyon el 17 de enero de 1784, con siete pasajeros, todos del sexo masculino, dirigidos por Pilatre y José Montgolfier.

Si que hubo, algo de canto y ópera, pues el relato termina diciendo que, después de esta ascensión, el Intendente Flesselles, patrocinador del aerostato, su esposa (la supuesta diva), Pilatre y Montgolfier, asistieron a un palco de la ópera, donde fueron aclamados por el público en pie.

No hemos querido, con todo esto, enmendar la plana a nadie, ni mucho menos ridiculizarlo; por ello no citamos al autor del "gazapo", pero sí mostrar con un ejemplo, lo dificultoso que es meterse en an-



Mad. Sage, el capitán Lunardy y el caballero Biggin en la barquilla.

daduras histórico-aeronáuticas de viejos tiempos, donde pocas cosas son exactas y sí muchas dudosas o fantásticas.

Con esta condición, seguimos pues con muestras históricas; cuando aparece Mlle. Berta Lapini, también cantante de ópera, de la que se cuenta que emuló a la Flesselles, cantando también desde el globo con "exquisita elegancia y buen gusto". ¿Cierto? No respondemos de ello, pues nos ocurre lo mismo que con la anterior; no hay más referencias a tales hechos.

Como también somos incrédulos, ante la historia de M^{de}. de Sage, de la que existen tres versiones, acerca de su ascensión en Londres, en el globo del famoso Lunardi; a saber:

Primera versión.—De un libro de Historia de la Aerostación, publicado en Francia, que dice textualmente:

"M^{de}. de Sage, que en aquel propio de 1784, se elevó en Londres, acompañando a Lunardi y al Caballero Biggin, que hicieron un viaje de 14 leguas."

Esta versión incluye como ilustración el grabado que adjuntamos, de los tres personajes en la barquilla, producto de la imaginación del autor.

Segunda versión.—Tomada de un libro de Historia de la Aerostación, publicado en España:

"El globo se llenó hasta dos terceras partes, pero como la hora señalada para el experimento había pasado y el público murmuraba, se levantó

de los toneles y después de probar su fuerza de ascensión, se amarró la galería en que se habían fijado dos alas y dos remos y Lunardi montó con Biggin y Madame Sage que debían acompañarle en este viaje; pero viendo que el globo no tenía fuerza para levantar a los tres, Lunardi se elevó sólo a cosa de las dos y media llevando consigo una paloma, un gato y un perro."

Tercera versión.—Lunardi, en una larga carta escrita desde Londres a su tutor el Sr. Compagni, publicada por el "Diario de Madrid", no nombra para nada a la Sra. Sage. Solamente en un párrafo, dice que a causa de la poca fuerza ascensional del globo y de la impaciencia del público ...

"... tuvo Biggin el heroísmo de bajar en un momento, y me determiné sin más examen a subir sólo".

¿Cuál de las tres versiones es la verdadera? Creemos que la última, puesto que es la que cuenta el propio Lunardi, y no hay por qué dudar de él. Las otras dos versiones son de autores que no presenciaron la ascensión y escriben por referencias de segunda mano, por lo que no parecen fiables.

Sigamos pues nuestra andadura por los mundos aerostáticos, a ver si por fin, encontramos quién fue, con certeza la primera mujer que voló en globo; porque en Francia no estaba la cosa clara, en Inglaterra tampoco, pero ¿en España? Pues en España, andaba también el Sr. Lunardi, dispuesto a efectuar su 2.^a ascensión en Madrid y los periódicos de entonces, daban amplia información del asunto. En el "Diario de Madrid", del 9 de septiembre de 1792, se publica una amplia crónica de los preparativos y, entre otras cosas, un "sagaz" periodista escribe:

"Aunque el Capitán Lunardi, no dijese que había de volar con una señora, no podía menos de presumirse que así fuese..."

(Aquí hace una larga descripción del lujo y comodidad de la barquilla)... y continúa:

"... por consiguiente, es forzoso convencerse en vista de tanta firmeza como ha dado a esta nueva galería (barquilla), que ahora no irá sólo. Sabemos, además de eso, que hasta el número de siete señoras han mostrado al Sr. Lunardi, su resolución de volar, y ya algunas se han pesado para calcular la suma

total de gravedad específica de que ha de constar toda la máquina aerostática a efecto de que pueda lavarse en la atmósfera".

Vemos que el periodista, eliminaba a las gordas; pero, ni gorda, ni pequeña, ni flaca, subió con Lunardi mujer alguna. Como todo el mundo sabe, en esta segunda ascensión en España, Lunardi subió sólo.

Seguimos pues, sin conocer a la primera mujer aeronauta, y nos tememos que el próximo episodio tampoco nos lo aclare: Seguíamos en el año 1792, cuando unos oficiales del Real Colegio de Artillería de Segovia, efectuaban unas experiencias con un globo cautivo, de forma "como la de una bota de vino", y realizaban varias ascensiones, en una de las cuales, dicen, que participó una mujer. ¿Quién era? ¿Cómo se llamaba? No lo sabemos, por lo que tampoco en esta ocasión hemos resuelto el enigma. Quizás puedan hacerlo otros que sepan más del asunto, lo cual nos extrañaría porque el general Gomá, gran conocedor de la materia decía: "... llevando en su galería dos oficiales de Artillería y una señora, cuyo nombre no se ha podido conocer".

Para colmo de toda la confusión reinante, en esta cuestión, leemos en la Enciclopedia Larousse que, la esposa de Garnerin, de soltera Jeanne Genevieve Labrose fue "la primera mujer aeronauta y paracaidista", lo cual nos deja un tanto perplejos, porque en ningún otro documento escrito hemos leído tal cosa, sino solamente que esa señora, algunas veces, se montaba en el globo con su marido, pero cuando ya otras lo habían hecho (1).

Ante todo lo expuesto, llegamos a la conclusión de que, no podemos asegurar quién fue la primera mujer aeronauta, aunque por otra parte creemos que la cuestión no tiene gran importancia, porque cualquiera de ellas, no hubiese sido más que pasajera ocasional de un aerostato y no tripulante profesional de la aerostación, como lo fueron, por ejemplo, la Sra. Blanchard o Elisa Garnerin.

La primera era la esposa del famoso aeronauta Blanchard. La segunda era la sobrina e hija adoptiva del primer paracaidista y aeronauta Garnerin.

La rivalidad entre Blanchard y Garnerin, a causa de que el primero consideraba que el otro le había robado la gloria de ser el primer paracaidista, se extendió, en cierto modo a las dos mujeres, aunque nunca llegaron a competir directamente; pero cada una por su lado, fueron las más activas y famosas aerosteras de todos los tiempos aunque de ninguna de las dos, se sabe exactamente la fecha de su primera intervención como tripulantes de globo.

La señora Blanchard, de quien la Historia dice que era "de pequeña estatura y muy ligera", aprendió de su marido los secretos del manejo de los globos, pasando pronto a efectuar ascensiones en solitario, que causaban una gran expectación. En 1804, a causa del enfado de Napoleón, por el percance del globo de la coronación y su colisión con la tumba de Nerón; Garnerin "productor" del espectáculo aerostático, cayó en desgracia ante el flamante emperador que no quiso oír hablar más de Garnerin, por lo que fue reemplazado por María Magdalena Sophie Armand de Blanchard, "en la confianza que había merecido hasta entonces Garnerin", por lo que fue encargada de todas las ascensiones oficiales que se llevaban a cabo en los festejos públicos, las cuales eran bastantes frecuentes, durante esos triunfalistas tiempos del Imperio.

Quizá el principal de todos ellos, fue el que celebró la Guardia Imperial en honor de Napoleón, con motivo de su boda, como parte del cual, Sophie Blanchard, se elevó en su aerostato, ante la vista del Gran Corso, que se encontraba sentado en el balcón de la Escuela Militar.

Pero en medio de toda su fama y gloria, esta valerosa mujer, sufrió serios percances, hasta llegar al último que le ocasionó la muerte.

En 1812, cuando llevaba a cabo una ascensión en Turín y se encontraba a gran altura, sufrió una hemorragia, por lo que tuvo que efectuar un rápido descenso. "llegando al suelo con la cara y las manos cubiertas de hielo y casi congeladas".

Cinco años después, en Nantes, sufrió un descenso brusco, librándose de un grave accidente al quedar su globo enredado en un árbol.

Y por fin, el 6 de julio de 1819, en París, falleció al caer desde el tejado de una casa a la calle, cuando su

globo se incendió, a causa de los cohetes que lanzaba mientras ascendía. El hecho lo relata el aeronauta Dupuis Delcourt, testigo presencial, que en su final dice:

"En el momento del choque, que no fue considerable, pues no sufrió el techo (de una casa) ningún daño, se oyó gritar a M^{me}. Blanchard: ¡A mí! Fueron sus últimas palabras. La barquilla quedó detenida y la aeronauta, que no esperaba esta sacudida, fue precipitada a la calle. Cuando acudieron a ella, estaba ya muerta, sin ninguna señal de quemadura."

Esta era su 67.^a ascensión en globo libre.

Una vez fallecida Sophie Blanchard, y llegada la caída de Napoleón, como Emperador, el aeronauta Garnerin recuperó su puesto como aerostero de los festejos oficiales y con él, interviene también, su sobrina Elise, a la cual oímos nombrar por primera vez, como paracaidista, cuando el Sr. Barbinet, hablando acerca del vuelo planeado, en la Asociación Politécnica dice:

"Mademoiselle Garnerin, apostó una vez dirigirse con su paracaídas del punto de su caída, a un sitio determinado y bastante lejano. Con las inclinaciones combinadas que pudo dar a su paracaídas, se la vió en efecto muy distintamente maniobrar y tender hacia el sitio designado y por diferencia de algunos metros no ganó la apuesta."

Se deduce de ello que, Mlle. Garnerin era ya por entonces, una experta en dirigir el paracaídas a su voluntad y eso lo ejecutaba hace aproximadamente 180 años. Era una verdadera profesional de la aeronáutica, que se jugaba la vida en cada exhibición, por lo que atacaba duramente a los falsos aerosteros oportunistas que, engañaban al público asombrado, para obtener de él, el mejor beneficio económico y, cuentan las crónicas que, en una ocasión:

"Mlle. Garnerin, en un cartel gigantesco dirige su palabra al público tantas veces engañado por las falaces promesas de infinitos aerosteros, emprendedores de viajes aéreos, manipuladores inhábiles, porque la aerostación ha caído enteramente en el camino de la especulación."

Fue, creemos, la primera persona que utilizó el paracaídas en una emergencia real; pues cuando estaba

(1) Parece confundirse a la esposa de Garnerin con su sobrina e hija adoptiva Elisa.

preparando el globo para llevar a cabo una ascensión, la cuerda de anclaje se soltó y el globo se elevó rápido, arrastrando a un militar que se enganchó con una espuela en las cuerdas que colgaban, cayendo el hombre desde una altura de 12 pies. La aeronauta no podía alcanzar la cuerda de la válvula de escape, que le hubiese permitido el descenso normal. Dejamos el resto de la historia en las palabras del historiador de la aeronáutica Sr. Marión, que lo cuenta con más realismo y mejor de lo que podríamos hacerlo nosotros:

"La joven que no estaba prevenida, cayó precipitadamente en el fondo de la barquilla. ¡Estoy perdida!, gritó la desconsolada Elisa. Grande fue entonces la confusión, y en general el pavor de los espectadores. El globo se remontó a una altura formidable. Ya nadie esperaba que se salvara la infortunada joven, cuando con sorpresa y con júbilo universal se vió desprender un paracaídas, desplegando sus vastas alas y balanceándose majestuosamente hacia la tierra. La Srta. Garnerín y su

paracaídas, descendieron felizmente entre los aplausos y gritos de la multitud, en el recinto del gimnasio normal del coronel español Amorós, situado no lejos de la barrera de Grenelle."

Naturalmente sus exhibiciones no las hacía gratuitas, pues se ganaba la vida con ellas, recorriendo toda Europa. En 1822 estuvo en España y según nos cuentan Díaz Arquer y Vindel, en su "Historia Aeronáutica":

"En los espectáculos aerostáticos, los precios, un año más tarde, los sigue manteniendo en la Villa y Corte la aereoporista Mlle. Garnerín, en sus exhibiciones, pues en un papel de tal fecha se dice: el precio de los primeros asientos será de cuatro reales y dos de los segundos, y que estos se despachaban en la calle de Alcalá, número 5, cuarto principal."

En esta ascensión, en España, fracasó y fue duramente criticada por algunos, como Don M. J. Pascual, que en un librito que publicó en 1857, titulado "Globos y ascensiones aerostáticas. Apuntes curiosos", nos

dice: "Por haber querido emplear Madama Garnerín, el método de los hornillos para la descomposición del agua por medio del hierro candente, fracasó en su empeño, desoyendo los prudentes consejos de varios aficionados."

"Manifestaremos sólo la conveniencia o más bien la necesidad de que esta clase de espectáculos sean siempre dirigidos por persona competente, para que el público no vea sus deseos y hasta sus intereses burlados."

Creemos un tanto injusta la crítica que hace el historiador, pues la verdadera causa del fracaso, fue que la aeronauta no disponía en España de los mismos medios que en Francia para el llenado de su globo.

Después de estas dos grandes aerosteras, surgen muchas mujeres dedicadas a la aeronáutica, o que de alguna forma participaron en ella. Trataremos en otra ocasión de relatar algunos de los hechos de aquellas que pasaron a la pequeña Historia de la Aeronáutica por alguna de sus hazañas o anécdotas curiosas. ■

NORMAS DE COLABORACION

Puede colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.
2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.
3. Los trabajos no pueden tener una extensión mayor de OCHO (8) folios, de 36 líneas cada uno, mecanografiados a doble espacio. Los gráficos, dibujos, fotografías o anexos que acompañan al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios.
4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.
5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.
6. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.
7. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.
8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes, que distingue entre los artículos solicitados por la Revista y los de colaboración espontánea.
9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus autores.
10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA
Redacción
Princesa, núm. 88
28008 - MADRID