Rosas Aladas de Iberoamérica

"Una síntesis de las primeras mujeres aviadoras"

Norberto Traub Gainsborg

Oración a Nuestra Señora de Loreto

Patrona Universal de los Aeronavegantes y primera aviadora

Contigo voy Virgen Pura
y en tu poder voy confiado,
Pues yendo de Ti amparado
mi alma volverá segura.

Dulce Madre, no te alejes,
tu vista de mí no apartes,
Ven conmigo a todas partes,
y nunca solo me dejes.

Pues que nos proteges tanto
como verdadera Madre.
Haz que nos bendiga el
Padre, el Hijo y el Espíritu Santo.

Amén

“Entre las nubes de la historia y el conocimiento práctico”

A dos años de haber celebrado el centésimo aniversario de la proclamación papal, que hiciera S.S. Benedicto XV con la advocación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona Universal de los Aeronavegantes; y ahora tras haber celebrado en Chile este 26 de julio, el Día de la Mujer Piloto, les hacemos llegar este especial.

Este es nuestro testimonio de cariño y reconocimiento a aquellas primeras mujeres que con pasión, se aventuraron en el mundo aeronáutico iberoamericano, y que hoy esta corporación difunde en un formato de relato revelador inmerso en el rigor histórico, acompañado de algunas vívidas imágenes y momentos, que estamos seguros que alentará e instruirá a nuestros lectores en cada página.

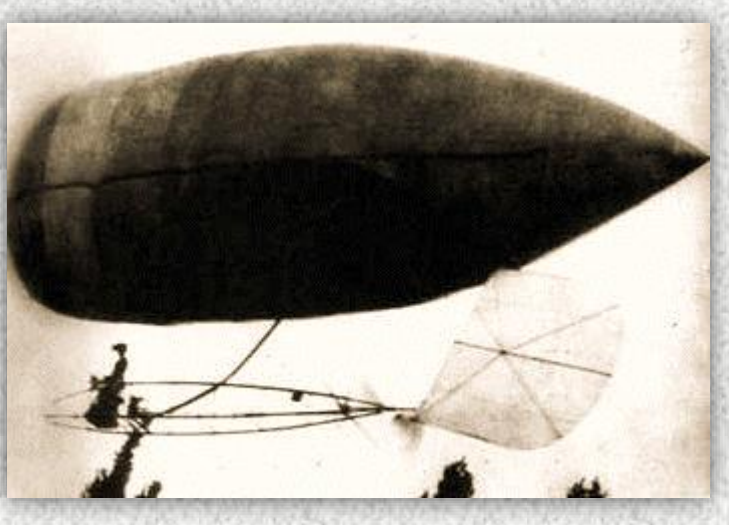
Los invitamos a disfrutar de este nuevo encuentro con la historia aeronáutica.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Rosas aladas de Iberoamérica

En diciembre de 1903 los hermanos Wright consiguieran catapultar el "Flyer" en Carolina del Norte, un primer aparato con motor con el que no solo podían volar, sino que además dirigir ese vuelo. Luego en París, Alberto Santos Dumont con otro particular aparato producto de su invención, despegaba, volaba y aterrizaba por medios propios en 1906. Estas primeras pruebas de ensayo y error, serían el primer paso, un antes y un después en el mundo de la aviación *de los aparatos más pesados que el aire,* que serían conocidos como avión[1]. El 1900 marcaba el apogeo de una historia imparable para el desarrollo del mundo. Dos interesantes aspectos de ello, serán la evolución de la aviación con la utilización del motor y el otro, la resuelta participación de la mujer en campos y labores que, por mucho tiempo, parecieran haber estado vetadas de hacerlo, como sea, mucho de ello tuvo su mejor momento con el inicio del siglo XX.

En el mundo de la aviación, y poco tiempo después de los pasos dados por los Wright, Santos Dumont y otros menos conocidos; una mujer norteamericana de origen cubano español, llamada Aída de Acosta Hernández de Alba, una joven entusiasta de la aviación en los días en que los globos se convertían en dirigibles a motor y los aviones estaban por aparecer, conociendo los desarrollos aéreos de Santos Dumont, un día le pidió conducir el dirigible N°9, a lo que el buen inventor gustosamente accedió. Se dice que la joven de 19 años, recibió tres lecciones de vuelo y Aída volaría sola bajo las indicaciones de Santos Dumont. Y eso fue lo que pasó el 27 de junio de 1903. "*Aída se subió a la máquina, voló a una media de 25km / h - mientras Santos Dumont la acompañaba, en bicicleta, gritando instrucciones como "Aída, haz esto", "Aída, haz aquello", "Aida, mira hacia adelante", me imagino - sobre el Château de Bagatelle, al norte del Bosque de Boulogne"*[2]. Así terminó Aída pasando a la historia, como la primera mujer piloto.



Aida de Acosta conduciendo el dirigible N°9 de Alberto Santos Dumont, en su histórico vuelo de junio de 1903

---

[1] Es Clément Ader quien define el acrónimo de "AVION" para "appareil volant imitant l'**o**iseau naturel", que traducido del francés significa "**APARATO VOLADOR QUE IMITA AL AVE NATURAL**"

[2] Charlson, Freddy. ***Aída, a primeira***. https://oblogdaaviacaocivil.wordpress.com/2016/01/20/aida-a-primeira/comment-page-1/?unapproved=628&moderation-hash=08debb69e468dd250d1370152d4e7a88#comment-628

Poco tiempo más tarde y ya con la aparición del avión, Élise Léontine Deroche, conocida como Raymonde de Laroche o la baronesa aviadora, conseguiría el 8 de marzo de 1910, su brevet de piloto de aeroplano del Aeroclub de Francia, el trigésimo sexto que concedía el Aero Club de Francia, pero *el primero que se otorgaba a una mujer*. Desde el primer vuelo, realizado el 22 de octubre de 1909, Élise Deroche se convirtió en un icono paradójico: para la época era un modelo perfecto de feminidad *que sin embargo, además, pilotaba aviones*.

La participación de las mujeres en la aviación, ha sido más bien escasa si se considera que muchas veces ésta fue más considerada en lo deportivo y sin trascendencia al sentido profesional del vuelo. En la historia ibero americana, el pilotaje de aviones fue considerado por largo tiempo principalmente un trabajo más bien "masculino".

Sin embargo, esta breve investigación pretende destacar y rescatar en esta ocasión, el recuerdo de aquellas mujeres iberoamericanas que en su afán de cumplir su más grande sueño que era el de volar, derribaron algunos de los tabúes presentes, legando a sus pares un ejemplo de valentía, esfuerzo, servicio y perseverancia.

En muchos de los casos, para hacerlo tuvieron que enfrentar todo tipo de retos con gran audacia e inteligencia, sin embargo, como sucede muchas de las veces, lograron hacerlo a plenitud.

Esas primeras doce jóvenes y bellas aviatrices que conquistaron los cielos

La primera aviadora conocida y registrada como tal en estas tierras, será la joven argentina de tan solo diecinueve años, **Amalia Celia Figueredo**.[3] En varias de sus reseñas biográficas, se dice que fueron las múltiples demostraciones que realizaban los pilotos, entre ellos Paul Castaibert y Jorge A. Newbery, desde el aeródromo de Villa Lugano del cual era vecina, la que alentaron a esta joven se atreviera a realizar algunos vuelos con algunos de ellos.

Fue tanto su emoción al volar, que comenzó el curso en Villa Lugano el año de 1914. El primer y único inconveniente con que se enfrentó, fue que la mayor parte de la instrucción se hacía en tierra y ella quería volar.

Por ese motivo, decidió nuevamente inscribirse en la Escuela de Aviación que habían formado los pilotos André Marcel Paillette y Pablo Teodoro Fels en el aeródromo de San Fernando, pues ahí casi toda la enseñanza se hacía en el aire.

Para gran suerte suya, el primer instructor fue el experimentado piloto Marcel André Paillette[4], hasta que el estallido de la Primera Guerra Mundial durante el segundo semestre de 1914, aleja de Buenos Aires al connotado instructor, para sumarse a las filas de la aviación militar francesa. A cargo de las clases quedará su alumno más aventajado de ese año, el uruguayo Ricardo Detomassi, de 23 años y oriundo de Mercedes.

Detomassi había rendido un impecable examen en el mes de mayo, situación que motivó a Paillette seleccionarlo como Instructor de vuelo de la Escuela en el mes de junio.

Se dice que la falta de experiencia de Detomassi como instructor, lo llevó a instar a la joven a rendir su examen el 6 de septiembre de 1914, pero para mala fortuna de la alumna, sufrió un leve accidente por una falla mecánica del motor por lo que tuvo que aplazar su examen.

ESCUELA DE AVIACIÓN

AERODROMO DE SAN FERNANDO

SAN FERNANDO, F. C. C. A.

MARCELO PAILLETTE, propietario-fundador.

Pilotos diplomados en este aeródromo durante el año 1914: Ricardo Detomassi, Juan Romanella, Alberto Jarfelt, Julio Crespo, Juan Borring, Fortunato Valente, Angel S. Adami, Francisco Labit Miramón, José M. Robles, Amalia C. Figueredo, José A. Cousillas, Carlos F. Borcosque, Manuel García Conesa, Pedro A. Garré, Antonio Chiumiento.

EL AERÓDROMO CIVIL DE MÁS FAMA EN SUD AMÉRICA.

Talleres de construcción y reparación de aeroplanos y motores. Vuelos con pasajeros. Exhibiciones públicas.

Pedir datos al director: Aeródromo San Fernando, F. C. C. A., o por teléfono Unión Telef. 124, San Fernando.

Fue finalmente, la mañana del jueves 1 de octubre de 1914, en San Fernando, cuando Amalia subió al biplano Farman con motor Gnôme de 50 caballos de fuerza, ante la atenta mirada de los dos examinadores del Aero Club Argentino, el ingeniero

[3] Nacida el 18 de febrero de 1895 en Rosario. Estudió obstetricia en la Facultad de Medicina de Buenos Aires y también música.

[4] Nacido el 17 de abril de 1884 en Le Havre, Francia. Fallecido el 11 de diciembre de 1965 en la localidad de General Madariaga en Buenos-Aires, Argentina.

alemán Carlos Irmscher y el chileno Carlos Francisco Borcosque. Irmscher, vocal del club, había ocupado el lugar de Alfredo L. Palacios, quien cedió su cargo, alegando falta de tiempo para ocuparse.

El avión se elevó y comenzó la evaluación. La primera prueba consistía en hacer “ochos” alrededor de dos pilotes separados por quinientos metros de distancia. Fueron en total diez figuras que dibujó en el aire. Los primeros cinco que realizó le demandaron 8 minutos y 32 segundos. Los cinco restantes, 8 minutos y 21 segundos. Una vez resuelto esa primera prueba, debía elevarse y apagar el motor para bajar planeando. Se señala que la maniobra de Amalia no fue perfecta, pero se aproximó mucho a la altura que se había determinado para mantener el avión en planeo. Tras descender, los examinadores y los presentes la felicitaron calurosamente. Amalia Celia Figueredo recibiría el brevet de piloto N° 58 convirtiéndose en la primera piloto argentina, y por lo que se sabe, de América del Sur.

Piloto Aviador Nº 58 -

Señora Amalia C. Figueredo

Nacido en Rosario (Pcia. de Sta. Fe) el 18 de Febrero de 1895. -

Profesión

Rindió exámen el 1º Octubre 1914 con aparato M. Farman Mot. Gnome HP. 50 -

Brevet Nº 58 extendido en Bs. Aires el 16 de Agosto de 1915.

PRESIDENTE SECRETARIO COMISARIOS

OBSERVACIONES | FOTOGRAFÍA | GALLARDETE

Firma

RECORDS EFECTUADOS

Fotografía del registro de pilotos civiles del Aero Club Argentino
(http://www.revistaaerea.com/wp-content/uploads/2014/11/AMALIA-CELIA-FIGUEREDO.jpeg)

Los diarios nacionales se ocuparon del tema y la noticia despertó mucha curiosidad y simpatía. Basta recordar que para esos años, se tramitaban las primeras licencias de conducir autos para mujeres, aunque fuera extraño ver a alguna de ellas manejando por la calle.

A partir de marzo de 1915 decidió salir a volar por el país, por lo que su primer destino fue su natal Rosario. Como solía ocurrir por aquellos días, su carrera como aviadora llegaría a su fin en 1916, año en

que se casó con Alejandro Pietra formando una linda familia. Doce años más tarde de quien enviuda, pero ya no vuelve a volar, dedicándose al cuidado de sus hijos. Obtuvo por alcanzar las nubes, varios premios y reconocimientos a nivel mundial hasta sus últimos días, en octubre de 1985, entre ellos, el brevet de Aviador Militar "Honoris Causa", el 21 de diciembre de 1964.

En la Argentina sus pasos fueron seguidos por **Henriette Fruchard de Jarfelt**, quien en abril de 1916, alcanzó la licencia de piloto de avión N°101. Si bien la joven *Enriqueta* era nacida en la ciudad francesa de Le Mans, pronto se nacionalizaría argentina al casarse con Alberto Jarfelt. A mediados de la década del treinta, esta precursora de la aeronáutica trasandina, se convirtió en la primera paracaidista de ese país y con el tiempo, llegó a ejercer durante unos 22 años, como instructora de paracaidistas militares.

Vitrina dedicada Enriqueta Fruchard de Jarfelt en la Sala de la Mujer en el Museo Nacional de Aeronáutica Argentina
Segunda mujer piloto aviador recibida en Argentina. Fue también la primera en realizar un "looping the loop" (rizo) y se destacó en paracaidismo.

Carmela Combe Thompson, con poco más de 20 años, fue la primera aviadora peruana y la segunda mujer en el vecino Perú que obtuviera una licencia de conducir autos. Nacida en la ciudad de Lima en 1898. Sus padres fueron Pedro Combe La Riviere y Eloisa Thompson Beingolea.

La historia de su aprendizaje como aviadora se inicia en 1920, en la Compañía Nacional de Aeronáutica de Lima, ubicada en la calle Bodegones, de la cual que era gerente su amigo y compañero de vuelos, Elmer Faucett. Esta entidad tenía la Escuela de Aviación Civil de Bellavista, perteneciente a la firma de aviones Curtiss y que tenía su pista de vuelo en el distrito de Bellavista. Fue la primera alumna de la Escuela de Aviación, y por tal motivo, la única mujer que en los años 20 piloteó los frágiles aviones de la época, recibiendo instrucción del célebre aviador norteamericano, Lloyd R. "Dinty" Moore.

El 6 de mayo de 1921, a pesar de las negativas de los aviadores y de una fuerte oposición familiar, Carmela demostró su arrojo y perseverancia al pilotear sola un avión Curtiss-Oriole.

Carmelita -como cariñosamente la llamaban sus amigos- concretando así su más anhelado deseo de infancia. *"Al volar por primera vez, mi impresión fue la de haber volado siempre"*, contaría en alguna oportunidad[5].

Tal hazaña le mereció, en dos oportunidades, el reconocimiento de la Fuerza Aérea del Perú.

El primero de ellos, le fue otorgado el 27 de septiembre de 1960, durante la semana de la Aviación Naval, Carmela Combe fue distinguida con la "Cruz Peruana al Mérito Aeronáutico" por ser la pionera de la aviación civil en ese país, y veinte años más tarde, la medalla al mérito "Jorge Chávez Dartnell" otorgada por el Ministerio de Aeronáutica.

Falleció sesenta y tres años después de su primera aventura en el Curtiss, el 10 de mayo de 1984.

Casi un año más tarde, se licenciará en la misma Escuela de vuelo, otra joven alumna boliviana. Se trataba de **Amalia Villa de La Tapia**. Nacida el 22 de junio de 1893 en Potosí, la hija de Eduardo Villa Díaz y Ernestina de La Tapia fue la segunda de cinco hermanos. Quien tras vivir su infancia en Bolivia y terminar el bachillerato, se fue al Perú para continuar sus estudios en la ciudad de Tacna y de allí a Lima.

---

[5] "*Carmela Combe: De pasajera a piloto".* Diario El Comercio del 5 de mayo del 2010.

En la capital peruana se graduaría como maestra de primaria en 1916. Años más tarde, a finales de 1921 iniciaría sus estudios en la Escuela de Aviación Civil de "Bellavista" de Lima, Perú donde fue discípula del piloto instructor francés don José Romanet. En 1922, Amalia sólo tenía un impedimento para recibir su brevet como aviadora: necesitaba su propio avión. *"El director de la Escuela de Aviación, Maurice Nott, dirigió una carta al presidente del Honorable Concejo Municipal de Potosí indicando que la alumna Amalia Villa de la Tapia estaba en condiciones de dar su último examen; pero que de acuerdo con los reglamentos debía ser cumplido en un aeroplano de propiedad de la candidata, y que por tanto pedía la cooperación del pueblo potosino*". Aunque hubo una colecta en Potosí para apoyar a la que sería su primera piloto, el dinero nunca llegó a su destinataria. En la biografía novelada de la aviadora Amalia, en el espejo del tiempo, la escritora Gaby Vallejo sugiere que con aquella recaudación se adquirieron los primeros dos aviones bolivianos, pero por otro lado, nuestro Miembro Correspondiente en Bolivia, don Ramiro Molina Alanes, nos aclara[6] que fue el gobierno boliviano quien habría pagado para completar los exámenes. Como haya sido, Amalia "después de exitoso vuelo en un avión Curtiss Jenny de 80 HP" finalmente se brevetó[7] el 15 de marzo de 1922, como la primera aviadora boliviana y cuarta a nivel de Latinoamérica.

Casi con 30 años y sin avión propio, y ya de retorno a Bolivia, emprendió una gran campaña para la creación de una Escuela Militar de Aviación, la misma que se hizo realidad el 12 de octubre de 1923, cuando solemnemente fue fundada en El Alto ese anhelado instituto del cual fue alumna fundadora; pero, ante su intempestiva clausura, decidió trasladarse por sus propios medios, a Francia donde realizó un curso superior de pilotaje en la Escuela de Aviación de la Casa Caudron en Crotoy, obteniendo un nuevo brevet internacional en 1927. En esta Escuela de vuelo, trabó amistad con Adrienne Bolland, con quien intentaría realizar un raid intercontinental París Nueva York, meses antes de la travesía de Charles Lindbergh[8].

De regreso a Bolivia, Amalia trató ir a la Guerra del Chaco para defender la Patria pero su intención no prosperó: *"La batalla no era para damas"*.

En el interín, en marzo de 1941 fue fundadora el Club de Aeromodelismo "Rafael Pabón" y en abril del mismo año, integrante fundador del primer Club de Planeadores en la ciudad de La Paz.

En 1958 -un año después de su fundación oficial- la Fuerza Aérea la incorporó a sus filas con el grado de Capitán, iniciando la ardua e incomprendida labor de recopilar datos, fotografías y todo documento que testimonie las distintas etapas de los anales de la Aviación Nacional, producto del cual son los tres tomos de su obra histórica "Alas de Bolivia", que a la fecha se ha constituido en un texto obligado de consulta sobre el tema.

---

[6] Molina Alanes, Ramiro. "***Cnl. AV. Amalia Villa de la Tapia, a 125 años de su nacimiento"*** Revista Aerohistoria N°7/2018.

[7] Ibid. El 14 de enero de 1922 el gobierno boliviano destinó la suma de tres mil bolivianos, para subvencionar los gastos *"que demande el estudio de perfeccionamiento de la señorita Amalia Villa de la Tapia, próxima a graduarse en la Escuela de Aviación del Perú"*

[8] *"Razones de incomprensión de la representación diplomática boliviana acreditada en París, frustraron a último momento el raid femenino franco boliviano sobre el Atlántico".* Villa de la Tapia, Amalia. ***Alas de Bolivia***. Tomo I. Página 125. 1974

Cuando se encontraba en la digna situación del servicio pasivo y ostentaba la jerarquía militar de Coronel, falleció en la ciudad de Cochabamba el 5 de marzo de 1994, a la longeva edad de 101 años, *"siempre orgullosa de ser boliviana"*[9].

Como homenaje póstumo a esta verdadera pionera de la aviación altiplánica, la Fuerza Aérea Boliviana nominó al novel Grupo Aéreo "65", asentado en Uyuni, como "Cnl. Av. Amalia Villa de la Tapia."

Casi al mismo tiempo que Amalia Villa, otras tres futuras pilotos se graduarían, una en Argentina y dos de ellas en el Brasil.

La primera de ellas, fue **Adela Guffanti** quien con sólo 18 años de edad, se recibió en el Aeródromo de Castelar el 29 de marzo de 1922, pero no pudo volver a volar por no contar con los ingresos necesarios para solventar los vuelos. Entonces un grupo de amigos y seguidores realizaron una colecta y le regalaron un avión. Guffanti se transformó entonces en la primera mujer propietaria de un avión en la Argentina, la tercera piloto mujer de su país y la quinta a nivel regional, con todo lo que significaba, en una época en donde el sistema jurídico argentino aparentemente aún no consideraba a la mujer plenamente capaz para ejercer todos sus derechos y obligaciones.

De las otras dos, la primera sería **Thereza De Marzo**, nacida en São Paulo el 4 de agosto de 1903, provenía de una familia de inmigrantes italianos. Sus padres, Affonso de Marzo y María De Parulli tuvieron seis hijos, de los cuales Thereza fue la única mujer.

Cuando con apenas tenía diecisiete años, Thereza revela su deseo de ser aviadora, sus padres se alarmaron. Sobre todo su padre, que era el que más quería que su pequeña princesa fuera reina de su propia casa algún día.

Pero Thereza era de ideas fijas y obstinada como pocas, ella quería surcar los cielos y sentir la libertad de ser libre. Sin miedo se trasladó andando hasta el Jardín Paulista en el aeródromo Brasil, para poder tomar lecciones de vuelo. Allí daban clases los hermanos Giovanni y Enrico Robba, quienes eran pilotos veteranos de la Primera Guerra Mundial y le propusieron cobrarle un precio de 600 mil reales por 10 horas de vuelo. Como su padre no le quiso dar el dinero, Thereza De Marzo decidió rifar su vitrola. El destino quiso que nadie resultara premiado, ya que quedaban dos boletos sin vender. Entonces pudo volver a sortearla una vez más, entre amigos de la familia y así empezar las clases.

Comenzó a aprender a volar en marzo de 1921. Como sus instructores Giovanni y Enrico viajaban mucho, los estudiantes pasaban mucho tiempo sin clases. Cuando le presentaron al piloto e ingeniero mecánico Fritz Roesler, un excombatiente de la Primera Guerra Mundial, natural de Estrasburgo, ella le

---

[9] Molina Alanes, Ramiro. "***Cnl. AV. Amalia Villa de la Tapia, a 125 años de su nacimiento"*** Revista Aerohistoria N°7/2018.

pidió que fuera su instructor. Con las clases más frecuentes, Thereza De Marzo progresó mucho. El 17 de marzo de 1922, voló sola por primera vez.

Fédération Aéronautique Internationale
BRASIL
Nós abaixo assignados, com poder desportivo no Brasil conferido pela Fédération Aéronautique Internationale declaramos que a Snra Thereza de Marzo
nascido em São Paulo
no dia 6 de agosto de 1903
tendo preenchido todas as formalidades exigidas, foi diplomado
Piloto-Aviador Internacional
aos 8 de abril de 1922
O Presidente do Ae. C. B.
Commissão Desportiva Aeronautica
O Presidente
Assignatura do Titulado
Thereza de Marzo
N.º do Diploma: 76

Continuó entrenando y volando sin el instructor cuatro veces más, hasta que el día 8 del mes siguiente (abril) se presentó al examen. Despegó en el avión francés Caudron G-3, 120 CV, con motor rotativo y permaneció en el aire durante 40 minutos, realizando las maniobras. El vuelo fue perfecto y el aterrizaje fue muy técnico y hábil. La pista era pequeña, de 150 metros de largo y 60 de ancho, lo que provocó la admiración de los asistentes a la carrera.

Los examinadores fueron el Dr. Luiz Ferreira Guimarães, director del Aero club de Brasil que fue a São Paulo especialmente para este propósito, y los diputados Manoel Lacerda Franco, Amadeu Saraiva y Giovanni Robba, además del instructor Fritz Roesler.

Thereza De Marzo recibió la licencia N° 76 del Aero club de Brasil, que estaba afiliado a la Fédération Aéronautique Internationale. Así se convertía en la primera mujer brasileña en volar sola y recibir el diploma de piloto aviador internacional y la séptima de Iberoamérica.

Thereza empezó a realizar vuelos, primero de cortos recorridos, luego más largos y días después, realizó el 1er raid a la ciudad de Santos donde sobrevoló la estatua de Bartolomeu De Gusmão. También tuvo el honor de participar en la delegación que dio la bienvenida a Sacadura Cabral y Gago Coutinho, los aviadores portugueses que llevaron a cabo la primera travesía aérea del Atlántico sur en junio de 1922.

Esta joven emprendedora, creó las “Tardes de Aviación”, en las que se efectuaba vuelos con pasajeros. Durante cuatro años Thereza realizaría vuelos de manera continuada; algo más de 350 horas de vuelo acumuló durante este tiempo. Pero Thereza aspiraba a más; y en 1923 comenzará una nueva aventura: la construcción de un hangar en Ipiranga.

Para obtener el dinero necesario no le importó pedir donaciones en la plaza pública de Santos, tampoco le importaba ir recorriendo las tiendas y los negocios de la localidad pidiendo donativos para su cumplir su sueño. Y fue así que lo cumplió; con el dinero obtenido, la ayuda de Fritz Roesler y su hermano

Antonio de Marzo se construye el hangar. Lo bautizan como Hangar Theresa de Marzo y se convierte en la sede de la Escuela de Aviación de Ipiranga.

Durante esta época el que había sido su instructor y compañero de fatigas además de vuelo, Fritz Roesler se enamora de ella. La propone matrimonio y Teresa, también enamorada, le acepta; la pareja se casa un 25 de septiembre de 1926. Su boda fue todo un evento social, a ella acudieron muchas personalidades brasileñas y fue primeras planas de la prensa brasileña.

Pero ocurrió algo inexplicable. Roesler, que había acompañado durante años a Teresa en los vuelos y que sabía perfectamente lo que significaba volar para ella le prohíbe pilotar más. Roesler rápidamente clausura las clases en la Escuela de Aviación, vende el hangar y se mudan al Campo de Marte. Pero que prohibiera pilotar a Teresa no significa que él dejara de pilotar. Instalados ya en Marte, abren un nuevo hangar. Por aquellos días, Brasil pasaba por tiempos difíciles y cada vez era más costoso mantener un avión. Thereza, instada por su marido le pide a Washington Luís Pereira de Sousa, presidente de la República, un subsidio para pagar la gasolina. El presidente se negó a ayudar al nuevo proyecto de Roesler y su señora. Poco después el hangar de Marte tuvo que cerrar definitivamente.

El matrimonio abandonó los vuelos y vivieron juntos durante más de 45 años. Thereza falleció en 1986 en São Paulo y mientras su espíritu surca los cielos, sus restos descansan en el cementerio de Araçá.

La segunda aviadora de Brasil, y solo por un día de diferencia, fue la señorita **Anésia Pinheiro Machado** quien obtuvo la licencia N°77 para volar en Brasil.

Definitivamente a Anésia le fue mucho mejor que a Thereza, pues nadie se opuso a su carrera como piloto, donde cosechará muchísimos éxitos y logros. En 1922, después de licenciarse, se convierte en la primera mujer en llevar a un pasajero en su biplano Caudron. También fue la primera mujer en participar en vuelos de acrobacia. A los 18 años, solo cinco meses después de recibir el brevet de piloto, Anésia realizó su primer viaje interestatal entre São Paulo y Río de Janeiro, cubriendo una distancia un poco superior a 358 kms.

Brevet N°77 de Anésia Pinheiro Machado

Caudron G-3 de Anésia Pinheiro Machado y bautizado como "Bandeirante".
(Ex "MADO" de la célebre aviadora francesa Adrienne Bolland). 17 de marzo de 1922
Fotografía tomada el día de su primer vuelo sola. Gentileza del señor Eloy Martín de Argentina.

Esto representó una gran hazaña para la época, pues el vuelo que se realizó en condiciones muy riesgosas, le tomó cuatro días llegar a destino, donde las autoridades la recibieron para entregarle un premio: una medalla de oro obsequiada entonces, por el mismísimo Alberto Santos Dumont, pionero de la aviación brasileña y Padre de la Aviación Mundial.

Realizó innumerables vuelos populares y otros acrobáticos. Entre 1927 y 1928 publicó una columna dominical en el diario "*O Pais*" de Río de Janeiro, por lo que se le reconoce como una de las primeras mujeres en escribir sobre aviación, y más desde el punto de vista de un piloto. Fue representante en Brasil de la "Asociación Internacional de mujeres en la Aeronáutica" (IAWA por sus siglas en inglés), y en 1940, se convirtió en la primera mujer de Brasil en obtener una licencia de piloto de transporte.

Noted Brazilian Aviatrix Guest of Aviation Club

Senora Anesia Pinheiro Machado, famous Brazilian aviatrix, was guest of honor at the monthly breakfast meeting of the Aviation Club today at the Statler Hotel.

Senora Machado was the first woman in Brazil to make a solo flight, the first to fly with passengers and the first to make acrobatic flights. She was the first woman in South America to obtain the commercial "brevet" and is still the only woman in Brazil with the title. She also holds the women's altitude record in Brazil.

Senora Machado leaves this afternoon for Houston, Tex., where she will take a flying course. She also will seek an instrument rating.

Brig. Gen. Robert L. Denig, public relations officer for the Marine Corps, also was an honor guest at the meeting.

THE HECHT C

The Evening Star, Washington D. C., martes 13 de abril de 1943

En 1943, Anésia viajó a los Estados Unidos de Norteamérica a perfeccionarse, realizando un curso avanzado de aviación, obteniendo la licencia de piloto comercial e instructor de vuelo.

Al regresar a Brasil fue instructor de vuelo por instrumentos entre 1944 y 1948 en la Fuerza Aérea Brasileña.

Audaz, decidida y con gran destreza, en 1951 Anésia hizo un vuelo transcontinental, uniendo las tres Américas, desde Río de Janeiro a Nueva York[10]. Ese mismo año, también cruzó la Cordillera de los Andes, en un avión monomotor Ryan Navion Super 260[11], desde el Paso del Aconcagua, en Santiago de Chile a Mendoza, en Argentina, emulando los anteriores cruces de otras aviadoras, tales como la francesa Adrienne Bolland en 1921; la alemana Elly Beinhorn en 1926; la norteamericana Laura Ingalls en 1934, la francesa Maryse Bastié en 1938 y las pilotos chilenas Ada Zerbi y Dora Domínguez de Picó en julio de 1948.

En 1956 realizó un vuelo internacional para celebrar el Año de Santos Dumont dando conferencias sobre la personalidad del aviador y el desarrollo de la aviación brasileña.

Hizo frecuentes viajes a los Estados Unidos, y en 1976, asistió como representante de Brasil, a la inauguración del Bosque Internacional de la Amistad, realizado en Kansas, donde plantó el Árbol de Brasil. Participó además en congresos y convenciones de aviación, en diversos países.

A lo largo de su carrera; Anésia, octava aviadora a nivel regional, recibió reconocimientos y honores tanto en Brasil como en el extranjero, entre los que se encuentran el título de Decano de la Mujer Mundial de la aviación reconocimiento otorgado por parte de la Federación Aeronáutica Internacional y proclamado en Estambul en 1954; la medalla del

VIAJE DE BUENA VOLUNTAD

BUENOS AIRES, Nov. 29. (UP) —La señora Anesia Pinheiro Machado, que hace un vuelo de buena voluntad por Suramérica en homenaje al cincuentenario del histórico vuelo de Santos Dumont en París en 1906, llegó hoy en avioneta biplaza.

Partiendo de Río de Janeiro con el apoyo del Ministerio de Aeronáutica de Brasil, visitó Montevideo en camino, y luego partirá para Asunción, Mendoza, Santiago de Chile, Arica, La Paz, Lima, Quito, Bogotá y Caracas.

La señora Pinheiro es piloto civil, piloto comercial, piloto militar y profesora de entrenadores Link.

[10] Diario las Américas. 30 de noviembre, 1956, Página 3.

[11] Durante el viaje la acompañó el copiloto Archibald Danny, representante de Ryan Navion. El avión totalmente metálico, era de cuatro plazas provista de un motor de 260 HP, el cual desarrollaba una velocidad de crucero de 160 millas, confiriéndole al aparato una autonomía de 600 millas, rendimiento que lo coloca en la misma línea de máquinas mucho más grandes. El gasto de combustible llegaba a 11 galones por hora, además estaba provisto de todo el instrumental, al igual que los aviones de pasajeros de la época. El techo, es decir, la altura máxima que alcanza no era menor de 18 mil pies.

Atlántico Sur, Medalla al Mérito Aeronáutico, al Mérito Naval del Brasil. Fue también distinguida en Alemania, Chile[12], Estados Unidos, Francia, Paraguay y Venezuela, entre otros.

En España, **María Bernaldo de Quirós**, nacida el 26 de marzo de 1898 en Madrid, era hija del matrimonio de Rafael Bernaldo de Quirós y Mier y Consolación Bustillo y Mendoza.

Aunque Maria Bernaldo había soñado con volar desde niña, no fue hasta su segundo matrimonio que comenzó a entrenar con el instructor de vuelo José Rodríguez y Díaz de Lecea en un De Havilland DH-60 Moth. En 1928 será la primera mujer en España en obtener una licencia de piloto, rindiendo su examen a principios de octubre de 1928 en el aeródromo de Getafe al sur de Madrid. Un mes más tarde, el 24 de noviembre, recibirá la licencia de la Escuela Nacional Aeronáutica en de ese mismo año, a tan sólo siete años después de Benito Loygorri, el primer piloto español licenciado en esa nación.

María Bernaldo participará en diversas demostraciones y exposiciones de vuelo en el norte de España, incluidas las de Vitoria, San Sebastián, Oviedo, Gijón y Vigo. También sobrevoló el coche del Infante Jaime, duque de Segovia cuando llegó a La Coruña en 1929, tirando flores al pasar por debajo. El mismo año, como resultado de la aclamación pública, recibió la insignia de aviación militar del Royal Aero Club, una distinción poco común para un civil. Una relación desarrollada con su instructor de vuelo Díaz de Lecea, llevó a un divorcio secreto con su esposo en 1929. A raíz de ello, será una de las primeras mujeres en aprovechar la Ley de Divorcio de 1932, aprobada durante la II República española, que fue la primera ley que reguló el divorcio en España.

[12] Le fue concedido el Título de "Miembro Honoris Causa" de la Fuerza Aérea de Chile. S 3 N°36, Santiago, 5 de abril de 1951.

La novena aviatriz de la región fue **Aris Emma Walder**, quien si bien había nacido en 1898 en Montevideo, Uruguay, estaba radicada en Buenos Aires, Argentina, pues estaba casada con un aviador profesional de esa nacionalidad.

Su introducción en la aviación, nace de acompañarle como pasajera, en la mayoría de sus vuelos. En 1928 durante una exhibición que su marido realizaba en Bahía Blanca, chocó con el avión de un piloto irlandés, donde halló terrible muerte al ser despedido del aparato, cayendo al vacío.

No obstante a la tremenda desgracia ocurrida, Aris decidió convertirse en aviadora, realizando un curso en el Aero Club Argentino a través del cual, el 4 de enero de 1930, a poco menos de dos años de viudez, obtendrá su diploma de piloto de aviación civil, sobre un biplano Curtiss JN-4 Jenny, en el Aeródromo Central Bernardino Rivadavia[13] en Morón. Se volvió a casar con otro aviador argentino, Carlos Muffatti, a quien conoció en el aeródromo, y del que al poco tiempo lamentablemente volverá a enviudar[14].

Aris continúo volando; pasado algún tiempo, se casó por tercera vez con un industrial alejado de toda actividad aeronáutica, sin embargo su interés por la aviación jamás declinó y fue una de las grandes pasiones de su vida, incursionando tiempo más tarde como piloto de planeador, situación que le valió ser reconocida en febrero de 2003, cuando la Intendencia de Montevideo, designó en su honor, un pasaje peatonal[15] como Pasaje Aris Emma Walder.

La décimo aviatriz iberoamericana, resultó ser **Berta Moraleda**, una joven dieciochera que trabajaba como telefonista de la Panamerican Airways, en La Habana, quien por motivos laborales decide inscribir su nombre, como la primera mujer cubana que logra manejar un avión en la Isla de manera profesional.

En aquellos días, la Compañía de Aviación Curtiss estableció en Cuba una escuela en el aeropuerto de Rancho Boyeros, en la cual Berta se matriculará en su primer curso. Al respecto, como la joven futura piloto no tenía como pagarlo, solicitó una entrevista con Alfredo Hornedo y Suárez, propietario del diario Excelsior-El País. En la cual le propuso que solventara su paso por la Escuela Curtiss. Prometiéndole devolverle el dinero, cuando trabajara en su diario. La idea consistía en que ella

---

[13] El 29 de diciembre de 1925 el presidente argentino Marcelo Torcuato de Alvear autorizó al servicio aeronáutico del Ejército a arrendar un terreno ubicado en el Partido de Morón, para construir allí un aeródromo para uso de la aviación civil de la Capital y sus alrededores. En enero de 1926 se tomó posesión del predio y el 5 de febrero de ese año, se lo nombra como *Aeródromo Central Bernardino Rivadavia*.

[14] Fallecen los aviadores Carlos Muffatti y José Pirón en un avión Moth de la Compañía Aeropostal. "Caras y Caretas" Nº 1.780, Página 87. 12/11/1932

[15] Desígnase con el nombre de ARIS EMMA WALDER, al pasaje peatonal ubicado al Norte de la calle Gral. (Av.) Cesáreo L. Berisso, que une la Av. de las Instrucciones con la calle propuesta con el nombre de Mario García Cames. Resolución N° 383/03 del 3/2/2003.

pilotearía una aeronave para llevar las matrices del periódico a Santa Clara, donde se haría la impresión de los ejemplares que hacían el enlace con el tren vespertino, llegando el diario a Camagüey y Oriente antes que su competencia, el Heraldo de Cuba. Hornedo se encantó con la propuesta de la muchacha, accediendo a financiar su curso de vuelo y emprender con su propuesta de negocios.

Ya en la escuela, esta jovencita sencilla se ganaría el reconocimiento de todos por su instinto innato para enfrentar los desafíos. Su instructor de vuelo, M. Faulkner, señalaría sobre ella: *"En el aire es valiente. Y cuando ejecuta el salto de la muerte y otras piruetas, a pesar de que apenas llega a las diez horas de vuelo, ya ella toma los controles y, por iniciativa propia, levanta el biplano Fledgling*[16]*, hace virajes sobre el aeródromo y aterriza como un piloto experto".*

El 31 de marzo de 1930, cuando todavía era una estudiante, Berta acompaña a la piloto norteamericana miss Frances Harrell, una de las pocas damas que poseía licencia de aviación por aquellos días quien ese día se luce con varias destrezas para enseñar a la cubana. Después, Berta Moraleda la seguirá en otro avión para realizar junto a ella, un arriesgado looping the loop. El domingo 6 de abril, la criolla hace una demostración de diez minutos en un programa de acrobacias aéreas que convocó a miles de personas. ¡Su éxito sería irreversible!

Berta completa cincuenta horas de vuelo y se gradúa de forma meritoria en mayo de ese año, a pesar de que la escuela Curtiss no había resultado fácil —tres alumnos mueren al caer sus ligeros aparatos— .

Finalmente, acude al Excelsior-El País para desempeñar su puesto y cumplir con el acuerdo, pero el presidente Gerardo Machado prohibiría los vuelos sobre la capital para tratar de evitar eventuales ataques contra su gobierno. Sin embargo, lograría un permiso no oficial, con el fin de seguir realizando maniobras de entrenamiento a bordo de un biplano Curtiss Fledgling.

Debido a las dificultosas circunstancias, Berta, se encontraría nuevamente sin trabajo, abandonando, en parte, sus vuelos y convirtiéndose en la secretaria del presidente de la W. M. Anderson Trading Co. A partir de entonces, caerá presa del trabajo de oficina, y no mucho más tarde, se casará con el doctor Eduardo Sabas Alomá, profesor de Fisiología, con quien tendría dos hijos. Eso sí, se cuenta que jamás se olvidará del *Cielito lindo* del mexicano Quirino Mendoza, su himno de vuelo, y su principal constancia de identidad.

La décimo primera aviatriz a nivel iberoamericano y primera en su país, será nada menos que la chilena **Graciela Cooper Godoy**, quien había nacido en Santiago en el año de 1911.

Si bien de niña, Graciela siempre se había manifestado en el seno de su familia sobre la idea de poder volar, jamás soñó que un día el destino golpearía las puertas de su casa. Cierto día en el año de 1928,

[16] El Curtiss Fledgling, conocido internamente por Curtiss como el Modelo 48 y el Modelo 51, era un avión de entrenamiento desarrollado para la Armada de los Estados Unidos a fines de la década de 1920 y conocido en ese servicio como el N2C.

el entonces Jefe de la Dirección de Aviación Militar chilena, el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, quien andaba en busca de un lugar apropiado para construir el futuro Aeropuerto de Santiago, se apareció en el fundo Santa Teresa de Lo Ovalle, que era de propiedad de sus padres don Enrique Cooper y doña María Herminia Godoy.

Este campo estaba ubicado en los terrenos colindantes con aquellos donde hoy en día precisamente está ubicado el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Al escuchar el entusiasmo con que el comandante Merino se refería el futuro de la aviación nacional y de la necesidad de implementar una serie de campos aéreos, hizo que aumentara el interés de ella por llegar a ser piloto y hacia ello dedicaría todos sus esfuerzos.

Un día en que debió acompañar a su madre a Santiago para hablar con el comandante Merino, referente a detalles de la posible venta del fundo para la construcción del proyectado aeropuerto, aprovechó la oportunidad para preguntarle de cómo podía llegar a ser piloto.

Su momento llegaría pronto, cuando el entonces también presidente del Club Aéreo de Chile, don Arturo Merino Benítez, a comienzos de 1929, fomentara la aviación civil a través de cursos para formar nuevos pilotos -*no olvidándose de seleccionar los alumnos a fin de asegurar su resultado*[17]- y dos becas para pilotos civiles mujeres.

Al respecto, el propio comandante Merino señalaría: *"A formar este ambiente, tienden estos cursos organizados recientemente, como así también los festivales aéreos que han organizado las autoridades de nuestra aviación militar y que serán cada vez más frecuentes y lucidos.*

Sólo en un país en que se logra tal objeto, puede pensarse en mantener, con base segura, una aviación militar fuerte y una comercial adecuada a las conveniencias nacionales presentes y futuras. La mujer no se ha quedado rezagada en aportar sus entusiasmos tan generosos a esta empresa y fueron numerosas las niñas de nuestra sociedad, tanto de aquí como de provincias, que solicitaron recibir instrucción de vuelo.

Los dirigentes de la aviación civil comprendieron que este santo entusiasmo debía aprovecharse en forma que rindiera su fruto, y acordaron seleccionar, en forma muy concienzuda, las aspirantes a aviadoras de modo que las primeras lleguen a servir de seductor ejemplo que arrastre gran número de decididas imitadoras."[18]

Graciela Cooper se había enterado de esta oportunidad a través del propio Merino, y rápidamente postuló junto a otras 60 interesadas. Analizadas todas las postulaciones, la fortuna quiso que Graciela fuera una de las dos beneficiadas junto a Clemencia Echeverría Palma, quedando además pendiente una tercera postulación, que correspondería a una señorita de nombre María Bravo[19].

---

[17] Revista Chile Aéreo N°4 de abril de 1929. Página 3.

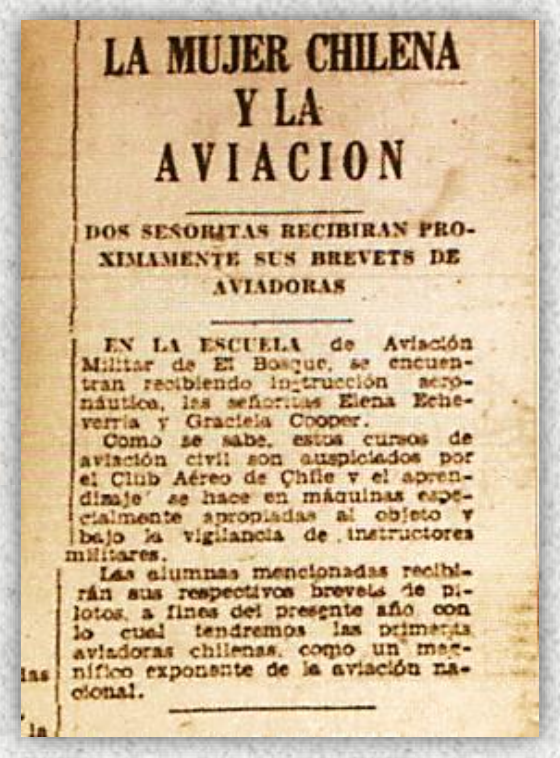
[18] Ibid.

[19] En la 8va. Reunión ordinaria del Club Aéreo de Chile, sostenida en mayo de 1929, se llegó al siguiente acuerdo con respecto a la postulación de María Bravo: *"abrir un concurso para otorgar una beca que asegure instrucción gratuita a la que en él salga favorecida, en homenaje a la primera mujer aviadora. Se fijaron los requisitos además, que hay que reunir para oponerse al concurso".*

Es así que Graciela Cooper inició sus clases en la Base Aérea El Bosque y logró pasar cada uno de los obstáculos que se le presentaron hasta rendir su examen en un avión biplano De Havilland Cirrus Moth del Club Aéreo de Chile, bajo la atenta y severa mirada de sus Instructores Capitanes Rafael Sáenz y Carlos Montecino y la prensa nacional.

Con su ejemplo impulsó el ingreso de la mujer chilena a la aviación. Después de cuarenta horas de vuelo, recibiría su brevet (licencia) de piloto de manos de sus instructores, el 26 de julio de 1930, convirtiéndose así en la primera chilena en convertirse en piloto.

El 15 de julio de 1929, la prensa local publicaba lo siguiente:



LA MUJER CHILENA Y LA AVIACION

DOS SEÑORITAS RECIBIRAN PROXIMAMENTE SUS BREVETS DE AVIADORAS

EN LA ESCUELA de Aviación Militar de El Bosque, se encuentran recibiendo instrucción aeronáutica, las señoritas Elena Echeverría y Graciela Cooper.

Como se sabe, estos cursos de aviación civil son auspiciados por el Club Aéreo de Chile y el aprendizaje se hace en máquinas especialmente apropiadas al objeto y bajo la vigilancia de instructores militares.

Las alumnas mencionadas recibirán sus respectivos brevets de pilotos, a fines del presente año con lo cual tendremos las primeras aviadoras chilenas, como un magnífico exponente de la aviación nacional.

Como la instrucción teórica era escasa en aquellos años, ambas jóvenes se iniciaron casi de inmediato los vuelos, los que se realizaban de preferencia los fines de semana en los Cirrus Moth. Graciela poco a poco fue aventajando a Clemencia y ganó experiencia hasta lograr cierto dominio sobre ellos. No obstante que Clemencia ponía todo su empeño en cada vuelo y ciertamente alcanzó a volar, no pudo dar su examen final por presiones familiares que detonaron finalmente en el abandono del curso.

Por otra parte Graciela, a pesar de los progresos alcanzados y de la confianza que sentía de sí misma, no la dejaban volar sola, ya que indudablemente era mucha la responsabilidad que el Club Aéreo tenía ante sí. No olvidemos que estamos hablando del año 1929 y que ella, era la primera mujer que recibía instrucción de vuelo en Chile.

En una ocasión en que salió a volar con uno de los instructores, el Teniente 1° Humberto Díaz Plaza, aquel le consultó la razón por la cual aún no la autorizaban a volar sola, si en su opinión ella piloteaba tan bien. Para demostrárselo efectuaron tres circuitos de tránsito alrededor de la cancha, con sus respectivos aterrizajes, durante los cuales el teniente puso sus manos en los montantes de las alas, para que la muchacha viera que él no intervenía para nada en la conducción del avión.

Estimulada por esta muestra de confianza decidió solicitar a su instructor que le permitiera volar sola. El 24 de octubre de 1929 insistió tanto que el capitán Sáenz después de aterrizar, sin detener el motor se bajó del avión en la mitad de la pista diciéndole; *"Porfiada, a pesar que ha volado peor que nunca, si quiere puede irse sola"*. Ante tal muestra de confianza, sin pensarlo dos veces puso motor y despegó, sintiendo mientras se elevaba, una felicidad como jamás había experimentado[20].

[20] Barriga Kreft, Sergio. ***Graciela Cooper Godoy, ella fue la primera.*** Revista Aerohistoria N°6/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Su sueño se había hecho realidad. El vuelo lo realizó con toda perfección y lo único que extrañó era que el avión estaba más liviano por la falta de su instructor. Al aterrizar fue felicitada en forma entusiasta por sus compañeros y jefes de la Aviación Militar, siendo el más contento su instructor.

Graciela Cooper Godoy

Todo continuó su ritmo normal y meses más tarde los vuelos de instrucción comenzaron a realizarse en el recién construido aeropuerto Los Cerrillos, a donde el Club Aéreo estaba trasladando sus instalaciones. Normalmente era César Copetta Brosio, el primer aviador que en 1910 había volado en Chile, quien pasaba a buscarla a su casa de calle Blanco Encalada, para llevarla hasta Los Cerrillos, situación que la hacía objeto de las bromas del resto de los pilotos del Club.

Todo se sucedía dentro de la mayor normalidad, hasta que el 1° de febrero de 1930 una vez más salió a volar junto a su instructor, pero esta vez como pasajero, pues se trataba sólo de un vuelo de placer. El capitán Sáenz había consultado al mecánico de cancha sobre cuál era el mejor avión, a lo que éste le había recomendado el Cirrus N°2. Ante ello tuvo un pequeño sobresalto y sintió cierto rechazo ante la

idea de volar en ese avión, ya que se sabía que experimentaba algunos problemas con el acelerador. Sin embargo, prefirió guardar silencio y salió con él.

No bien habían despegado cuando el motor se detuvo bruscamente, perdiendo velocidad y cayendo violentamente sobre una casa que había cerca del aeropuerto. Casa y avión resultaron destruidos por completo y ambos pilotos heridos. Como consecuencia de ello, sufrió un corte en la cara y lesiones en la columna que obligaron a su inmediata hospitalización. No obstante este grave accidente, su interés por la aviación no decayó y por el contrario, tan pronto fue dada de alta reinició sus actividades de vuelo. Es así que finalmente, el sábado 26 de julio de 1930, ante una comisión designada por el Club Aéreo de Chile rendirá su ansiado examen, siendo designado examinador de vuelo el propio Capitán Carlos Montecinos Asenjo.

Cuando se casó, se alejó de la actividad aérea pero su ejemplo permitió abrir los cielos a todas las mujeres que, al igual que Graciela Cooper, deseaban volar.

Luego en 1953, retomó su pasión por el vuelo integrándose nuevamente al Club Aéreo de Chile, actual Club Aéreo de Santiago. Graciela Cooper falleció a los 89 años en 1997.

En su honor, en nuestro país se ha establecido el día 26 de julio como el Día de la Mujer Piloto, para conmemorar a una de las pioneras de la aeronáutica nacional.

El segundo caso de pilotos mujeres que recibiera su brevet, correspondió a una joven estudiante de provincia, me refiero a Viola Blackburn Melin.

Ella ingresó al primer curso de vuelo que impartiera la filial del Club Aéreo de Chile, Filial Temuco, rindiendo exitosamente su examen, el 13 de septiembre de 1930.

Para ir finalizando esta reseña con las primeras doce mujeres pilotos que participaron de la aviación iberoamericana, me gustaría agregar estos últimos casos, uno de ellos, incluye un nuevo papel fundamental para la aviación. Se trata de la joven **María Marta Castellanos Aguilar,** una mujer aviadora guatemalteca, que fue la primera mujer en inscribirse en la aviación del Ejército de Guatemala y hasta donde conozco y he podido averiguar, la primera en volar un avión militar como piloto.

Castellanos nacida en Sacatepéquez en 1912, empezó a involucrarse y a disfrutar de la aviación en la década de 1920, con la visita a Guatemala de pilotos internacionales que hacían acrobacias aéreas. Pese a que en el país centroamericano no se contaba con mujeres aviadoras en aquella época, Castellanos solicitó y aprobó un curso a distancia, enviado por correo, pagado y con el aval de su madre, doña Florencia Aguilar.

Posteriormente, la joven se convirtió en la primera mujer en ingresar al entonces Cuerpo de Aviación Militar de Guatemala [21], después de solicitar la autorización gubernamental mediante una misiva al presidente recientemente asumido, general Jorge Ubico Castañeda, quien impresionado por la misiva, le ofreciera otorgar a Castellanos una beca, para convertirse en piloto civil y estudiar en los Estados Unidos, pero la joven aviadora tuvo que declinar el ofrecimiento al no ser autorizado por su madre.

En el Ejército, su aceptación requería que cumpliera con todos los reglamentos militares, incluyendo el uso de pantalón, asunto el cual su madre se lo prohibía, "*por lo que Castellanos todos los días salía de su hogar en vestido y posteriormente se cambiaba de ropa antes de llegar a la FAG*".[22]

El primer vuelo sola de la piloto guatemalteca se registró el 20 de mayo de 1931, cuando Castellanos tenía tan solo 19 años. La mayoría de sus viajes tenían como destino, principalmente la ciudad de Quetzaltenango y el departamento de Petén.

Hay registros que en uno de esos viajes, cuando volaba como copiloto, la aeronave tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia y perdió el ala, pero ambos tripulantes salieron ilesos. El piloto pasó un mes preso por el incidente mientras se realizaba la respectiva investigación.

Castellanos dejó la aviación años después al contraer nupcias con Lázaro Nery Rodríguez, con quien formará una familia con cinco hijos. En 2012, tres meses antes de morir, la Fuerza Aérea Guatemalteca la galardonó con su máxima distinción, la Cruz de la Fuerza Aérea.

Hermelinda Urvina Mayorga, nació el 26 de septiembre en Ambato, Ecuador en 1905 y fue la primera mujer ecuatoriana y sudamericana en obtener una licencia de piloto de aviación en el año 1932 en la Safair Flying School, en Long Island de los Estados Unidos de Norteamérica. En este país, fue una de las fundadoras de la organización más grande de mujeres piloto de Norteamérica, las "Ninety Nines", compartiendo espacio y época con los célebres Amelia Earhart y Charles Lindbergh.

---

[21] A la Fuerza Aérea Guatemalteca (FAG) se le considera activa desde 1921, con la creación de la Escuela Militar de Mecánicos de Aviación, que venía funcionando en el Aeródromo del Campo Marte, a los campos de la Finca Nacional "La Aurora", contando por aquel entonces con un avión Blériot XI-2, un Deperdussin TT y dos Avro 504-K. En 1929 se suprimirá la Escuela Nacional de Aviación, creándose el entonces Cuerpo de Aviación Militar de Guatemala, organismo del Ejército que llevará esa denominación hasta 1944, cuando los acontecimientos políticos que sacudieron la sociedad guatemalteca, lleven al triunfo del movimiento del 20 de octubre, donde el Ejército sea totalmente reorganizado, y en base al Decreto N° 59 del 5 de mayo de 1945 se reforme el reglamento interno del Cuerpo de Aeronáutica Militar adoptando luego su actual nombre de Fuerza Aérea Guatemalteca, entidad organizada, equipada y entrenada para planificar, conducir y ejecutar las acciones que impone la Defensa Militar del Estado en lo referente al empleo del poder aéreo.

[22] Martínez, F. ***Marta Castellanos***. Revista Contrapoder. Año 3. Número 144. pp.43, 2016.

Hermelinda Urbina Mayorga, la única mujer piloto del Ecuador en su época. *(Gentileza de https://lahora.com.ec)*

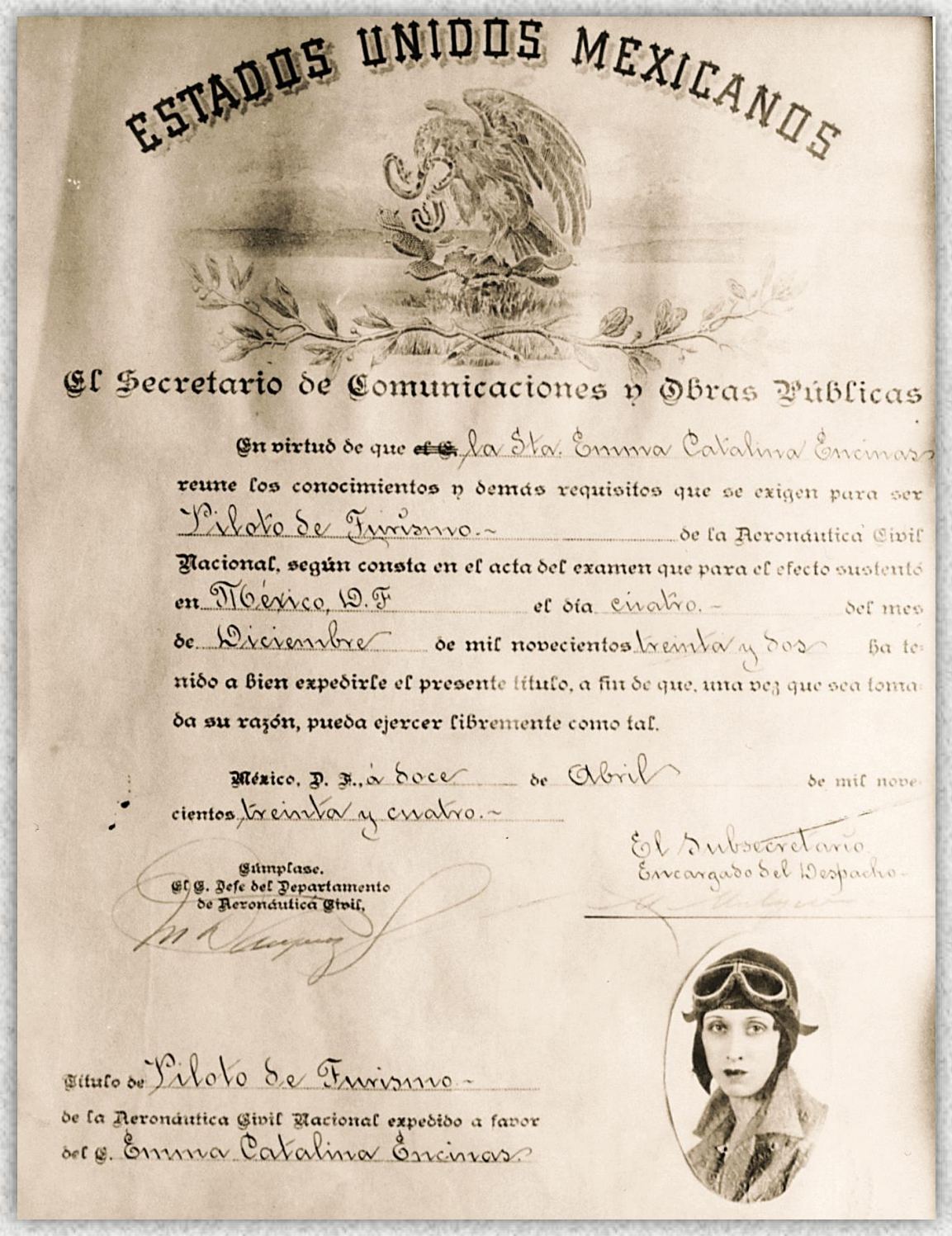
En junio de 1936, participó en el Raid New York - Montreal, donde se convirtió en uno de los 12 pilotos en superar con éxito dicho vuelo. En febrero del año siguiente, Hermelinda obtuvo la licencia de piloto privado por parte de México, donde volaría en una aerolínea de correo entre este país y Nueva York, marcando muchos más logros durante su carrera.

Ese mismo año, y con el anhelo de persistir en su profesión de piloto, y con la desventaja de los altos precios de arriendo de aeronaves, con la ayuda de su marido logró adquirir un pequeño aeroplano de segunda mano en el cual pudo realizar viajes de New York a Canadá, New York a México, entre otros.

En 1945, Hermelinda tuvo una exitosa participación en el Carnaval del Aire efectuado en la Habana, Cuba. Sin embargo, a su regreso a Ecuador perdió de vista a sus compañeros y barcos que marcaban la ruta, razón por la cual sufrió un fuerte accidente que resultó en la pérdida de su preciado aeroplano. Como consecuencia de su accidente, Urvina decidió abandonar su carrera en la aviación y establecerse de vuelta en su natal Ecuador, donde se establecieron en Quito. Años más tarde, tras la muerte de su marido, en 1990 se irá a vivir al Canadá junto a su hija Rosario Briones. Hermelinda fallecerá con casi 103 años de vida, el 20 de septiembre de 2008 en la ciudad de Toronto, Canadá.

En México, una joven llamada **Emma Catalina Encinas Aguayo**, se convertirá en la primera piloto femenina de ese país. Nació en el Mineral de Dolores, Chihuahua el 24 de octubre de 1909. Su primer contacto con la aviación tuvo lugar a principio de los años 20, cuando asistió a una de las famosas carreras aéreas "*All Women Air races*" organizadas en el campo aéreo de Santa Mónica, quedando prendida de la aviación.

Emma inició sus estudios de vuelo en la escuela que fundara en Chihuahua el Coronel Roberto Fierro y los concluiría en la Ciudad de México, dónde hizo los exámenes finales ante sinodales oficiales el 20 de noviembre de 1932 en el aeródromo de Balbuena, y recibió su brevet de Piloto de Turismo N° 54, otorgada por el Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas pocos días más tarde, el 4 de diciembre.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

El Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas

En virtud de que ~~el C.~~ la Sta. Emma Catalina Encinas reune los conocimientos y demás requisitos que se exigen para ser Piloto de Turismo.~ de la Aeronáutica Civil Nacional, según consta en el acta del examen que para el efecto sustentó en México, D.F. el día cuatro.~ del mes de Diciembre de mil novecientos treinta y dos ha tenido a bien expedirle el presente título, a fin de que, una vez que sea tomada su razón, pueda ejercer libremente como tal.

México, D. F., á doce de Abril de mil novecientos treinta y cuatro.~

Cúmplase.
El C. Jefe del Departamento de Aeronáutica Civil,

El Subsecretario
Encargado del Despacho.

Título de Piloto de Turismo.~
de la Aeronáutica Civil Nacional expedido a favor del C. Emma Catalina Encinas

Documento gentileza de don Hugo Gutiérrez González, Miembro Correspondiente de nuestra corporación en México

Tras unos nuevos y esporádicos vuelos, Emma terminó casándose y dedicándose a traducir documentos del inglés al español, hasta su muerte en 1990.

Algunas consideraciones finales

Variados textos consultados señalan desde un principio que las proezas realizadas por muchas de estas aviatrices aquí presentes, desataron opiniones contradictorias; mientras que unas pocas fueron objeto de admiración para algunos, para otros, incluso científicos, fueron un espécimen raro que desdecía su docta opinión sobre el género femenino.

En algunos casos, se llegó a asegurar que las mujeres, no estaban hechas para el vuelo dado que algunos de sus órganos no podrían soportar el viaje aéreo. De nuevo la naturaleza, como tantas veces anteriormente, se hacía excusa del mandato cultural y del alejamiento de las mujeres de todo aquello que recordase la tecnología o el trabajo duro. De nuevo, también, la norma aspiraba a legitimarse mediante una metáfora de naturalización que pretendía dejar de lado cualquier duda crítica.

Otra base para el rechazo social a estas mujeres, y no de menor importancia que la anterior, fue la cuestión de la vestimenta. Hechos que puede parecer frívolos y banales, pero que de seguro influyeron decisivamente en esa relación de las aviadoras con la moda, es así que, en Europa, una de las más conocidas aviadoras de aquellos primeros días, Hélène Dutrieu volara sin el clásico corsé. Luego se añadió el uso del confortable pantalón y otros adminículos que facilitaban el acceder a las alturas. No es raro que históricamente las mujeres hayan encontrado en el modo de vestir un camino de seducción pero también un modo de subversión, de protesta, de tensión a la norma e incluso de ruptura, de reconstrucción y resignificación, construyendo al final del día, un patrón sociohistórico de homologación al vestir masculino, y con ello, haber producido otra objeción inicial.

La existencia de dos trascendentales conflictos bélicos, que hicieron escaso el patrón mano de obra en tareas antes propias de hombres, contribuyeron a que las mujeres hicieran uso de estos nuevos espacios, habilitándose en toda suerte de tareas, las que con un buen y resuelto desempeño, dieron el punto de respuesta y de equidad, para las mujeres que demostraron su valer y gran contribución.

A pesar que muchas de ellas, dejaron grandes legados y algunos señeros ejemplos en sus naciones, la gran mayoría optó al casarse y tener familia, por abandonar o apaciguar su pasión por la aviación, no obstante, quienes continuaron en ella, contribuyeron a la formación de no sólo nuevas aviadoras, sino que adicionaron un atractivo componente de igualdad ante las capacidades que hombres y mujeres presentan, que influyó positivamente para el desarrollo de la aviación

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Rosas Aladas de Iberoamérica

"Una síntesis de las primeras mujeres aviadoras"

Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Almirante Barroso 67 – Santiago de Chile
www.historiaaeronauticadechile.cl

Portada: Fotografía de la aviadora chilena Graciela Cooper Godoy. Archivo fotográfico IIHACH.
Editor General y autor: Norberto Traub Gainsborg.
Segunda edición especial electrónica: 27 de julio de 2021. Santiago de Chile
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Criterios para la transcripción:
En la transcripción de los documentos se respetaron todas sus formas lingüísticas, gramaticales y ortográficas. Se intervino sobre los textos originales solo en los casos de erratas mecanográficas u omisiones que pudieran confundir al lector.

Agradecemos especialmente al autor, don Norberto Traub Gainsborg; como también a Alberto Fernández Donoso; Oscar Avendaño Godoy; Rafael Shinya Olivares; Sandrino Vergara Paredes; Mauricio Navarro González; Ljubica Günther Sapunar; Ricardo Gutiérrez Alfaro; Mario Magliocchetti Oleaga; Gabriel Tomás Pavlovcic; Edgardo Villalobos Chaparro; Rodrigo Arredondo Vicuña; Raquel Orietta Rodríguez Gaune; Constanza Riderelli Rousseau; Danièle Biancheri; Mónica Krassa Rowe; María Isabel Carrasco Weber; Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas"; Vanina Busniuk; Asociación de Mujeres en Aviación de la Argentina; Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile; Archivo Histórico del Ejército de Chile; Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; Instituto Nacional Newberiano de la Argentina; Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas" y otras entidades y personas individualizadas en los correspondientes créditos, por el apoyo y tiempo prestado.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, autoriza a que los contenidos de esta monografía puedan ser citados o reproducidos, parcial o por completo, siempre cuando sus fuentes y autores sean citados.