

Pioneiras da aviación

Xerardo Rodríguez Arias



Aviador Piñeiro. Victoriano-Andrés Otero Iglesias (1)

A primeira aviadora da historia foi a francesa Élise Léontine Deroche, máis coñecida por Raymonde de Laroche, quen o día 8 de marzo de 1910 recibe o carné nº 36 expedido polo Aero Club de Francia. Élise, durante moito tempo a única muller entre pilotos, bate diversas marcas e participa en exhibicións aéreas en varios países, circunstancias que a levan a sufrir permanentes ataques dalgúns homes que non acaban de asumir que unha muller puidese practicar, e ben, un deporte de risco, mesmo o avión foi obxecto de máis dunha sabotaxe.

No mes de xullo de 1919 e mentres efectuaba un voo de adestramento acrobático, o aparello, pilotado polo seu instrutor, bate contra o chan; ámbolos dous morren no acto. Só tiña 36 anos.

O impacto que supuxo na Península a contemplación dos voos espectáculo na segunda década do século XX, provocou ou acentuou o interese dalgúns sectores da poboación naquelas zonas que gozaban dun certo desenvolvemento económico. O achegamento da muller ao mundo da aviación comeza en setembro de 1928 con María Bernaldo de Quirós e ten continuidade tres meses despois coa portuguesa María de Lourdes Braga de Sá Teixeira.

A mediados de 1928, María de la Salud Bernaldo de Quirós e Bustillo, filla dos marqueses dos Altares, familia de orixe asturiana, insíbese con outros dezasete alumnos no Real Aero Club de España para recibir formación aeronáutica no aeródromo de Xetafe, proceso formativo que recae no piloto militar de orixe coruñesa José

Rodríguez y Díaz de Lecea. O 28 de novembro de 1928 María convértese na primeira aviadora española.

No mes de agosto de 1929, María Bernaldo de Quirós acompaña ao que fora instrutor seu na viaxe a Galiza coa misión de difundir a práctica da aviación civil e a creación de aero clubs. Díaz de Lecea ven comisionado polo Aero Club de España a quen un Real Decreto de xuño do ano anterior concédelle a responsabilidade de espallar por todo o país o interese pola aviación e a creación de sociedades aeronáuticas co fin de constituír unha Federación Aeronáutica Nacional.¹

O aparello no que se desprazan é un *De Havilland DH-60G Gipsy Moth* acondicionado para labores de escola e que viña de ser adquirido polo Aero Club de España había pouco tempo. Os aviadores despegan de Catro Ventos na mañá do luns 12 de agosto para seguir a rota tradicional de entrada a Galiza por León e o val do Sil, chegando cara o mediodía ao aeródromo Loriga de Monforte coa idea de pernoctar na capital do Val de Lemos, onde esa mesma tarde fan unha importante exhibición con diversas evolucións sobre a cidade.

O martes despois de xantar emprenden viaxe cara á Coruña, onde a poucos minutos da seis da tarde o *Havilland*, pilotado por María, sobrevoa a cidade en dirección ao areal de Santa Cristina, que será a súa base os días que permanezan en Galiza.²

Malia que os festivais de aviación chegaron cedo á nosa terra, grazas aos sectores máis lúcidos e avanzados da sociedade civil organizados en Ligas de Amigos, ou mesmo nas Comisións de Festas³, a mecha da ilusión por voar só prende en José Piñeiro⁴ e acontece despois de ter visto as evolucións de Garnier no campo da Xunqueira o 20 de agosto de 1911, e sobre de todo as de Vedrines en Vigo no mes de setembro, e foi así porque naquela altura poucas persoas, ademais da afouteza necesaria, podían gastar seu

1 R.D. 23.06.28, Gaceta de Madrid nº 176 do 24.06.28

2 Xerardo Rodríguez Arias. O desenvolvemento da aviación en Galiza. [Inédito]

3 Compre lembrar que a primeira cidade que viu voar un aeroplano foi Lugo, concretamente o 17 de xuño de 1911

4 José Piñeiro González recibe o carné de aviador nº 1237 expedido polo Aero Club de Francia o 19 de decembro de 1912

capital en formarse como pilotos no extranxeiro e mercar un avión; ningún máis ha seguir os seus pasos. A incorporación da muller galega ao eido da aviación será tardía.

A creación do Aero Club Compostela en 1932 posibilita que en escasos tres anos despois, cando se pon en marcha a súa escola de Voo sen Motor, o número de alumnas sexa similar ao de alumnos que se incorporan aos adestramentos básicos; só a Guerra Civil foi quen de coutar a progresión destas primeiras galegas no mundo a aviación.⁵ Terán que pasar máis de trinta anos para ver a incorporación da muller á escola de aviación do novo Real Aero Club Santiago.⁶

Malia a cronoloxía que vimos de relatar, nos últimos sete anos foron varias as publicacións que atribúen a Elisa Patiño, pasaxeira e amiga de José Piñeiro, a condición de aviadora. Titulares como “Chichana⁷ Patiño la gallega que fue la primera aviadora de Europa” ou “A primeira aviadora galega acreditada e unha das pioneiras de Europa”, este último co selo dunha institución cultural oficial de Galiza, desacreditan as entidades que dan soporte a esta mestura de ignorancia e ousadía.⁸

Sabemos que na exhibición de Piñeiro do 6 de abril de 1913 co gallo da inauguración do aeródromo de Baltar, “unha señorita de Pontevedra pediulle que a levara na avioneta, pero o aviador non accedeu”.⁹ Tratábase de Elisa Patiño y Meléndez, filla dos Duques de Patiño, adineirada familia de Pontevedra con casa pacega e brasonada no centro da Vila de Sanxenxo, lugar de residencia no verán e próxima á vivenda de Piñeiro.¹⁰

A teimosía de Elisa na demanda de acompañar a Piñeiro nalgún voo ha dar froito. O mugardés e o seu mecánico acondicionan o monopraza para que a moza puidese ver cumpridas esas arelas. O día 3 de setembro e co gallo das festas de Santa Rosalía en Sanxenxo, Piñeiro executa catro voos levando en cada un deles un pasaxeiro, Chicha Patiño será a pasaxeira número dous e seu fillo Pepín o cuarto.¹¹

Un mes despois, o 12 de outubro, Piñeiro sorprende a tódolos veciños cun voo moi madrugador e non anunciado; “despega as nove da mañá do aeródromo de Baltar



María Aller Ulloa. Cecilia Doporto. Colección particular.

e despois de varias evolucións emocionantes, descende na pintoresca praia de Sanxenxo. Dende alí parte novamente no seu magnífico Bleriot levando á distinguida señorita Chichana Patiño, quen cunha admirábel serenidade cruzou os aires durante algúns minutos na compañía do notábel aviador. Ao descender foron obxecto dunha ovación”.¹²

Semella que esta nova publicada no *Diario de Pontevedra* o 19 de outubro de 1913 converte a Elisa Patiño en aviadora cen anos despois. Todo parece ter comezado cando no mes de marzo de 2015 o *Faro de Vigo*¹³ publica “Elisa Patiño y Meléndez, “Chichana”, se convirtió hace más de cien años en la primera aviadora de toda Galicia”. Un ano despois o *Diario de Pontevedra*¹⁴ recupera a figura de “Chichana” afirmando entre outras cousas que voa soa no mesmo voo de outubro de 1913 que acabamos de relatar, e a partir dese momento outros traballos han seguir atribuíndolle o privilexio de ter sido a primeira aviadora de España e de Europa. Agás a nota de prensa, en cursiva, que dá conta do voo como pasaxeira de Piñeiro, ningún dos traballos publicados sobre Elisa Patiño nos últimos sete anos cita fontes que podan sustentar tales afirmacións.

Elisa non só non foi aviadora nin tampouco a primeira muller en montar nun avión na Península. Temos coñecemento de que o día 17 de febreiro de 1913 no aeródromo

5 Xerardo Rodríguez Arias. Cen anos de aviación en Compostela. Consorcio de Santiago & Editorial Andavira, Compostela 2017

6 O Real Aero Club de Santiago nace o día 3 de novembro de 1950. Xerardo Rodríguez Arias. Ops. Cit.

7 “Chichana” era o apelativo familiar de Elisa Patiño.

8 Aínda que relativamente tarde, o papel da muller no eido da aviación, sobre todo das pioneiras, figura en todos os libros de historia deste ámbito nos últimos corenta anos.

9 Gaceta de Galicia & Diario de Galicia, 15.04.13 e o Eco de Galicia, 16.04.13

10 Programa das Festas de Sanxenxo de 1998. Victoriano-Andrés Otero Iglesias & Ismael González Díaz

11 El Progreso, 05.09.1914

12 Diario de Pontevedra, 15.10.1913

13 Faro de Vigo, 22.03.2015

14 Diario de Pontevedra, 04.05.2016

de Catro Ventos o aviador francés Perreyon levou nun Bleriot a pasaxeira María de Bueno Núñez de Prado, ese mesmo día no mesmo sitio e co mesmo avión o tamén francés Garnier fixo o propio cunha filla do tenente xeneral Ramón González-Tablas. “Non é coñecida a estatística exacta das damas españolas que levan voado até o de agora pero o que si pode asegurarse é que estas dúas intrépidas señoritas teñen sido precedidas por outras en España”.¹⁵ Non podemos terxiversar a historia para converter a Elisa Patiño en aviadora, porque, ademais do obvio desta fraude, fraco favor estamos a facer ás mulleres que tratan de vindicar o seu papel no progreso da sociedade ao longo dos anos.

Sabemos que a aventura de voar prendeu nalgúns mulleres máis de Galiza, que neste momento seguimos a pescudar. Por un traballo de Cecilia Porto Regueira publicado no Faro de Vigo a finais de 2020¹⁶, sabemos que María Aller Ulloa, irmá de don Ramón María Aller Ulloa, declara ter voado en aeroplano dende “Lalín a Ourense, logo ao Carballiño e seguidamente a Vigo”, segundo manifesta nunha carta datada en Lalín o 9 de febreiro de 1914 e que María dirixe a seu tío Saturnino, persoa adiñeirada e influínte da Coruña, dando conta, entre outras cousas, da súa experiencia polos aires, que supoñemos sufragada por seu tío.

A data da carta fainos cavilar que a súa vivencia como pasaxeira tivo que acontecer na primavera ou verán de 1913, ano no que os escasos voos realizados en Galiza foron protagonizados por Pepe Piñeiro, Poumet, Vedrines, Garnier e Mauvais. A falla de documentación, até o momento, que puidese achegar algo de luz neste tema lévanos a expor a seguinte hipótese.

Descartado o aviador Piñeiro, do que teríamos novas de case toda a prensa galega que o seguía, e tamén Poumet por ter coñecemento dos seus movementos na nosa terra, quedánnos Vedrines que voa na Coruña nas festas de agosto, Garnier que o fai en setembro en Ribadeo e Mauvais nas festas do Corpus en Ourense. Os Bleriot de Vedrines e Garnier eran biprazas e outro tanto acontece co Sommer de Mauvais. Calquera dos tres podería ter sido o piloto de María Aller pois tiñan amosado a súa experiencia en distancias longas, pero o feito de que a actuación deste último acontecese en Ourense, centro do percorrido que di ter realizado, lévanos a apostar por Mauvais.

Tendo en conta ademais que o uso dun terreo como campo de aterraxe precisaba dunha planificación previa, que pasaba pola elección dunha campá limpa de monte



Elisa Patiño. Vida Gallega, nº 49 (20.12.1913)

baixo e achanzada, á que daba o visto e praxe o aviador despois da pertinente visita, a elección dun campo de aterraxe en Lalín non pasaría desapercibida pola veciñanza e a nova acabaría nas páxinas dalgún xornal; nin a tradición oral nin as hemerotecas relatan un acontecemento que non podería pasar desapercibido. Considerando ademais que Vedrines e Garnier estaban actuando lonxe do percorrido que cita María Aller, a hipótese máis plausíbel pasaría por Jean Muvais, que actúa o día 23 de maio en Ourense, no Cumial, lugar ao que María chegaría en coche e onde puido ter despegado para sobrevoar Lalín, O Carballiño e Vigo.¹⁷

Elisa Patiño e María Aller foron dúas mulleres que se ben desfrutaron dunha posición social e económica, sobre de todo a primeira, que non gozaron a maioría das galegas, o certo é que ambas as dúas, ademais da valentía para subir naqueles fráxiles aparellos, foron quen de rachar coas resistencias familiares que as xunguían á vida marcada polos seus proxenitores e á propia sociedade á que pertencían.

¹⁵ El Heraldo de Madrid, 18.02.1913

¹⁶ Faro de Vigo/Deza, 08.11.2020. “A aventura de voar: María Aller Ulloa”. Cecilia Doperto Regueira

¹⁷ Pioneiras da aviación. Xerardo Rodríguez Arias. [En preparación]