

Compañía de publicaciones del tercer mandato editorial.

Publicación de arte

Año V · Segundo verano 2023·

D



arp

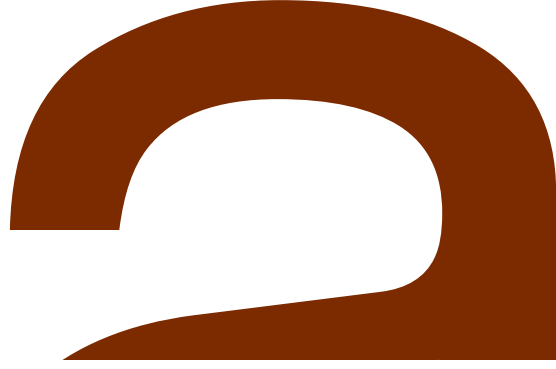
Somos águilas



**Analía Castro Bermudez**



**Compañía de publicaciones del tercer mandato editorial**



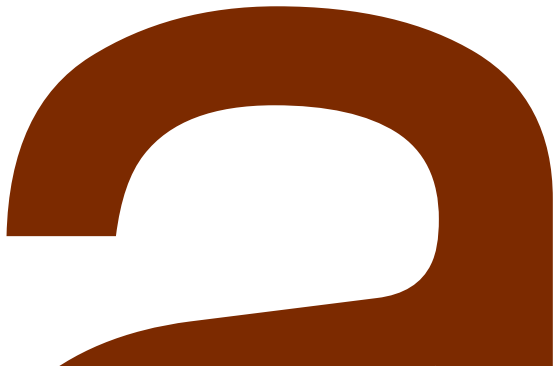
**Adoración Bartolome Cano**



**Sagrario Riquelme Porte**

**Dorita Ponte Balbín**





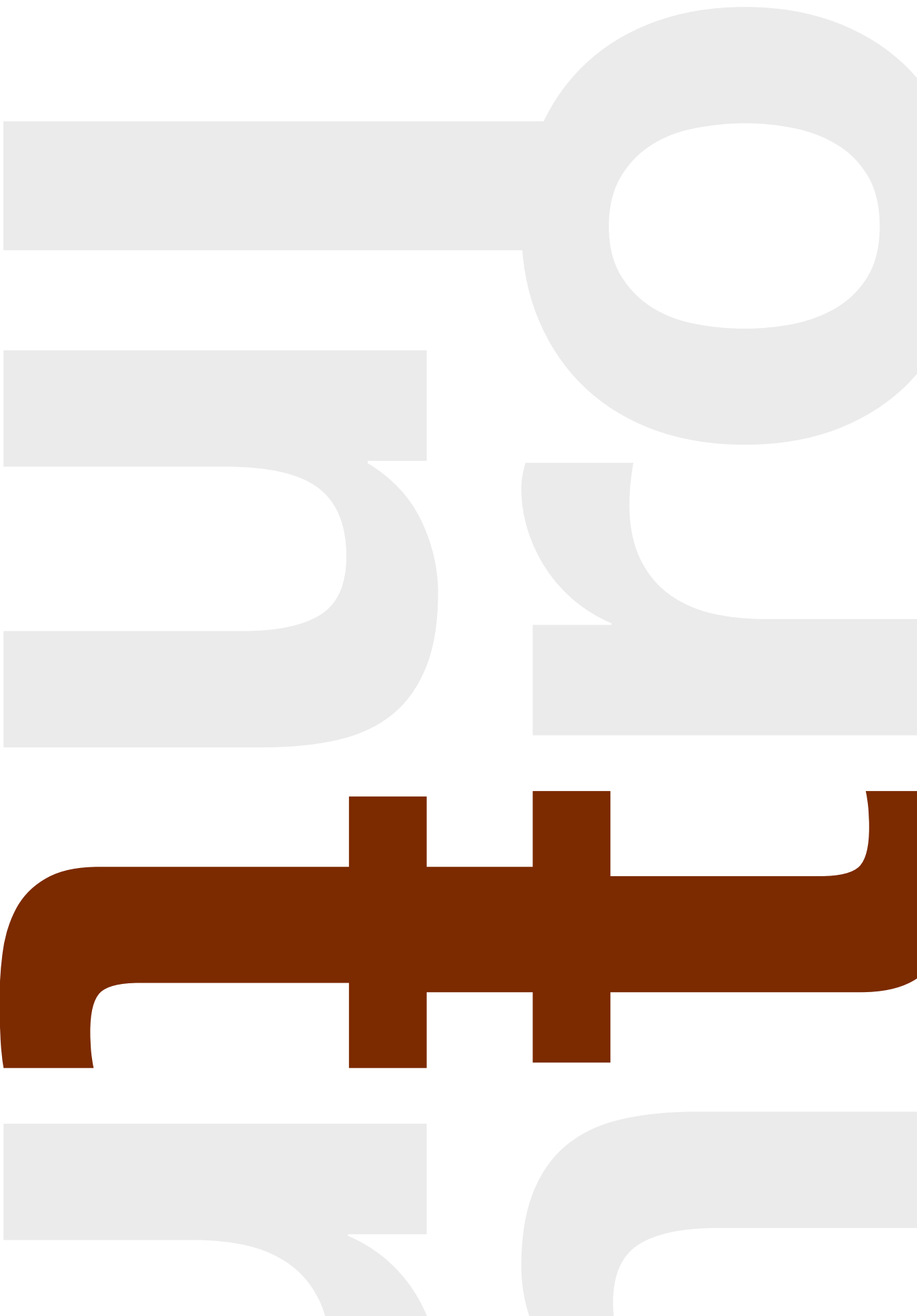
Paquita Luengo Ribera

Somos águilas

Julia Balsameda García







**Julia Balsameda García.**  
Inspectora principal del tercer mandato editorial.  
Arzodocña de tercer nivel.

Por todas las lectoras de las publicaciones de este mandato editorial es de sobra conocida la llegada del 500 aniversario del primer vuelo autónomo de una de nuestras ciudadanas y como desde hace ya seis estaciones, los preparativos para la conmemoración de este hecho, se anuncian y publicitan por todo nuestro planeta. Como no podía ser menos, nuestras cuestoras principales, quisieron unirse a las celebraciones dedicando todas las redacciones de este mandato a preparar números especiales sobre la historia de nuestra aviación y la posterior conquista del espacio y nuestro sistema estelar.

Dado el gran numero de redacciones que forman los diversos mandatos editoriales, nuestras cuestoras principales temían que los esfuerzos creativos de las mismas se dispersaran y malograrán el sentido homenaje que merecen las protagonista de la historia de nuestra aviación y astronáutica. Para subsanarlo, se decidió repartir entre todas las redacciones las diferentes etapas de la evolución aeronáutica y que cada una de ellas enfocara su periodo histórico de la forma que considerara conveniente. Solamente se unificaría la numeración de los formatos especiales sustituyendo el numero 500, atribuido a todos ellos, por la antigua forma de representarlo con la letra "D" y cada redacción quedaría bajo la supervisión de una de las inspectoras del mandato la cual serviría, a su vez, como enlace con los estamentos superiores. La publicación de las ediciones coincidiría con la mañana del aniversario y deberían aparecer antes del inicio del gran desfile estelar que cerraría todos los fastos aéreos de estas ultimas semanas.

Como inspectora principal obtuve el privilegio de elegir la redacción que debía supervisar y enlazar. Como todas nuestras lectoras pueden suponer mi elección estaba clara desde un principio y con esta intro, tengo la satisfacción personal de presentar el trabajo realizado por la redacción de fotografía antigua, responsable, entre otros muchos e importantes trabajos sobre el medio, de la publicación y edición de la carpeta de Doña Carmen Montoya de Alba Negra y Piedra Blanca y sus compañeras a lo largo de los últimos números de Carpa.

Al equipo que lleva tantas estaciones sorprendiendo a nuestras ciudadanas con su trabajo, he incorporado de forma temporal a Veronica Gutierrez Quesada, oficial científica de la flota estelar y especialista reconocida en el periodo que nos toco en suerte estudiar y presentar en este numero de Carpa, Carpa D. Quiso la fortuna que a esta redacción le fueran asignados los años de sueños, quimeras y pioneras que llevarían a Benita Rocagorda de Pedro Sillano y Velazquez a construir el primer aparato capaz de levantar vuelo por sus propios medios y aunque, este primer éxito acabo en tragedia y Benita nunca pudo continuar con su trabajo, su muerte sirvió de inspiración a todo el planeta sin distinguir entre las diversas naciones e impulso de forma imparable el desarrollo de la aviación y la astronáutica tal y como la conocemos hoy día.

Bajo la supervisión histórica de Veronica Gutierrez Quesada hemos dividido la publicación en cuatro partes bien definidas. En primer lugar, en nuestro prologo, muy atrás en el tiempo viajaremos para revisar los proyectos mas fantasiosos e irrealizables que, desde los primeros años de nuestra civilización, rebosaban los cerebros de algunas visionarias y que, en contadas ocasiones, llegaron a despegar del tablero de dibujo según escribieron antiguas cronistas.

La segunda parte estará dedicada a la época de las cometas, invento que posibilito el estudio de la mecánica del vuelo y su aplicación practica con este artefacto que, aun hoy día, esta presente en juegos y ceremonias y tan importante, todavía es, en algunas practicas religiosas para recorrer el sendero de la sabiduría e iluminación.

En el tercer capitulo estudiaremos los primeros proyectos realizados mediante procedimientos científicos, todavía barnizados con grandes dosis de fantasía pero que uno a uno fueron anunciando la llegada de los primitivos aeroplanos diseñados por Benita. En estos años harán su aparición globos y dirigibles que durante un breve periodo de tiempo se convirtieron en las únicas formas de navegación aérea de nuestro planeta.

Cerraremos la edición con los primeros planeadores que llevarían a despegar con su primer aparato a Benita Rocagorda de Pedro Sillano y Velazquez. Nos hubiera gustado poder abarcar este periodo histórico desde todos los puntos de vista necesarios, pero los trabajos y avances por las antiguas naciones de nuestro planeta serán presentados por las restantes redacciones de nuestro mandato y no serán mencionados en nuestro Carpa de forma directa.

Tras estas primeras paginas, casi de salutación y bienvenida, la dirección de la publicación quedara en manos de Analía Castro Bermudez y todo el equipo de redacción de Carpa y, puedo asegurar, sin ningún rubor, que nuestras lectoras volverán a disfrutar de su magnifico trabajo como han hecho desde su llegada a este tercer mandato editorial, sin agotar, nunca, nuestra capacidad de asombro.









Mucho del material fotográfico del largo periodo que abarca nuestra publicación se ha perdido o malogrado de tal manera que, incluso, para nuestras IA mas evolucionadas resulta imposible rescatar con niveles aceptables de calidad. Es por eso que para complementar todos los testimonios gráficos supervivientes he rogado al equipo de "ANTE" y sus renombradas especialistas que interpreten artísticamente algunos de los momentos mas brillantes de nuestra historia aérea.

Sirva como ejemplo esta reconstrucción del momento en que el aparato de Benita levanta el vuelo por primera vez y obra de Dorita Ponte Balbín destacada artista que, proveniente del estudio gráfico, se ha incorporado recientemente a nuestra redacción junto a Paquita Luengo Ribera.

Analía Castro Bermudez.





**Veronica Gutierrez Quesada.**  
Oficial mayor de la flota estelar.  
Doctorada en Xeno arqueología de tercer nivel.

Desde, prácticamente, el inicio de los tiempos, cuando el planeta era recorrido por los distintos pueblos nómadas que lo habitaban, ha existido en todas sus habitantes el anhelo por el vuelo, el dominio de los cielos y alcanzar con el las estrellas visibles desde el planeta y a las dos hermanas. La única leyenda común a todas las planetarias desde la mas remota antigüedad, con diferentes matices, nos habla de la llegada de antiguas criaturas divinas que poblaron y transformaron el planeta para que la mas querida de sus creaciones lo habitara y dominara y como, tras largos años de enseñanza y cuidados, marcharon con la promesa de su vuelta y el inicio de la ultima y verdadera edad de oro que nunca terminaría.

Muchas estudiosas han llegado a la conclusión que la creación y transmisión de las distintas versiones de la leyenda creo este anhelo por el vuelo y el viaje mas alla de nuestro planeta en busca de estas antiguas diosas que tanto hicieron por las primitivas habitantes del planeta y aunque es imposible comprobar la veracidad de estas tradiciones, si que es cierto que en todas las expresiones artísticas de las antiguas culturas se representaron de mil maneras el aspecto de estas criaturas y sus palacios volantes en los que enseñaban y difundían toda suerte de conocimientos médicos, agrícolas o artísticos. No es descabellado suponer que estos primeros intentos de los que tenemos noticia, ingenuamente basados en la contemplación e imitación del vuelo de las aves sin ningún método científico, estuviera motivado por un fuerte sentimiento religioso en busca de la divinidad y alcanzar bajo su manto la gloria eterna. De esta época han quedado algunos testimonios que nos hablan de trágicos intentos de vuelo utilizando extravagantes métodos.

A medida que nuestra cultura evolucionaba y transformaba, se fueron olvidando estas leyendas sobre intervenciones divinas y el pensamiento científico, lógico y racional, se fue instalando en nuestra civilización aunque nunca ha desbancado del todo a las corrientes místicas de la antigüedad que permanecen en todas nosotras y dan sentido a nuestra existencia.

Para este prologo he seleccionado algunas de las figuras mas importantes de este periodo quimérico. Nunca alcanzaron el éxito completo y algunas de ellas perdieron la vida intentando alcanzar a la divinidad, pero su trabajo fue añadiendo, poco a poco, los eslabones necesarios para la llegada, mucho tiempo después, de los primeros triunfos.

En la imagen opuesta se muestra la figura de Tercia, mensajera de las diosas, viajera errante y encargada de la vigilancia y protección del planeta y todas sus criaturas vivas. La pequeña pintura sobre tabla estaba incluida en un retablo portátil que acompañó a Leocadia de la Garza y Campoamor de Villa Serena durante todas sus campañas. Mutilado por las enemigas de la antigua reina ganadera tras su derrota, solo han llegado hasta nosotras algunos pequeños fragmentos que han sido reconstruidos para esta edición especial de Carpa por las artistas de "ANTE".





Burriana Dafrosa de Jucar Quintana.



En los estadios finales del periodo preclasico y antes de la formación de las primeras urbes, alrededor de algunos monasterios de la meseta central de Ulzana se establecieron, lo que sin duda pueden considerarse, los embriones de las primeras villas de nuestro imperio. Nacidas para cobijar al numeroso personal de servicio de estas instituciones y ante la prohibición de habitar intramuros a la servidumbre, se convirtieron en polo de atracción para las poblaciones trashumantes que agonizaban por la escasez de pastos y la interminable sequía que padeció el territorio durante todos estos años.

Burriana Dafrosa de Jucar Quintana, pertenecía a una de las primeras familias que se acogieron bajo las torres de Tripola y, aunque en un principio, paso a servir al personal académico del monasterio, su inteligencia, su carácter inquisitivo y curioso, llamaron la atención de las pedagogas del ministerio y fue autorizada a ingresar en la orden y cursar estudios naturales bajo la protección de la orden Dálmata que regia el monasterio, libre de cargos y costas.

Apasionada por la ornitología desde la infancia, dedico toda su vida al estudio de la fauna mesetaria y viajó durante varios años por todo el territorio para catalogar y estudiar el comportamiento de las aves locales, siendo recogidas sus conclusiones en doce volúmenes que todavía se conservan y pueden ser consultados por nuestras lectoras gracias a los enlaces incluidos en nuestro anexo general. A la vuelta de su último viaje y antes de entrar en su octavo periodo y alcanzar el grado de sabiduría correspondiente, decidió consagrar el resto de su vida a estudiar el vuelo de las aves y sus mecánicas con vistas a reproducirlo por sus propios medios y así, poder recorrer el camino iniciado por las divinidades tras su despedida.


He traído a estas paginas, abriendo edición su figura pues, a diferencia de otras pioneras de nuestra historia aérea, fue la primera en darse cuenta que nunca podría nuestra anatomía volar como lo hacían las aves e insectos y renunció, tras sus primeros bocetos, a elaborar vestimentas emplumadas, o falsas alas batidas por la propia experimentadora o por personal a su servicio, como fue habitual entre otras de sus contemporáneas.

Diseño y construyo un bastidor de madera adaptado a su altura y peso al que seria sujeta, y a este, fijo unas grandes alas de madera y tela, pues llego a la conclusión de que nunca podría batir las alas para iniciar el vuelo y decidió que seria mejor intentar imitar el planeo de las aves lanzandose desde una de las torres de su monasterio, aprovechando el viento matinal y que este, le llevara por la senda deseada. Hay que reconocer que Burriana consiguió realizar un vuelo de planeo sin control pero este le llevo de, manera inexorable, a estrellarse contra el suelo y perder el uso de sus piernas por el resto de su vida.









Si bien, nunca considero que su vuelo fuera un completo fracaso, 250 metros fue su distancia, Burriana, no supo aprovechar su experiencia y por el resto de su vida se quejó amargamente de no haber incluido una cola en su armazón y unas fuertes patas para poder aterrizar. Aunque siguió estudiando y publicando algunos volúmenes sobre el problema del vuelo, no supo ver que, en realidad, hubiera tenido la posibilidad real de volar si se hubiera concentrado en la consecución de un planeo controlado como se consiguió mucho tiempo después por algunas de las figuras que aparecerán en esta publicación. De hecho, fueron estas “Planeadoras”, como serían llamadas por sus contemporáneas, las que rescatarían su figura del olvido.

El segundo de los ejemplos que he seleccionado para este prologo, ilustra claramente el fervor religioso que latía en los corazones de las pioneras de la aviación en nuestro proto imperio.

Pocos años después del desgraciado planeo de Burriana en la península mas oriental de Pravia, Organa Mavila de Canuta Guimera, regia los destinos de una pequeña pero laboriosa parroquia pesquera y había logrado reunir una pequeña corte de jóvenes discípulas consagradas, como ella, al servicio de las Divinas y al socorro y auxilio de las necesitadas. Desconocemos el motivo, pero cuando la pequeña parroquia se había convertido en un centro económico y cultural de primer nivel, naturalmente, a nivel provincial, Organa, comenzó a obsesionarse por el adiós de las divinas, su marcha rumbo a las estrellas y comenzó a estudiar con una pasión, casi enfermiza, todos los escritos, mitos y leyendas que se habían conservado hasta la fecha. Tras estudiar el vuelo de las grandes aves marinas que dominaban los acantilados de la costa de Pravia llego a la conclusión de que solo un alma pura y consagrada al servicio religioso podría llegar a levantar vuelo rumbo a las estrellas y rogar la vuelta de las divinas- No debemos olvidar que las marcas de extremo oriente, servían de escenario para las interminables guerras entre la señoras de los diversos territorios y eran asoladas sin piedad por sus ejércitos mercenarios-.

Diseño y ordeno fabricar a sus discípulas una extraña indumentaria que combinaba el atuendo de las inmortales, en concreto de la pequeña navegante, según antiguas tradiciones, con unas grandes alas artificiales confeccionadas con las plumas de cientos de aves marinas. Para asegurar el éxito de este primer viaje, cosió al traje de "vuelo" diversas supuestas reliquias divinas que había ido reuniendo a lo largo de su vida. Como enviada y mensajera selecciono a la mas joven y pura de sus discípulas de la que, desgraciadamente, no conservamos ningún dato.

En la cima del mas alto de los acantilados mando construir una larga pasarela de madera que serviría para que tras veloz carrera despegara la mensajera. Como pueden suponer nuestras lectoras, la pobre desgraciada "tras veloz carrera" se lanzo al vacío para que los vientos que azotaban la costa la levantaran unos pocos metros y la estrellaran contra las rocas de la costa.

Por los anales que se conservan de la comendadora de la señora de la marca, sabemos que Organa pudo escapar de la enfurecida multitud y refugiarse en su parroquia y aunque no se cuenta como, su cuerpo apareció días después colgado de su pasarela y ataviada con los despojos voladores para que fuera devorada por las carroñeras. Todo el sequito parroquial fue degollado y el santo edificio quemado y arrasado por las pescadoras horrorizadas ante la supuesta blasfemia de Organa y la muerte de la discípula, muchacha idolatrada por sus conciudadanas por su bondad, caridad y pías obras.





Oranga Mavila de Canuta Guimera .









El informe conservado de ese trágico día se limita a narrar los hechos sucedidos y consigna como toda la población fue perdonada y construida una nueva parroquia merced a la bondad de la anónima señora de la provincia. Desgraciadamente, no hemos podido averiguar lo realmente sucedido, pero hemos preferido no ficcionar los hechos narrados en la crónica o añadir conclusiones personales. A esta directora costo bastante esfuerzo retener al sector mas novelero de esta redacción y ofrecer un relato lo mas escueto y objetivo posible.

No se ha conservado ninguna obra artística o relato contemporáneo que describa el atuendo utilizado por la discípula en su primer y único salto. Las artistas de Ante, han preferido inspirarse en las diferentes representaciones que se conservan de la pequeña navegante, imaginar el manto alado diseñado por la religiosa y olvidar las pretendidas reliquias que lo acompañaban.

Posteriormente algunas académicas quisieron ver el relato de la comendadora como una fabula sobre la insensatez de la creencia en el vuelo por las hijas de las divinas y como las transgresoras de los dogmas religiosos serian castigadas por ello. Pero hoy en día, nadie duda de la veracidad de la historia



Aunque a lo largo de los siglos la figura de la pequeña navegante haya sido descrita de mil maneras diferentes, en todas estas narraciones, su papel como conductora del gran palacio volante que albergaba a las divinidades y les permitía viajar por el planeta y mas alla de las estrellas, es idéntico en todas ellas. Siempre ha sido representada con una venda, dorada corona, cegando sus hermosos ojos, para representar como dirigía los destinos del palacio con los pulsos de su pensamiento anticipandose, siempre, a los deseos y ordenes de sus iguales.

Según algunas leyendas apócrifas, la pequeña navegante, quien nunca recibe otro nombre, se enamoro de una de las criaturas creadas por su señora otorgándole, con ello, el don de la vida eterna y como, antes de abandonar el planeta y llegara la inevitable separación, consiguió arrancar la promesa del regreso a su dueña y así, reunirse, por siempre, con el amor verdadero que aguardaría durmiendo y soñando, enamorado, en profunda y sellada camara subterránea. Romántico relato que ha servido de inspiración de forma recurrente y durante milenios a tantas de nuestras artistas, escritoras o cineastas y que incluso, hoy en día, sigue siendo actualizado y revisado.

Con el descubrimiento, hace pocos años, en los planetas sexto y noveno de nuestro sistema, de antiguas civilizaciones extinguidas antes de poder alcanzar las estrellas volvieron a popularizarse las antiguas narraciones orales pero, esta vez, bajo un prisma totalmente nuevo. Diversas investigadoras decidieron ir eliminando todo componente mágico, literario o fantástico para llegar a la conclusión que estas historias pudieran narrar la llegada de una expedición científica desde algún lejano planeta y que este hecho fue el que permitio que nuestra primitiva civilización se consolidara, dominara el planeta y lo abandonara en su busca al contrario que en los dos mundos anteriormente mencionados.

Aunque estas conclusiones rebosan lógica y cordura no han podido ser demostradas pues, divinas o no, nunca se ha hallado ningún resto arqueológico de esta mítica época pero, tampoco, ninguna de nuestras divisiones científicas ha encontrado explicación plausible a la repentina aparición de nuestro pueblo en este planeta.







Calamandra Verzeri de Osuna y Fulda.

Imperdonable seria no incluir en este prologo a Calamandra Werzeri, artista cumbre de nuestro periodo clásico y cuya figura e influencia artística todavía marca las artes mayores de nuestro planeta 900 años después. No insistiremos en este breve texto sobre su carrera como pintora, ingeniera o arquitecta al servicio de las primeras emperatrices, como todas nuestras lectoras ya saben, Calamandra Werzeri fue la primera en estudiar el problema del vuelo desde un punto de vista, por llamarlo así, cuasi científico y anunciar, con ello, la gran revolución que llegaría tras ella.

Curiosamente, el interés de Calamandra por el vuelo de las aves y su fisiología, al contrario que en las dos figuras anteriores, no se empapa de fervor religioso alguno, a Calamandra no le interesa alcanzar a las divinas mas alla de las estrellas. Sus estudios y observaciones sobre la mecánica del vuelo de aves e insectos, se inician al recibir el mundano encargo por parte de su Señoría para dirigir y diseñar los grandes espectáculos que se organizaban al llegar el aniversario anual, el ultimo día del año, de la marcha de las Divinas y su prometido regreso. Para la artista en ciernes, el encargo, significa, por fin, alcanzar la categoría de artista de camara y obtener el reconocimiento y fortuna anhelados desde la inclusa de Monterrey donde vivió durante toda su infancia.

Poco después de llegar a esta inclusa, la infanta, aquejada de anazarbo y las deformaciones asociadas a la enfermedad, se vio infectada por la podredumbre blanca, infección micologica que minaba su sistema inmunologico. Una endémica enfermedad producida por las insanas condiciones de las instituciones caritativas de su tiempo y que la obligaba a permanecer tras los muros de la institución aislada en su diminuta celda. No cabe duda que la obligada reclusión a la que le sometían sus múltiples quebrantos hicieron que se desarrollara en ella una desbordante imaginación y curiosidad por el mundo exterior, vedado para ella, y se refugiara en el dibujo para escapar de la miseria que la rodeaba. En la actualidad todavía conmueven sus primeros libretos de apuntes, que conservo durante toda su vida, repletos de bocetos, dibujos y anotaciones sobre el comportamiento de insectos y otras alimañas que compartían la húmeda celda con ella. Aunque sus notas están repletas de ingenuas conclusiones sobre lo observado, encontramos el germen del metódico trabajo que le permitirá, muchos años después, revolucionar el dibujo anatómico, la perspectiva y la iluminación artística.

Al abandonar su primera infancia, fue vendida para el servicio domestico a Juana de Antibes Farruca, artista asentada en la capital y que dirigía un gran taller con el que atendía las necesidades estéticas de las adineradas e influyentes familias nacidas tras la primera unificación imperial. Si para otras de sus compañeras la venta seria la condena a una vida de semi esclavitud, para Calamandra, puede ser considerada como el primer día de su vida, la propia artista anotaría, muchos años después, este hecho, como el momento de su verdadero nacimiento.

En un principio, la artista de la metrópoli se considero burlada por las canónigas de Monterrey por venderle la deforme criatura que se arrodillaba ante ella mientras se quemaban sus harapos y desinfectaba su cuerpo y tenia previsto, a la mañana siguiente, volver a la inclusa y exigir la devolución del dinero o la sustitución por una criatura sana capaz de atender las necesidades de las aprendizas del taller. Todo cambiaria cuando la matrona de la casa, en lugar de arrojar al fuego los libretos de Calamandra, junto a su ropa, se los entrego a Juana de Antibes.

Sorprendida por sus primerizos dibujos del natural, decidió que Calamandra asistiría a las lecciones de la artista en la vespertina y durante el resto del día se ocuparía de las obligaciones habituales del personal de servicio, ya se vería, mas adelante, la compra de otra inclusera. Una situación que no se prolongo mucho en el tiempo pues a los pocos meses, Calamandra, era una mas de las aprendices y se había convertido en la acompañante habitual de la artista Antibeña en su agitada vida social y de quien recibió las lecciones académicas y sociales necesarias para triturarlas, incluso antes de abandonar el taller de su maestra y, por que no decirlo, madre adoptiva.

Cuando Calamandra recibe el encargo de su Señoría, hace pocos años que abandono el taller materno y se ha inscrito como una aprendiz mas al servicio de las artistas privadas de la Señora, deseosa de olvidar la guerra, sus miserias y ennoblecer su pasado rodeada de artistas y poetas. Durante todo este tiempo previo, Calamandra, había tenido la oportunidad de trabajar para y junto a las mas brillantes pintoras, arquitectas y escenógrafas de su tiempo y, aunque, esta actividades artísticas menores, parecían alejarle de su obra mas personal decidió dedicarse a ellas con una entrega superior a las demas y labrarse así una solida reputación. Como no es nuestro objetivo escribir una biografía completa de la artista, olvidaremos la frenética actividad pictórica que la ocupo en esos días y nos centraremos en este texto en sus estudios preparatorios para el espectáculo teatral y su importancia en el desarrollo de la historia aérea de nuestro planeta.

La obra que debía dirigir y diseñar, "Redención", había sido escrita pocos años antes por Beatriz Torroba Ascario y aunque tras su aparición, nadie dudaba de su calidad y futuro éxito, se había convertido en una suerte de obra maldita pues nadie había conseguido plasmar sobre un escenario las vividas escenas aéreas que, prácticamente, dominaban la función teatral. Calamandra sabia que un triunfo ante la primera Señora y sus cortesanas le permitiría alcanzar un mundo que, a pesar de algunos pequeños éxitos, restaba inalcanzable. Así que reunió a un equipo de consejeras con sobrada experiencia en este tipo de espectáculos, bajo su supervisión directa y ella, se encargaría de todo lo que tuviera que ver con las espectaculares escenas aéreas imaginadas por la autora original. Para ello, Calamandra, decide volver al taller de su maestra y con ella marcha a una pequeña propiedad vinícola en la que pretende observar y estudiar la mecánica del vuelo de aves e insectos. Desde un principio había decidido basarse en ellas para el diseño de los palacios volantes de las Divinas y había llegado a la conclusión de que a pesar de usar todos lo efectos de tramoya a su alcance e inventar algunos nuevos, las espectadoras debían olvidarlos y convencerse de la realidad de su vuelo.

Durante las semanas que permaneció en la finca realizó innumerables observaciones y estudios sobre las distintas formas en que vuelan las diversas especies presentes en la campiña capitalina. Pudo darse cuenta así, por primera vez en nuestra historia, de como funciona la dinámica de fluidos y demostró, antes que nadie, como se mantienen las aves en el aire y contrarrestan la fuerza de la gravedad que, inevitablemente, las arrastra hacia el suelo. Como gran final, descubrió que la parte superior de las alas de las aves está más curvada que la parte inferior por lo que el aire de la parte superior debe recorrer una distancia mayor que el de la inferior y que esta diferencia de velocidad y la menor presión superior ayuda a mantenerse en el aire a los pájaros mientras sus alas los impulsan hacia delante y arriba.

Con los resultados de estas investigaciones comenzó a diseñar toda una serie de máquinas que, según ella, en verdad, permitirían a las planetarias volar tal y como lo hacen las aves pero que por el momento convirtió en las protagonistas de su espectáculo. En uno de los márgenes de su libreta anota como tras su triunfo deberá continuar con el desarrollo de tales máquinas volantes, pues si las aves pueden hacerlo, es inevitable que tras estudiar y desarrollar estos modelos matemáticos nosotros podamos hacerlo sin ningún impedimento.

A pesar de sus descubrimientos y que, desarrollados muchos años después, permitirían nuestro primer vuelo, Calamandra, como muchas antes y después de ella, estaba equivocada en su idea de imitar el vuelo tal y como lo hacen los pájaros, cosa imposible para nosotros y nuestra anatomía. Un detalle que solo había sido advertido por Burriana y que en tiempos de Calamandra ya había sido olvidado.

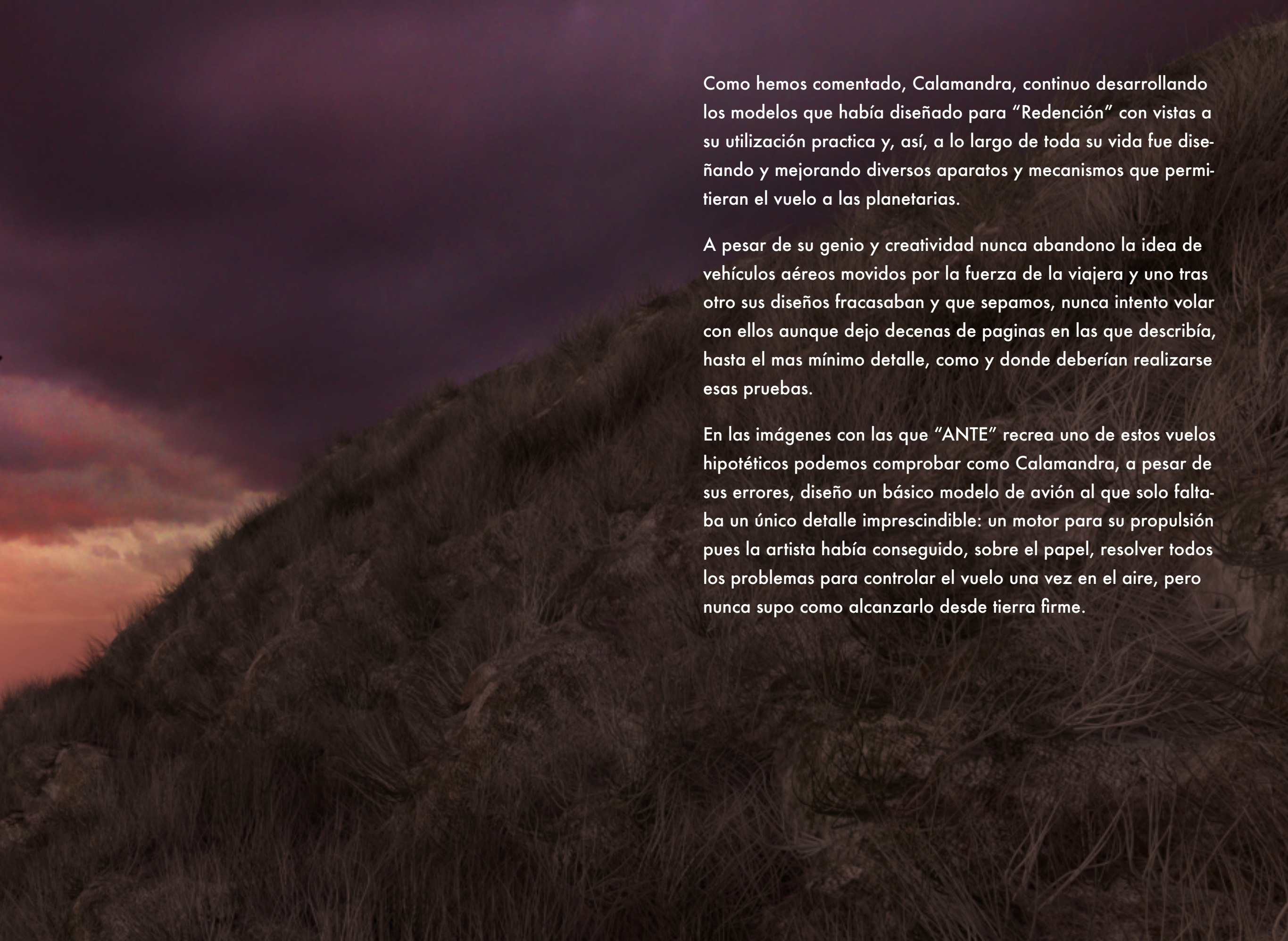
Calamandra, obsesionada por su espectáculo teatral había diseñado diversos ingenios aéreos que mediante poleas y engranajes diversos imitaría el movimiento de las alas y que serían suficientes para generar la ilusión de máquinas volantes y aturdir y sorprender a sus regias espectadoras. Para el final de la obra, cuando tras despedirse las Divinas y prometer su regreso, ponen rumbo a las estrellas, nuestra artista, quizás advertida inconscientemente de su error, diseñó un planeador, para vuelo no controlado, de grandes alas que, desde oculta posición, levantaría el vuelo para desaparecer en la noche estrellada tras una cortina de fuegos artificiales y que sellaría su triunfo ante la realeza y cortesanas.

Como hemos comentado al iniciar la sección, Calamandra obtuvo el inevitable triunfo y, a partir de ese momento, se iniciaría la genial carrera que la convertiría, sin lugar a dudas, en uno de los grandes pilares de nuestra historia artística y científica, pues no solo hablamos de su carrera como pintora. A partir de sus estudios con las aves y máquinas voladoras, comenzó toda una serie de estudios matemáticos, naturales e hidráulicos que la convertirían en la pionera de muchas de las ciencias que aparecerían en el futuro.







The background image is a photograph of a grassy hillside. The sky is a mix of deep purple and orange, suggesting a sunset or sunrise. The grass is dark and textured, covering the slope of the hill. The overall mood is contemplative and artistic.

Como hemos comentado, Calamandra, continuo desarrollando los modelos que había diseñado para “Redención” con vistas a su utilización practica y, así, a lo largo de toda su vida fue diseñando y mejorando diversos aparatos y mecanismos que permitieran el vuelo a las planetarias.

A pesar de su genio y creatividad nunca abandono la idea de vehículos aéreos movidos por la fuerza de la viajera y uno tras otro sus diseños fracasaban y que sepamos, nunca intento volar con ellos aunque dejo decenas de paginas en las que describía, hasta el mas mínimo detalle, como y donde deberían realizarse esas pruebas.

En las imágenes con las que “ANTE” recrea uno de estos vuelos hipotéticos podemos comprobar como Calamandra, a pesar de sus errores, diseño un básico modelo de avión al que solo faltaba un único detalle imprescindible: un motor para su propulsión pues la artista había conseguido, sobre el papel, resolver todos los problemas para controlar el vuelo una vez en el aire, pero nunca supo como alcanzarlo desde tierra firme.








La ilustración de esta página presenta uno de los modelos más conocidos de Calamandra y del que una reconstrucción, preside las salas dedicadas a la gran artista en la Casa del espacio.

Claramente se nos presenta como una evolución del modelo de la página anterior y debía ser propulsado por la acción conjunta de brazos y piernas de la ocupante. Calamandra intuye con siglos de antelación los mecanismos de la futura bicicleta y su aplicación para diversos vehículos ligeros aunque resulta evidente que inútil para la propulsión de un aparato volador y, por eso, abandono su evolución.

Hacia el final de su vida, el modelo fue diseñado poco años antes de su muerte, Calamandra, parece abandonar los diseños basados en sus queridos pájaros y comienza a estudiar febrilmente el vuelo de las libélulas y otros insectos similares, de hecho, se conserva un cuaderno en el que aparece, de forma muy esquemática, el diseño de un aparato que debía imitar el modo con el que las libélulas mueven sus cuatro alas para desplazarse. Pero a pesar de la brillantez que augura el inacabado boceto, nunca renuncia a la propulsión física y esta, era incapaz de mover las cuatro grandes alas que harían volar a su artilugio. Un hecho que se repetiría al diseñar un primitivo antecesor del helicóptero y que debería moverse impulsado por los brazos de sus esforzadas tripulantes pero que sin saber como, se ha convertido en el más popular de sus inacabados diseños aunque nunca podría volar.





Según los cuadernos de Calamandra, esta sería la evolución del gran planeador que cerró la fabulosa representación teatral y, al contrario que el primero, podría realizar vuelos de planeo controlado, con ciertas limitaciones eso sí, pero ya no dependería del viento al azar y el impulso de lanzamiento. Desafortunadamente, los diseños técnicos de Calamandra se perdieron y solo llegaron a nosotras estas notas esporádicas en sus escritos y algún dibujo como el que ha servido de inspiración a Dorita para su ilustración.

Como en tantas otras ocasiones, Calamandra, se adelantaba a su tiempo y dibujaba y diseñaba un aparato que no vería la luz hasta 300 años después de la mano de las “Planeadoras”. Para este tipo de aparatos, llegó a trazar los bocetos de lo que sería el primer paracaídas de la historia e incluso llegó a proyectar una versión dotada de grandes flotadores para que pudiera aterrizar en los grandes lagos interiores o en aguas tranquilas.





Desgraciadamente, Calamandra no explotó esta vía y continuo, como comentábamos, obsesionada con imitar la propulsión animal en sus proyectos y relegó este tipo de diseños para las grandes paradas y espectáculos que se celebraban continuamente en la primera corte imperial.

Este aparato fue utilizado, por primera y única vez, durante las pompas fúnebres oficiadas a la muerte de la primogénita imperial tras una larga y maldita enfermedad y su vuelo simbolizaba el viaje de la pequeña princesa para reunirse con las divinas en su mansión estelar. El planeador fue desprovisto de sus elementos de control y lanzado mediante el ingenioso uso de una catapulta horizontal. Gobernado por una efigie de la difunta, tras un largo vuelo hacia el horizonte marítimo, y bajo la última luz del ocaso, una explosión controlada de fuegos de artificio lo consumió mientras desaparecía entre las nubes.

Concluida la ceremonia y sin poder contener el llanto, la desconsolada emperatriz ofreció a Calamandra su amistad personal y los apellidos que nombrarían su nuevo feudo y linaje familiar y por los que la conocemos en la actualidad.



## **Analía Castro Bermudez.**

Directora ejecutiva del segundo escalón editorial.









Desde hace cientos de años, la primavera se anuncia con el lanzamiento de miles de cometas desde cualquier punto de nuestro Hogar. En parques, ríos o praderas, cientos de ciudadanas se reúnen para lanzar sus cometas y despedir con su vuelo la oscura tristeza invernal, saludar al sol y recordar a sus difuntas o, simplemente, disfrutar con el alboroto infantil y las promesas de felicidad que anuncia la llegada de la nueva estación. Así lo hizo su creadora hace casi 2000 años con un modelo idéntico al que cualquiera de nosotras puede fabricar en familia durante el invierno. Es cierto que la cometa ha evolucionado desde entonces, pero a pesar de los elaborados diseños que pueden adquirirse en la actualidad nunca han llegado a sustituir al papel, la caña, el cordel y nunca poseerán el espíritu que les confieren sus constructoras sean estas grandes o pequeñas.

Cronológicamente, podríamos abrir edición con la sección dedicadas a las cometas pues no solo son contemporáneas a todas las pioneras protagonistas, si no que su invención se remonta muchos años atrás y, sin dudarlo, podríamos calificarla como el primer avión de nuestra historia aunque su inventora no pensó, en ningún momento, alzar el vuelo con ella, alcanzar a las divinas o viajar a las estrellas. Por este motivo, he preferido situar este capítulo tras el de las pioneras pues aunque su concepción es anterior, no fue hasta muchos años mas tarde que se decidió usar la cometa, o mejor dicho, sus principios, para conocer la mecánica del vuelo, leer los vientos y construir aparatos que pudieran surcar los cielos desde lo alto de las montañas o remolcadas por un vehículo en movimiento. Con la llegada del motor de explosión, mucho tiempo después, pudieron las cometas despegar impulsadas por pequeños motores y convertirse en ligeros aviones capaces de recorrer grandes distancias sin depender del viento y liberandose del cordel que las encadenaba al suelo. A pesar de su motorización y la gran popularidad que obtuvieron en su momento como vehículo recreativo o transporte ligero siguieron considerandose como cometas por las particularidades de su diseño, pero debo reconocer que me cuesta mucho aceptarlo, siempre he considerado que la cometa simboliza nuestra armonía con la naturaleza y nuestro vinculo con el sendero estelar todavía presente en nuestro interior.

Durante las próximas paginas recogeremos esta larga evolución desde su invención y nos detendremos en los diversos usos que se le han dado hasta convertirse en el entrañable pasatiempo familiar y deportivo de nuestros días. Revisaremos su uso militar y científico, para la fotografía aérea y salvamento, pero no olvidaremos destacar el verdadero motivo por el que Eusebia Santa fe y Pobo invento la cometa.

En la pagina anterior se muestra una de las mas desconocidas pinturas de Marisa Carraca Esteban: “ La voladora de cometas”, presentada en el salón de las Antoninas en los últimos años del reinado de Madre Corona. Una de las obras maestras de la artista meridional y máxima exponente de las mal llamadas corrientes impresionistas nacidas durante esos agitados años de transición.

Eusebia Santa fe y Pobo.





Tras las sangrientas campañas que llevaron las fronteras imperiales mas alla de las montañas azules, Eusebia Santafe y Pobo, insignia y porta estandarte imperial al servicio de la mas infame de las Agrícolas, Clotilde III, decidió abandonar el servicio de las armas y renunciar a todas las prebendas de su condición para regresar a su pequeño feudo y retirarse al monasterio que lo dominaba desde Roca cortada.

Horrorizada por la crueldad con que Clotilde dirigió a su ejercito y la campaña, obtuvo sin problemas su licencia ya que la propia emperatriz temía a la portadora de la estrella y veía en ella a la única de sus iguales que podía arrancarle la corona y que cualquier intento por su parte de acabar con ella, conllevaría la perdida del reino. Al concluir la solemne ceremonia con la que fue despedida por la emperatriz, quien no oso negarle nada, se encamino, en soledad, de vuelta a casa. Un viaje que realizo a pie y que ha dado lugar a incontables mitos y leyendas sobre su peregrinaje a Roca cortada. Juramentada ante la Diosa, decidió que por ultima vez empuñaría su espada y dedicaría este viaje a proteger a las oprimidas con sus armas. Como cuenta la tradición oral, tras innumerables y heroicos hechos de armas, se enfrento, incluso, al ultimo de los dragones, entro al servicio del templo para iniciar el sendero estelar de la iluminación y la sabiduría como tantas otras guerreras hicieron en el pasado, tras abandonar el servicio de las armas, y no sin antes clavar su espada en un joven fresno, para que esta fuera engullida por el tronco tras su crecimiento, una ceremonia de renuncia habitual en la época para las viajeras del sendero estelar.

Durante largos años nada se supo de la antigua espada y la vida en el feudo continuo sin sobresaltos bajo el gobierno de la hermana pequeña de Eusebia, encumbrada como señora y representante de los intereses familiares desde el retiro de la antigua dueña. Pero el primer día de la novena primavera, todas las vasallas del feudo pudieron contemplar al delgado habito tricolor volar la primera cometa, la mas simple de todas las que se construirían jamas, una sencilla estrella voladora, durante tres horas para luego retirarse tras los muros del templo.

En la antigüedad estaba prohibida reflejar a las viajeras del sendero en Pinturas o esculturas, siempre se sustituía la figura de la caminante por un habito tricolor vuelto de espaldas y aunque, con el tiempo, esas costumbres se fueron relajando hasta abandonarse por completo, no disponemos de ningún retrato fiable de la portadora de la estrella ya que, ella misma, dio orden de destruir cualquier efigie suya que se conservara en el feudo antes de su retiro. Ha sido idea de Paquita y Consuelo volver a los antiguos Linelines para paliar esta carencia pues coincidiendo con la llegada al trono de Taciana VI, la revista "Nueva Generación", publico una adaptación gráfica de la vida de Eusebia Santafe antes de su retiro monacal y la invención de la cometa. En negra armadura y empuñando su mítica espada, el personaje creado por Maria Jose Iquirá se convirtió en un icono para la juventud de la época en los años previos a la invasión que habría de llegar y la acompaño e inspiro durante toda la guerra y muchos años después en seriales cinematográficos que todavía se conservan en los archivos del mandato cultural numero ocho.

Nunca mas volvió a volar la cometa en solitario, desde ese primer día se fueron uniendo a Eusebia algunas tímidas espectadoras maravilladas por las maniobras ejecutadas por el artefacto volador bajo la guía de su constructora. Fue cuestión de tiempo que nuevas cometas se unieran a su hermana mientras la inventora desgranaba las etapas de la meditación que inspiraba su vuelo y los motivos que la llevaron a construirla. La sabiduría de sus palabras hizo que algunas de ellas abandonaran el feudo para compartir, con el resto de las planetarias, la cometa y el dialogo que se iniciaba entre ella y su voladora para recorrer juntas el camino de la sabiduría e iluminación. Mecidas por el viento, casi sin darse cuenta, en pocos años, todas en nuestro imperio y mas alla de sus fronteras, comenzaron a volar cometas.

No se conserva ningún dibujo o apunte de la primera cometa de la historia, sabemos que tenia forma de estrella, casi una esquemática y geométrica ave y aunque a lo largo de los siglos se han realizado hipotéticas reconstrucciones basadas en modelos posteriores, hemos preferido no incluirla en esta sección y la doble pagina siguiente muestra la ultima de las cometas construida por su inventora. A pesar de los preceptos obligatorios para las viajeras, Eusebia, no pudo dejar de mejorar técnica y estéticamente sus cometas. Con el tiempo, sus vuelos se prolongaban cada vez mas, en algunas ocasiones y dependiendo del modelo utilizado, llegaban a durar tres días completos. Durante estos largos vuelos no solo perfeccionaba y avanzaba en las etapas del sendero, a la vez, aprendía poco a poco a interpretar y descifrar los secretos del viento y de su invento, mientras imaginaba a sus nuevas interlocutoras, bajo la sonrisa del cielo.

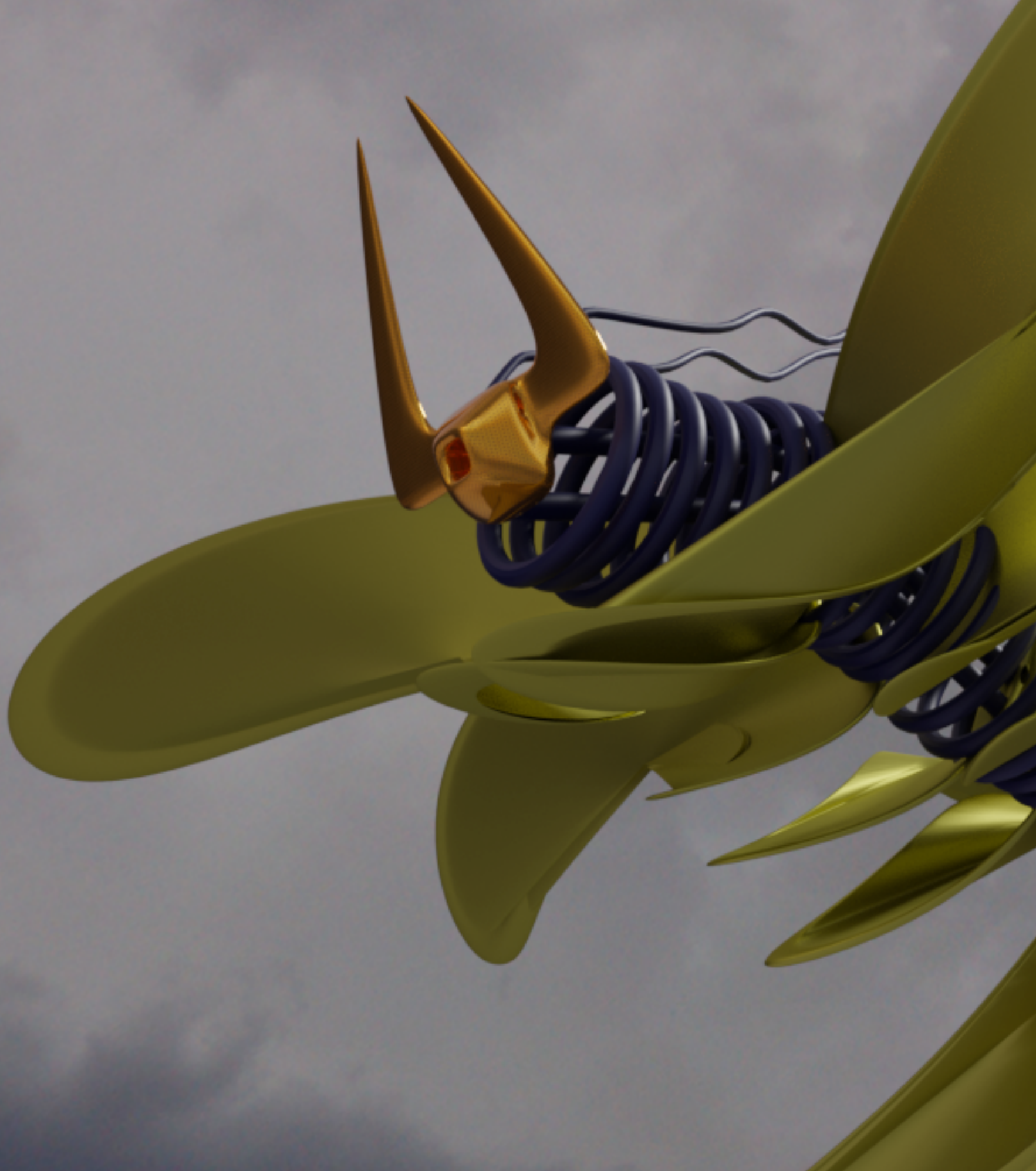
Prácticamente, Eusebia, anuncio casi todos los modelos que vendrían tras ella. Fue su estrella la que definió la forma de todas las geométricas, las imitadoras y las llamadas escultoricas como la que ilustramos a doble pagina. La artista, con ayuda de cañas flexibles, papel y cordel, reproduce la anatomía fantástica de un antiguo dragón como símbolo de prosperidad, fecundidad y esperanza, con su librea en azul y oro sostenía su majestuoso vuelo gracias a la pericia de Eusebia y otras cuatro voladoras. Como muchos otros de los modelos de esa época, la cometa incorporaba un mecanismo, similar al silbato, que permitía generar armoniosos sonidos.

Afortunadamente para nosotras, “la vaca azul” como era conocida con cariño por el resto de las viajeras de Roca Cortada fue consagrada y colocada sobre la nave principal del monasterio y ha llegado intacta hasta nuestros días y es frecuente, cada primavera, ver fieles reconstrucciones del modelo alzar vuelo y presidir los infinitos festivales que celebramos en esos días. Por otra parte, hay que lamentar que Eusebia nunca realizara bocetos o recogiera sus notas en ningún volumen. Siempre compartió sus conocimientos oralmente con sus compañeras de vuelo o cualquiera que se acercara a ella con curiosidad y los nuevos modelos que ideaba, los construía en solitario en el taller que la orden dispuso para ello. De hecho, a edad muy avanzada le sorprendió la muerte mientras trabajaba en el modelo que llegaría tras “la vaca azul” y que solo podemos imaginar ya que nadie oso continuar con su trabajo y se decidió que se consumiera en su pira funeraria.



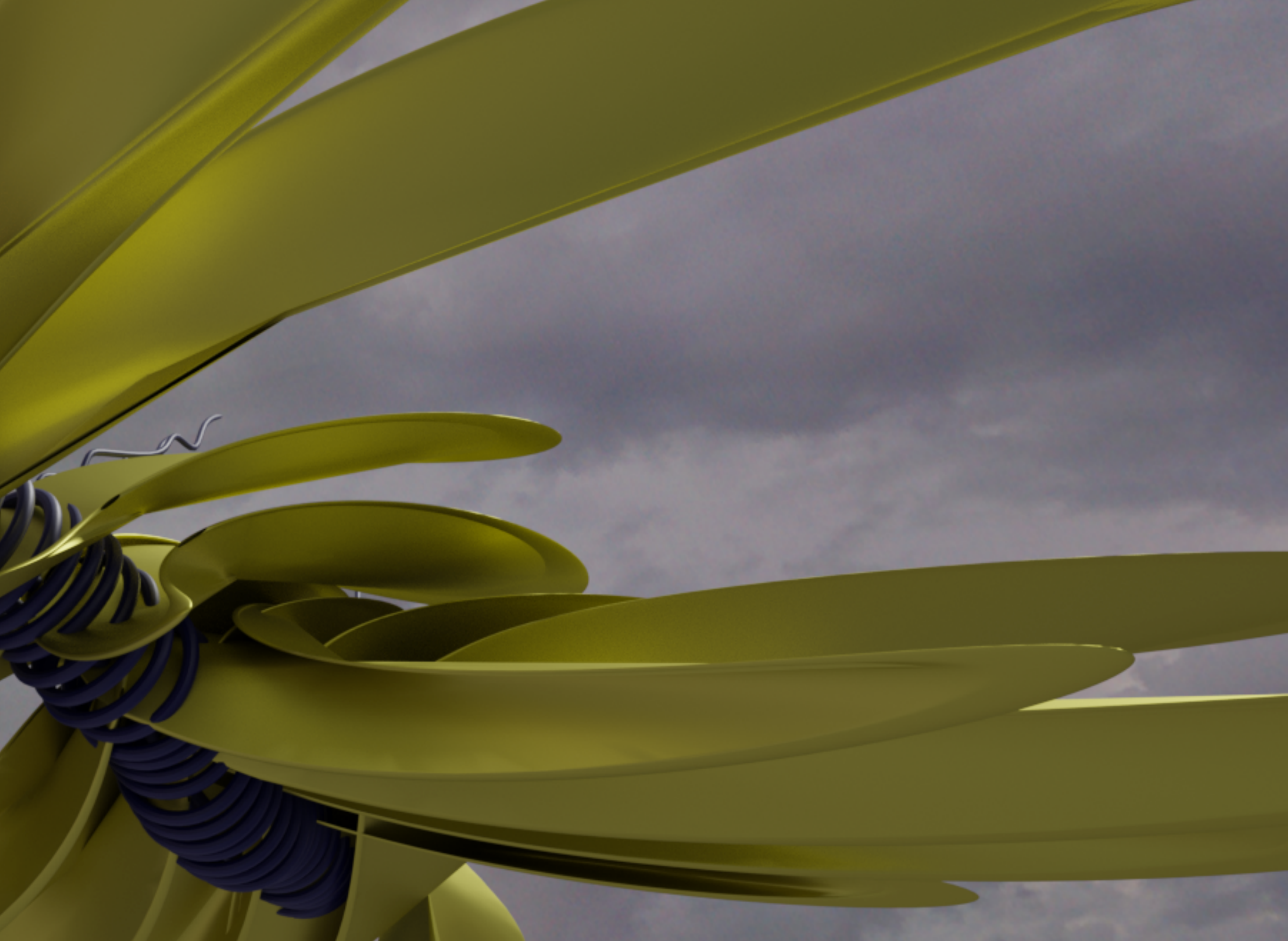






La Vaca azul.





Como comentábamos, pasarían muchos años antes de que se pensara en utilizar la cometa para otros fines y, desgraciadamente, como sucedía demasiado a menudo en el pasado, fueron las militares las primeras que se interesaron por ella. En un principio, solo fue utilizada para transmitir mensajes e información a través de sencillos códigos de color o disposición, pero no tardaría en surgir la idea de añadir una ocupante a la cometa para la observación directa o el lanzamiento de saetas y dispositivos pirotécnicos con los que acribillar a los ejércitos en tierra.

Cinta Ramirez y Cuenca, oficial al servicio de Calixta XXIII, fue la primera en publicar estudios viables y diseñar las primeras cometas de guerra cuyo empleo solo se detendría con la llegada de la aviación aerostática a nuestros ejércitos. Oculta por el vistoso uniforme del ejercito imperial se encontraba una aguda ingeniera e inventora que no solo se detuvo en la limitada utilidad militar de la cometa. Fue la primera en diseñar cometas que podrían ser ocupadas por una tripulante, perfecciono las catapultas horizontales usadas por Calamandra en sus espectáculos para no tener que despegar desde las cimas montañosas o a remolque de carros o vehículos de herradura y otros pequeños detalles que llevaron mas alla de todo lo imaginado por Eusebia y sus sucesoras a las cometas y prepararon el terreno para las ingenieras que llegarían tras ella. Fue suya la idea, como nautarca que era, de que las cometas acompañaran siempre a la flota en su despliegues. El impulso de remos y velamen permitirían despegar a las cometas y alcanzar la altura suficiente para convertirse en las vigías perfectas para nuestras naves de guerra o plataforma para sus arqueras. "A proa" fue el lema usado por las voladoras navales bajo el mando de Cinta, la cual, obtuvo el cargo de mariscal del ejercito aereo de manos de la emperatriz y durante cientos de años fue la única oficial del ejercito imperial en detentar dicho cargo.

De todas maneras, el uso militar de la cometa tuvo una corta etapa de esplendor, pocos años después de la muerte de Cinta, la aparición de las primeras armas de fuego de repetición anularon la efectividad de la cometa como arma ofensiva y quedo relegada a misiones de observación y reconocimiento hasta su practica desaparición de los arsenales tras la llegada de la primera arma aérea efectiva.

En la galería de pinturas del palacio de verano de Nuestra Señora de las nieves construido bajo el reinado de Constantina Pia, se conserva esta pintura al óleo de la nautarca al poco de ser nombrada mariscal del aire por Calixta XXIII. La obra de Federica Zontas Aguirre pertenecía a una serie de obras encargadas, por la piadosa emperatriz, para decorar el ala privada de su palacio estival con algunos de los personajes mas influyentes de su historia reciente. Para realizar este soberbio retrato, la artista se baso en una antigua tabla, actualmente perdida, que decoraba el pequeño palacete al que se había retirado la mariscal por las heridas sufridas durante la guerra de los tres años tras arrasas y conquistar la isla de Pilos en busca de Marta Garcia Quiñones y su negra cohorte.













Nuestras artistas de “Ante” muestran aquí el dispositivo típico de una barrera de cometas cuadrangulares junto a sus respectivas arqueras. En la realidad, el numero de cometas en el cielo debía de ser mucho mayor para resultar efectivo. La saturación del campo de batalla, no su precisión, por las arqueras, podía decantar el resultado de cualquier combate sin prácticamente oposicion desde tierra, solo las armas de fuego acabaron con su reinado como escribíamos en paginas anteriores.

Dadas las condiciones metereologicas tan especiales que permitirían el vuelo de las cometas, solo en contadas ocasiones su empleo fue decisivo en la batalla naval o terrestre y resulto imposible adaptar las primeras armas de fuego por su excesivo peso a las cometas, el arco y las flechas resultaba mucho mas efectivo pero fue superado y olvidado con rapidez por las primeras ametralladoras.

Afortunadamente, el diseño cuadrangular de Cinta, fue el punto de partida de varios modelos dedicados a la investigación científica como las dedicadas a la meteorología, la observación aérea de la naturaleza o la cartografía.

A pesar de sus revolucionarias ideas, Cinta, nunca se planteo el desarrollo de la cometa como vehículo autónomo, siempre ciño sus diseños a un anclaje terrestre, hubieron de transcurrir largos años para que la cometa se convirtiera en un vehículo aereo autónomo. Como curiosidad, añadiré que durante las campañas navales contra la flota de “la Bestia” nuestros navíos usaban una evolución de los diseños de la nautarca para la vigilancia antisubmarina y dirección de tiro artillero.



Federica Rojas Carabobo.





Federica Rojas Carabobo fue la primera de nuestras científicas en darse cuenta de la utilidad de la cometa inventada por Cinta para sus investigaciones meteorológicas. Para su primer experimento unió dos cometas cuadrangulares y fijo en la primera de ellas una pequeña caja que contenía varios instrumentos de medición barométrica y algunos termómetros autoregistrables para medir las condiciones atmosféricas a gran altura. En su momento, Federica marco el punto mas alto alcanzado por ninguna cometa al llegar a los 1.200 metros de altura.

Aunque en su tiempo ya se conocían los globos de aire caliente y los primeros de hidrogeno, Federica comprobó que era mucho mas fiable para sus experimentos la cometa que no estos ingenios. El globo era imposible de controlar desde tierra o en vuelo a elevada altitud y sus mediciones no eran tan fiables como las realizadas con ayuda de un tren de cometas. En su caso, para algunos estudios a gran altura, llego a construir trenes de cometas de hasta seis aparatos que sucesivas investigadoras superaron construyendo trenes de diez y dieciséis cometas para alcanzar los 10.000 metros de altura.

Cuando Federica Rojas se doctoro y paso a ocupar una cátedra en la sociedad científica imperial, las cometas de Cinta llevaban mucho tiempo olvidadas, casi como legendaria se clasificaba su figura, pues se habían relegado al olvido dichos artefactos quedando los modelos tradicionales para festivales, ceremonias religiosas o simple pasatiempo familiar. Nuestra armada y ejercito había dejado de usar las cuadrangulares sustituyéndolas por las cometas hexagonales para sus misiones de observación y estas, poco a poco también se irían reemplazando por globos de hidrogeno. Parece ser que durante las consultas realizadas en la biblioteca de la sociedad con vistas a preparar algunos de sus experimentos meteorológicos descubrió uno de los volúmenes publicados por Cinta y en el que se describían los distintos tipos de cometas diseñados por ella, algunas de la experimentaciones que realizo para comprobar su utilidad por las tropas y dedicaba varios capítulos del volumen a describir con detalle la construcción de las cometas cuadrangulares y la posibilidad de alcanzar alturas superiores impensables para su época.

En la actualidad, no se conserva ninguno de los volúmenes publicados por Cinta, solo han llegado hasta nosotros fragmentos citados por otras autoras, toda obra conservada fue destruida durante los grandes bombardeos de alfombra ordenados por "La Bestia" que arrasaron el gran archivo situado en la ciudad de Mesa. Es indudable que, a pesar de los siglos transcurridos, las conclusiones y datos aportados por la antigua nautarca e ingeniera convencieron a la científica y ayudada por unos de sus grupos de estudiantes construyo su primer modelo con vistas a comprobar su efectividad.

Según las anotaciones de la investigadora, la prueba fue un éxito desde un principio, siguiendo las recomendaciones de la antigua ingeniera, la cometa se elevó con rapidez con una pequeña bolsa que simulaba el cajón de instrumentos que debería portar en su vuelo definitivo. A la mañana siguiente, con la ayuda de un cabestrante para soltar y recoger el cable de cuerda de piano de 3km de largo, la cometa alcanzó la altura prevista y recogió los datos necesarios para sus investigaciones. Durante los días siguientes, continuó elevándose la cometa ante las compañeras de la sociedad científica para validar las mediciones registradas y autentificarlas. La noticia en su momento, no obtuvo gran repercusión y fue ignorada durante largos años por el gran público pero la experiencia de Federica supuso un antes y un después para la ciencia y a ella y su cometa debemos, entre otras cosas, el invento del pararrayos.

La ilustración de esta doble página muestra la primera de las cometas construidas por Federica Rojas durante su primer vuelo y, aun hoy, asombra por la sencillez de la propuesta de la autora pues aunque, prácticamente, siguió al pie de la letra las disposiciones de Cinta, adaptó y mejoró el modelo para que fuera capaz de alcanzar la altura necesaria para sus experimentos meteorológicos y que, gracias a ello, convirtió en lo que es hoy en día esta ciencia e indirectamente fue vital para el desarrollo de la aviación a gran altura y extra atmosférica pues ella fue el inicio de muchos estudios imprescindibles para el futuro.

Con el tiempo, las cometas cuadrangulares fueron sustituidas por globos sonda y la aviación que podían alcanzar alturas impensables por las cometas, pero en estos días de exploración espacial y en estudios muy concretos, sobre todo al estudiar nuevos planetas, se han ido desarrollando modelos especiales capaces de transportar instrumentos de medición a grandes alturas. Su fácil transporte y montaje las hacen ideales para misiones científicas preparatorias o improvisadas por las necesidades del momento.

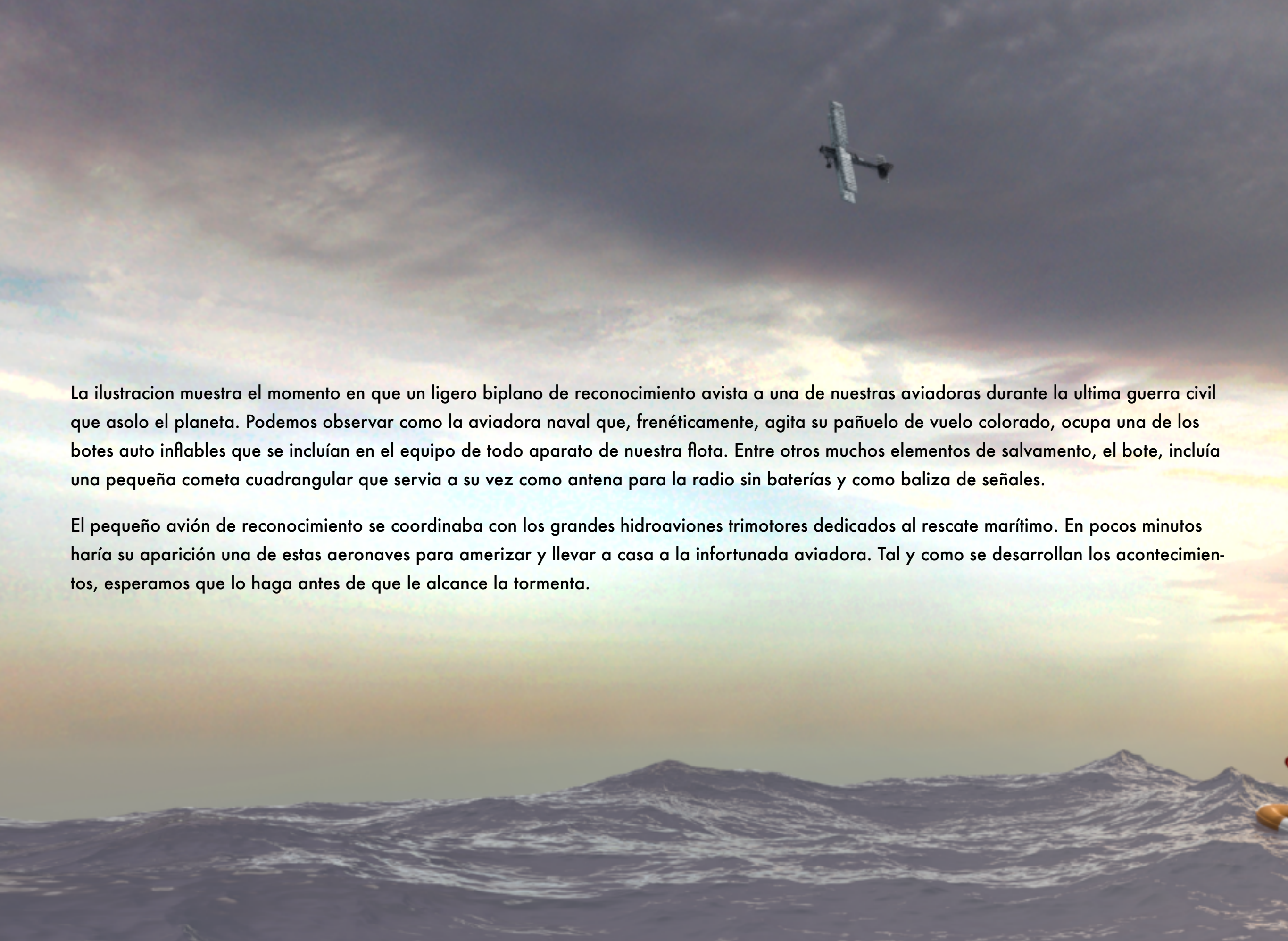
Antes de cerrar esta sección dedicadas a las cometas, no podemos dejar de mencionar los modelos desarrollados para auxiliar a las naves naufragadas cerca de la costa o para la primera ayuda de las naufragas en alta mar, dispositivos que ahora rozan lo inverosímil o, casi, lo primitivo, pero que en su momento rescataron a decenas de tripulaciones en los tiempos de la navegación a vela y de vapor.

Pero, como, naturalmente, esperan nuestras fieles lectoras, no podemos despedir la sección e ir a volar nuestras cometas sin detenernos en las cometas pioneras de la fotografía aérea. Hasta no hace muchos años, se consideraba que la primera fotografía fue realizada desde un globo por María Troncas Pina, pero recientes investigaciones, han desvelado que la primera fotografía aérea de nuestra historia fue tomada por una cometa lanzada por Abjuración Gámez de Fuerte y Orcaso, en los inicios del reinado de Madre Corona y en la provincia de Cica.









La ilustración muestra el momento en que un ligero biplano de reconocimiento avista a una de nuestras aviadoras durante la última guerra civil que asoló el planeta. Podemos observar como la aviadora naval que, frenéticamente, agita su pañuelo de vuelo colorado, ocupa una de los botes auto inflables que se incluían en el equipo de todo aparato de nuestra flota. Entre otros muchos elementos de salvamento, el bote, incluía una pequeña cometa cuadrangular que servía a su vez como antena para la radio sin baterías y como baliza de señales.

El pequeño avión de reconocimiento se coordinaba con los grandes hidroaviones trimotores dedicados al rescate marítimo. En pocos minutos haría su aparición una de estas aeronaves para amerizar y llevar a casa a la infortunada aviadora. Tal y como se desarrollan los acontecimientos, esperamos que lo haga antes de que le alcance la tormenta.







Abjuración Gámez de Fuerte y Orcaso.





Abjuración Gámez de Forte y Orcaso llevaba largos años establecida en la capital imperial como fotógrafa de sociedad y para cuando se producen los trágicos acontecimientos que marcaron la llegada al trono de Madre Corona, decide cerrar su estudio y trasladarse junto con todo su archivo a su provincia natal, continuar trabajando como fotógrafa civil y concentrarse en su obra mas personal y experimental sin las limitaciones que imponía el trabajo para la corte imperial y su agotadora vida como fotógrafa de sociedad. Es cierto que de su viaje también se ha escrito que influyeron sus veleidades políticas con algunos grupos aristocráticos que se oponían a la sucesión de la corona, pero estas intrigas palaciegas nunca han podido ser demostradas.

Durante el resto de su vida llevo una discreta existencia rural en la vieja residencia familiar y alcanzo una cierta notoriedad entre las habitantes de Cica por sus fotografías dedicadas a reflejar la vida cotidiana de sus pobladoras y preservar algunas de las costumbres que, inevitablemente, la sociedad industrial que comenzaba a desarrollarse en nuestro imperio, las hiciera desaparecer. Por este motivo, pocos años antes de su muerte, decide donar todo su archivo a la colección del Instituto popular de cultura de la provincia de Cica. Agradecidas por el legado, el consejo del centro, decidió dedicarle varias salas a perpetuidad y crear un fondo para documentar y conservar las costumbres tradicionales de la provincia y ayudar económicamente a las nuevas generaciones de fotógrafas que decidieran continuar el trabajo de Abjuración.

Fue en una de estas salas donde no hace muchos años, la académica Elvira Julian San Ramon, descubrió la fotografía realizada por Abjuración tantos años atrás y que, sin lugar a dudas, la convierte en la primera fotografía aérea de nuestra historia. Es cierto que muchas otras fotógrafas, al conocer la foto aérea de Maria Troncas Pina desde un globo, exploraron la fotografía aérea utilizando cometas, globos, dirigibles o aviones pero todo esto sucedió mucho después de que Abjuración realizara esa fotografía. En realidad, no fue esta la única obra realizada con ayuda de una cometa, pues durante varios años, la antigua fotógrafa de sociedad exploro minuciosamente las posibilidades de la cometa como soporte para desarrollar gran parte de su obra. La pagina de la izquierda muestra uno de los numerosos autos que tomo la fotógrafa con ayuda de una cometa, aunque la mayoría de estos se realizaban con la camara a una relativa baja altura, fueron utilizados por Abjuración para practicar y ensayar con los varios dispositivos que diseño para su trabajo con cometas. Aunque su obra, tras el descubrimiento académico, se revalorizo y en cualquier subasta sus fotografías alcanzan precios increíbles, este auto y la gran mayoría de su obra se encuentra todavía depositada en la colección de fotografía antigua del Instituto popular de cultura de la provincia de Cica.

En la doble pagina se presenta esta primera fotografía aérea, conocida por todas las aficionadas a nuestro arte, pero en esta ocasión, hemos preferido renunciar a toda restauración y presentarla tal y como se conservaba en el instituto popular de cultura a la vista de cualquier visitante, durante tantos años ignorada, hasta la llegada de Elvira Julian San Ramon.

El templo de las tres titanes.







En realidad, no debe resultar nada sorprendente que la fotografía aérea del templo de las tres titanes y el resto de la obra de Abjuración permaneciera tanto tiempo olvidada. En los años de su vuelta a casa, la provincia, en el centro de la gran estepa oriental, permanecía aislada del resto del imperio durante todo el año por los extremos inviernos que soportaba y solo durante los cortos meses veraniegos se encontraban abiertas las pistas que atravesaban los grandes bosques subpolares. Hasta la llegada del ferrocarril y con el, del telégrafo, cualquier noticia producida en el resto del imperio podía tardar semanas o meses, incluso, en llegar a su capital y, aun mas, al resto de la provincia.

Por las reconstrucciones que hemos ido realizando en la redacción, calculamos que el viaje de Abjuración y su tren de equipaje debió de durar poco mas de dos meses, su llegada a la capital provincial anuncio, antes que la mensajería imperial, la llegada al trono de Madre Corona. Debería llegar la cruel invasión para que se abriera la provincia al resto del imperio pues las estrategias industriales de Taciana VI, decidieron que muchas de las grandes industrias vitales para la guerra se establecieran en la provincia ya que, prácticamente virgen, proporcionaría la energía necesaria para los complejos fabriles y abundante mano de obra no cualificada. Con la urgencia de la guerra y, la derrota en puertas, se recondicionaron carreteras, líneas férreas y se abrieron nuevos aeródromos y centrales eléctricas por toda la provincia. El sacrificio del olvidado paraíso polar contribuyo definitivamente al esfuerzo bélico y la victoria, pero Cica y su exuberante naturaleza fue engullida y arrasada por la guerra aunque ninguno de los aviones de Carmencita pudiera alcanzar sus fronteras.

Abjuración muere a los pocos meses de ceder su obra al instituto de cultura popular, con Taciana VI en el trono y poco antes del inicio de la invasión. Cuando todo estaba preparado para abrir las salas dedicadas a su trabajo, llegaron las noticias sobre el estallido de la guerra y la decisión imperial del traslado industrial. Pasada la guerra, tampoco pudo aprovechar la provincia los pocos años de esplendor que llegarían tras la victoria pues en ella se instalaron, como en otras provincias orientales, las futuras rebeldes aristocráticas mientras tejían sus alianzas con los poderes industriales y económicos nacidos de los grandes beneficios del conflicto armado. Nada mas iniciarse la ultima guerra civil de nuestra historia, la provincia, se convirtió en el principal objetivo de la fuerza aérea leal a Taciana VI y fue arrasada por las grandes formaciones de bombardeo. Al acabar el conflicto, aunque nunca fue olvidada su obra y continuo siendo expuesta en las salas del Instituto de cultura, Abjuración, paso a ser una figura querida por sus conciudadanas, pero perteneciente a una época que no volvería y acabo siendo mas una curiosidad que una figura a estudiar y documentar.

El trabajo de la académica Elvira Julian San Ramon es impecable y definitivo en todos los sentidos, pero he preferido autorizar a que Adoración y Marisol iniciaran su propia investigación en los archivos de los Mares polares en busca de cualquier referencia a Abjuración y su trabajo fotográfico desde un punto mas cercano a esta redacción como amantes que somos de la fotografía antigua.





Técnicamente, la obra de Abjuración abarca la transición entre la placa de vidrio y la primitiva película negativa y aunque intento siempre estar atenta a la rápida evolución del medio fotográfico, siempre tuvo la sensación de ir un paso por detrás de sus coetáneas. Lo que nadie puede negar es que estas deficiencias de abastecimiento, debía contratar sus propias mensajeras para obtener productos químicos o fabricar ella misma lo que necesitara, hizo que la fotógrafa desarrollara una serie de técnicas que anticiparon muchas de las que se crearon en la capital imperial y, desgraciadamente, fueran ignorada por sus contemporáneas.

Esta fotografía sobre placa de vidrio, pertenece a una serie que Abjuración dedico a los grandes festivales que se desarrollaban por toda la provincia al llegar la primavera y en las que, indiscutiblemente, reinaban las cometas. Titulada: "Bailarinas", la imagen muestra a dos danzarinas del sol mientras atienden los consejos de su maestra de baile durante unos ensayos preliminares.

La investigación que iniciaron Adoración y Marisol deja un poco de lado la realización de la primera fotografía aérea y prefiere centrarse en la figura de Abjuración como ciudadana y fotógrafa y, así, llenar las pocas lagunas que ofrece el gran estudio académico de Elvira Julian San Ramon.

Hay que reconocer que no encontramos muchas referencias sobre la vida de Abjuración hasta que vuelve a su tierra natal. Hija única de una familia aristocrática venida a menos, se inicia en el arte fotográfico de manera casual pues, en su niñez, la llegada a su casa de una fotógrafa ambulante, con una de las primeras cámaras construidas, la deslumbra y al alcanzar su primera juventud decide, con la bendición familiar, marchar a la capital y comenzar sus estudios fotográficos en alguno de los numerosos estudios recién establecidos y que aceptaban a alumnas de buenas familias para aliviar sus precarias economías.

De estos primeros años de carrera solo han quedado para la posteridad algunos trabajos publicados por varias de las revistas de actualidad de la época pero sin destacar por ninguno de ellos. La mayoría de sus colaboraciones son a escala general, normalmente, a nivel de estudio y aunque su nombre aparece ya acreditado, es una mas de una larga lista. Desgraciadamente, es también en estos años que sufrirá un aborto que le costara bastantes años superar. Durante varios de ellos, se limitara a volar su cometa como practica terapéutica tal y como hacia en su hogar y podríamos estar tentadas de suponer que en esa dolorosa etapa surgió la idea de utilizar la cometa para la fotografía aérea, pero solo esta documentado este interés para cuando vuelva a Cica y comience a estudiar y desarrollar algunos sistemas para su uso con la cometa.

Ignoramos las meditaciones y su alcance vital tras sus largos vuelos de cometa en la pradera de Santa Lucia pero, de repente, al acabar la tercera primavera, volvemos a encontrarla sumergida en la vida mas desenfrenada de la capital y sospechamos que su entrada como fotógrafa para las revistas de sociedad coronadas tiene mas que ver con sus cualidades como semental durante su reproductivo. Se introduce en ciertos círculos depravados frecuentados por la aburrida aristocracia superior y todo parece indicar que de estos encuentros nacen las influencias y recomendaciones que le llevaran a entrar en la corte.

Este sorprendente cambio de actitud nunca ha podido ser aclarado por ninguna investigadora. Abjuración nunca tuvo problemas de dinero y pocos años después, con la muerte de sus madres a una avanzada edad, entro en posesión de su modesto pero seguro patrimonio generado por la propiedad familiar. Es cierto, también, que tan súbitamente abandono como se inicio en estas practicas sexuales, con su entrada como fotógrafa de camara, vuelve otra vez a su tranquila vida anterior y se centra en su carrera como reportera de sociedad. Hasta que no llega el momento de su mudanza, sus trabajos aparecen con regularidad y es respetada por todas como fotógrafa y artista. Es considerada por sus contemporáneas como una solida artesana, impecable y efectiva en su técnica, pero sin destacar sobre ninguna de ellas.





Esta segunda fotografía seleccionada muestra a Enriqueta Gaston Lopez, maestra de canto coral de la cartuja de la Santa Efigie y responsable de los grandes festejos para celebrar el fin del segundo invierno, adoptando para la ocasión la figura de Talabor, una de las ayudantes de las divinas famosa por su bondad y piedad y que, según las tradiciones polares, aun sigue visitando nuestro hogar cada invierno para socorrer a las mas necesitadas de sus criaturas.

Como en el caso anterior, hemos preferido recurrir a la fotografía original y no a una replica restaurada como viene siendo habitual en esta redacción desde el primer numero de Carpa.

Abjuración llega a la antigua propiedad familiar acompañada de Eloisa Fuertes Crespo de quien nunca ha quedado muy clara su situación pues hay quien le atribuye el rol de ayudante, pareja estable o, incluso, como simple profesional de la compañía. Lo cierto es que permaneció junto a ella hasta su muerte y se convirtió en la heredera de la propiedad ganadera hasta que decidió alistarse en las brigadas de montaña y desaparecer durante los combates por la toma de Barriles.

Una vez instalada, Abjuración retoma su trabajo como fotógrafa y comienza a trabajar en sus famosas series dedicadas a la vida de las habitantes de la provincia, lanza a volar su cometa como antaño junto a Eloisa y participa en la pequeña vida social de Cica, poco a poco, vuelve a ocupar su papel como Señora de una pequeña pero influyente familia de terratenientes. Es en estos años, cuando comienza a interesarse por la posibilidad de tomar fotografías desde el aire utilizando una cometa. Hasta nosotros solo ha llegado una breve nota en sus archivos: “Si la perra esa, puede elevar sus termómetros con una cometa, debe de ser sencillo para mi elevar una camara y tomar fotografías con ella”. No sabemos quien es la “Perra” de sus notas, como bien saben nuestras lectoras, Abjuración y Federica Rojas no son contemporáneas y las separaban unos cuantos años. Posiblemente, Abjuración mantuviera relación con alguna de las integrantes de la sociedad científica, en esos días, con una solida división dedicada a los estudios metereologicos durante su estancia capitalina. Quizás fuera un desgraciado romance o un simple desencuentro cotidiano, definitivo es que el uso de la cometa por las científicas de su tiempo sirviera de inspiración para su trabajo.

Lo que si que es cierto es que su figura comenzó a hacerse popular entre las habitantes de la provincia, el carro de luz que construyo junto a Eloisa para poder revelar sus placas con rapidez y no se malograrán, era visto en cualquier punto de su geografía, ya fuera durante los numerosos vuelos de prueba de sus cometas o fotografiando todo lo que la artista creyera que merecía ser conservado como legado futuro. Tras el primer impacto, su trabajo fue rápidamente asimilado por una población demasiado ocupada en sus trabajos agrícolas y en sobrevivir al duro clima invernal y solo la pequeña sociedad cultural que controlaba el Instituto popular, se hacia eco de sus trabajos y presentaba regularmente sus fotografías en la pequeña sala de exposiciones del centro y publicaba sus crónicas fotográficas de los festivales y ceremonias en el boletín municipal de Cica.

Precisamente en este boletín se publico la fotografía aérea del templo de las tres titanes y las que la siguieron. Tras el hallazgo de la fotografía, el boletín que incluyo la primera de las aéreas se convirtió en testigo irrefutable pues, lógicamente, la publicación, no solo estaba fechada y registrada, la propia fotografía incluía un extenso pie de foto en el que se narraba como Abjuración había obtenido su fotografía y se explayaba sobre el trabajo de la fotógrafa tras su vuelta a la mansión que coronaba la ciudad.



# CICA

Boletín mensual informativo

Para ilustrar las publicaciones de Abjuración en el boletín informativo de la provincia hemos escogido la portada del numero 553 que incluía una fotografía aérea del Instituto de cultura popular de Cica.

Los motivos de nuestra elección son evidentes, pues no solo nos encontramos frente a una soberbia fotografía aérea si no que Abjuración, nos sorprende desde los inicios de la fotografía con una imagen que avanza cualquier ideal estético varias décadas en el futuro e incluso, el diseño de este numero se supedita a la fotografía con una linea totalmente diferente a la habitual de la revista.

Con una avanzada composición y encuadre convierte la sobria arquitectura del centro en todo un manifiesto geométrico reforzado por la pureza técnica alcanzada al final de su trabajo con las cometas. Desgraciadamente, en el interior del numero no aparece ningún comentario adicional sobre la imagen de la portada. Solo se consigna autoria y datacion, todo el numero se concentra en los precios alcanzados por la madera virgen en los mercados centrales del imperio y en las pequeñas noticias cotidianas con sus nacimientos, muertes o enlaces matrimoniales.

Abjuración no guardo ningún comentario sobre esta fotografía, ni siquiera anota que fuera publicada por el boletín o tuviera mínima repercusión. Esta actitud ha llevado a pensar a nuestras redactoras que tal vez fuera fruto de la casualidad y la imagen no escondiera ningún postulado vanguardista. Resulta evidente que determinadas lineas estéticas no fueron retomadas por la fotógrafa y siguió concentrada en proyectos mas acordes con las modas imperantes en su época como demuestra toda su obra posterior.

Tras varios intentos, diseños y vuelos de prueba, Abjuración encontró el sistema ideal para poder tomar fotografías desde el aire. Dadas las carencias técnicas que padecía en su provincia, decidió simplificar al máximo su diseño. Como cometa eligió una cuadrangular un poco mas grande de lo habitual que siempre era lanzada en primer lugar. Otra cometa plana, mas pequeña, seria la encargada de izar el soporte y la camara, que era controlada desde el suelo utilizando un segundo cable conectado al dispositivo fotográfico. El disparador de su maquina de cajón era accionada por otra mini cometa que se enviaba recorriendo el cable principal. Como nuestras lectoras pueden suponer, el resultado final era impredecible pues la fotógrafa tenia un control relativo del encuadre y composición y el azar se imponía a la hora del disparo.

En un principio, Abjuración, se decanto por una camara de cajón de formato medio, de madera ligera y equipada con un objetivo gran angular. En sus primeros intentos, debía realizar sus fotografías una a una y sustituir cada placa de vidrio con rapidez antes de que se malograra. Con el tiempo, añadió un diafragma a F/11 que le garantizaba la nitidez necesaria y un ingenioso dispositivo interno que permitio sustituir la placa iluminada por otra virgen. A pesar del aislamiento de su provincia, esta documentado que la fotógrafa pudo acceder a mejores emulsiones para sus placas que le permitían dilatar su revelado e incluso, pudo utilizar las primeras películas negativas que en breve tiempo iban a revolucionar el arte fotográfico y darían lugar al nacimiento de la fotografía tal y como la conocemos en la actualidad.

De la ruina y devastación producida por la aviación leal sobre la ciudad de Cica se pudieron rescatar varios de los cajones que guardaban algunas de las maquinas utilizadas por Abjuración. Tras muchos años depositados en los sotanos del instituto, las restauradoras de la dirección cultural provincial y bajo la supervisión directa de Elvira Julian San Ramon, pudieron reconstruir la camara con la que Abjuración tomo la primera fotografía aérea de nuestra historia. Las replicas del modelo se encuentran a disposición de nuestras ciudadanas pero en el Instituto de cultura popular de la ciudad de Cica se conserva el original restaurado y por supuesto, completamente funcional. Es de lamentar que los dispositivos utilizados para izar la camara con su cometa portadora se han perdido y solo han podido ser reconstruidos de forma parcial a partir de algunos bocetos fragmentados que guardaba el Instituto cultural.

En la imagen que acompaña estas lineas podemos apreciar la funcional belleza y la austeridad de su diseño, no deben olvidar nuestras lectoras que la camara fue construida artesanalmente por Abjuración y Eloisa. Como curiosidad, añadiré que la propia artista decidió eliminar el pesado forro de cuero, habitual en las cámaras de la época para sellar la superficie para reducir, el peso de la camara.







Como muchas otras artistas de su tiempo, Abjuración, no es amiga de anotar su trabajo, prefiere disfrutar del proceso creativo y centrarse en la experimentación sin ningún deseo de trascendencia. Su primera fotografía aérea, si hubiera decidido enviarla a cualquiera de las publicaciones editadas en la capital, hubiera significado para ella el reconocimiento y fama individual que nunca alcanzo en el pasado. En cambio, prefirió que la fotografía del templo de las tres titanes, se publicara en el boletín semanal que se editaba para los oficios como una pequeña sorpresa para sus feligresas o en el boletín provincial, en lugar de cualquiera de las grandes publicaciones ilustradas del reino.

A pesar de lo que pueda parecer, sus fotografías aéreas no dominaron su obra final, a medida que transcurrían los años, la autora prefirió centrarse en su labor documental y solo recurría a su cometa en momentos de asueto o para proyectos muy personales como el auto que abría su sección. Curiosamente, nunca utilizo la cometa para fotografiar los grandes festivales religiosos y civiles, prefería, como anota en sus diarios, sumergirse en ellos con una pequeña camara de cajón y tomar sus fotografías disfrutando de la proximidad de sus conciudadanas e intentar, desesperadamente, detener la nueva era que se anunciaba desde Agua Hechicera enfrentándola con la sencilla vida de los bosques polares.

Para despedir el espacio dedicado a su figura, presentamos en la pagina siguiente una fotografía tomada durante el festival invernal dedicado a la vida y obras de las divinas y que se celebraba poco antes del fin del tercer invierno y reflejaba los últimos días de la permanencia de las divinas entre nosotras. Parece ser que Abjuración se sintió fascinada por la sacerdotisa que interpretaba el papel de Camila, el alter ego maligno de la divinidad y que fue la responsable de propagar entre sus creaciones los diversos pecados capitales que nos azotan desde su marcha. A la desconocida actriz le dedico varias placas de vidrio para capturar su personalidad sobre el escenario.

Hay que advertir que este festival narraba la leyenda de forma irónica y divertida, convirtiéndose, la mayoría de las veces, en una comedia de errores un tanto irreverente pero en la que al final, inevitablemente, el mal recibe el castigo que merece mientras las espectadoras recibían un simple, pero efectivo, mensaje moral y educativo.

Es recomendable que nuestras lectoras visiten los archivos del noveno mandato editorial pues hace no muchas estaciones, la redacción de "Rana", publico una breve pero concisa monografía sobre el trabajo de Abjuración durante ese festival y presento la serie completa de las fotografías realizadas esa noche. La sección de antropología polar siempre ha prestado mucha atención al trabajo de nuestra fotógrafa para mostrar las costumbres de la sociedad rural previas a la invasión de la "Bestia" y ese soberbio numero, "Rana 46", es buena prueba de ello.













No podía despedir la figura de Abjuración sin pedir a nuestra Dorita que recreara la toma de la primera fotografía aérea. Nuestra artista ha elegido el momento en que mientras Abjuración mantiene en posición la cámara, Eloisa iza la pequeña cometa que pulsara el disparador.

Como comentábamos en páginas anteriores, no existen datos fiables sobre el aspecto del mecanismo que sostenía la cámara y permitía controlarla desde tierra. Dorita, para evitar controversias estériles, ha preferido basarse en el sistema aceptado por la mayoría de nuestras académicas y la ha reproducido hasta el último detalle. En nuestro anexo general, nuestras lectoras podrán acceder a todos los dibujos y bocetos del dispositivo que aun se conservan y una breve nota de Dorita comentando su ilustración y los esbozos en los que se basó para realizar su trabajo.

La fotografía del templo fue tomada desde la ladera que lo dominaba por su cara norte para ganar una altura suplementaria desde la que efectuar el disparo.

P

Bo

—

C



# RES

## **Adoración Bartolome Cano**

Agregada de la compañía de propaganda al tercer escalón editorial.





**Benita III, reina emperatriz.**





Con Benita III, nuestro reino alcanzo, por fin, la edad moderna y gracias a ella, nuestro imperio abandono el aislamiento al que lo habían sometido las dinastías anteriores. Paradójicamente, durante su pacífico reinado, se alcanzara la máxima expansión del imperio pues antes de centrarse en gobernarlo, tuvo que concluir las numerosas guerras iniciadas por su madre y que estuvieron a punto de conducirlo al desastre e, incluso, a su posible desaparición como tal.

Al concluir victoriosamente sus campañas militar o políticamente, Benita III, se dedico durante el resto de su reinado a mejorar la vida de las súbditas imperiales. De su mano, se modernizara el país, se abrirá la educación a todas las ciudadanas y el anhelo original de Santa Teresa será cumplido al instaurar un verdadero servicio sanitario gratuito y universal para todas ellas. Poco a poco, las reformas imperiales abrirán el reino a la razón y la lógica, las artes y las ciencias, se abandonara la espada y los estandartes se recogerán en la Torre de cristal con la intención de que jamás tuvieran que ser, de nuevo, convocados.

Es durante esa época de desarrollo tecnológico y cultural en la que se comienza a estudiar el problema del vuelo desde un punto totalmente científico, ya ningún envoltorio místico domina a las ingenieras e inventoras y aunque el vuelo de aparatos mas pesados que el aire seguirá siendo imposible ante la falta de un propulsor adecuado, tras el interregno de Bonifacia II, progenitora de Madre Corona, llegaría, con esta, por fin, el motor de explosión pues diversas y trágicas experiencias demostraron que el motor de vapor nunca seria adecuado para dicho cometido.

De sobras es conocida la decisiva intervención de Cabezuelo, motores modernos, para el desarrollo del motor de explosión en nuestro reino, la compra de diversas patentes extranjeras permitio el desarrollo de la tecnología necesaria no solo para motorizar el imperio, fue, también, imprescindible, para propulsar los sueños que estaban por cumplirse y abrir los cielos a todas nosotras.

La apertura de nuestras universidades al conocimiento del resto del planeta fue lo que permitio que durante el reinado de Benita III hiciera su aparición el globo y con el tiempo, iniciado ya, el reinado de Madre Corona, el dirigible que durante unos pocos años, seria el único medio de transporte aereo conocido.

Aunque a Benita III se la recuerda por su labor reformadora, su representación pictórica mas famosa es este lienzo sobre tela que presentamos en la pagina opuesta. Pintado al poco de ascender al trono por Antonia Dimas de San Anton es la única obra en la que la emperatriz se muestra empuñando su espada. Concebido para representarla como una gran guerrera como su madre y continuar su galope bajo banderas, con el tiempo, se ha convertido en todo lo que, duro su reinado, desgraciadamente, debía ser enterrado bajo su guía.

Frisia Gorriz Serrate.





Frisia Gorriz Serrate, pertenecía a una antigua familia de comerciantes de especias y telas que se había visto superada por la apertura de fronteras sin poder competir con la infinidad de compañías extranjeras que habían comenzado a operar dentro de nuestro imperio. Ante la inminente ruina que se avecinaba, Frisia, como joven cabeza de familia, considero que la única opción que le quedaba, radicaba en conseguir alguno de los contratos como proveedores de la real casa que cada año se abrían para las distintas firmas comerciales instaladas en el reino.

Según se refleja en sus diarios, durante meses, estuvo revisando innumerables ideas y proyectos con un fuerte componente quimérico que eran descartados uno tras otro. La solución definitiva llegaría tras una velada musical en el salón de Plinia Bermudez Roma en la que como gran atracción, concluida la actuación del cuarteto de cuerda invitado, se anunciaba la demostración de la ascensión de un pequeño globo de tela impermeable a cargo de Petra Tenor Rodriguez, ilusionista que ofrecía, desde la temporada anterior, diversos espectáculos basados en el ilusionismo científico, llegando a presentarlos, incluso, en la corte y salones privados de la emperatriz.

No cabe duda que Frisia quedo muy impresionada por la ascensión del pequeño globo y, sobre todo, por la reacción de las asistentes a la velada. Finalmente, había encontrado la solución a sus problemas, en los almacenes familiares se pudrían infinidad de resmas de tafetán que no habían podido ser vendidas y seria fácil para sus costureras y empleadas construir un modelo a gran tamaño, capaz de sostener tres pasajeras y conseguir el favor real durante la gran exposición imperial que se celebraba todos los años bisiestos en la capital hechicera.

Asombra hoy en día la ingenuidad con la que Frisia abrazo el proyecto, sus conocimientos científicos se reducían a lo aprendido en sus años de internados y academias musicales. Antes de convocar a sus empleadas en los grandes almacenes de la compañía, investigo los principios físicos que permitían a un globo elevarse y comenzó a diseñar su ingenio basandose en lo visto en los espectáculos de ilusionismo. Durante semanas ella mismo cosió pequeños modelos a escala con los que experimentar y asegurar así el éxito.

No le costo mucho conseguir la cooperación de sus empleadas, como ella misma sabia, el fin de la compañía estaba próximo y su futuro y el de sus familias dependía de la consecución del contrato con la intendencia imperial. Como ensayo general se decidió construir un globo de tamaño medio que sirviera como banco de pruebas. Se probaría con el como calentar un gran volumen de aire, la cantidad de leña necesaria y otros pequeños detalles que garantizarían el éxito de su empresa.

No cabe duda que este es el retrato mas famoso que se conserva de la comerciante inventora. Años después de su éxito y tras recibir de la emperatriz favores y privilegios se hizo inmortalizar junto a la esfera dorada, elemento heráldico que distinguiría desde entonces a su casa comercial, para conmemorar el 50 aniversario de su primer vuelo.

Poco a poco, el improvisado equipo fue superando todas las dificultades y, aunque mas de una sorpresa incendiaria estuvo a punto de arrasar los almacenes, el globo quedo dispuesto para su presentación ante Benita III. De poco mas de 10 metros, antes de su presentación, se realizo una prueba con el globo amarrado a la plataforma de lanzamiento y con la propia Frisia a bordo del mismo. El ensayo se desarrollo sin problemas, pero se decidió que en su debut debía realizarse un vuelo libre que inclinaría, sin dudarlo, el favor real. Para solucionar los problemas del enfriamiento del aire, el globo se desinflaría y caería a tierra, se decidió instalar en su base un espacio para una gran hoguera que mantuviera el aire caliente el mayor tiempo posible y que apagandola poco a poco permitiera controlar el descenso del aparato.

La mañana de la presentación, el globo y el proceso de calentamiento se oculto bajo una gigantesca carpa adornada con las divisas de la compañía familiar. Cuando llego el cortejo imperial ante ella, un pequeño dispositivo explosivo abatió la carpa y ante los sorprendidos ojos de la emperatriz apareció el globo y su librea en oro y campo de azur, los colores de la dinastía reinante, para regocijo y maravilla del numeroso publico congregado en la explanada de los inventos. Desde la barquilla del globo, la propia Frisia, acompañada por dos empleadas de confianza bajo la promesa, para su presencia, de todo el ron que pudieran beber en un mes, saludo, por tres veces, a la divinidad y la emperatriz y ordeno cortar amarras e iniciar el vuelo.

El ascenso y posterior vuelo sobre la capital hizo que toda la población saliera a la calle y la muchedumbre siguiera el vuelo del globo hasta su accidentado descenso en las landas de Piedra gorda para pasmo de las agricultoras que consideraron su aparición como la llegada del mal estelar y a punto de conseguir, estuvieron, lo que no había conseguido el descenso.

El regreso de Frisia y sus dos compañeras solo puede calificarse de apoteósico, llevadas en hombros por la multitud ante la presencia de Benita III, con la rodilla hincada, se escucho el emotivo discurso de la Señora alabando la hazaña de Frisia y cantando el inicio, bajo el faro de la ciencia, de una nueva edad de oro para nuestra nación y todo el planeta, para concluir, tras infinitos floreos, con el ruego de compartir su mesa durante el banquete que cerraría el certamen.

¡¡¡ Me he follado a la emperatriz y la contrata es nuestra a perpetuidad!!! anuncio a la mañana siguiente una exultante Frisia ante todo el personal congregado en sus talleres ante la falta de noticias. Hay que reconocer que la inconsciente hazaña de Frisia roza mas las artimañas de las feriantes que el duro esfuerzo de la ciencia, pero, el espectáculo de esa mañana, abrió la puerta para que otras ingenieras, físicas e inventoras decidieran explotar el sendero abierto por la comerciante de telas y especias.



Tras su hazaña, Frisia, junto a sus empleadas, reviso su diseño y llego a la conclusión de que el vuelo libre era demasiado peligroso y que, ella misma, no disponía de los conocimientos necesarios para solucionarlos. Durante su primer vuelo, pudo comprobar lo arriesgado de incluir una hoguera para mantener el aire caliente durante su viaje ya que las oscilaciones producidas por el viento permitían que las llamas fueran quemando el globo poco a poco y solo la fortuna había permitido acabar con bien su aventura.

De las manos del taller solo alzo vuelo un segundo globo, algo mas evolucionado que el anterior, para un vuelo privado junto a la emperatriz. Por lógicos motivos de seguridad, el globo permaneció amarrado a la base por diversas sogas de seguridad para evitar las oscilaciones y estabilizar la hoguera de a bordo. Sin mas tripulantes que ellas dos, permanecieron varias horas sobre la capital y aunque nada se sabe sobre lo sucedido esa noche, desde ese momento, todo cambio para ellas... y no, a pesar del brillo en los ojos de las integrantes de esta redacción anhelando continuar el resto del relato, no, no desvelaremos sus detalles en este numero especial de Carpa.

Frisia nunca fue egoísta con su invento y desde el primer momento, compartió su experiencia y diseños con cualquiera que estuviera interesada en ellos, sobrepasada por el éxito de su vuelo, llego a destinar a parte de su personal para atender las infinitas visitas que se sucedían día tras día a su taller. En realidad, Frisia, solo se ocupo de globos y aerostatos hasta que se confirmo la concesión como proveedora de la casa real, a partir de ese momento, se fue desinteresando del tema y concentro todos sus esfuerzos en levantar y dirigir la compañía familiar y asegurar el futuro de ella y sus descendientes. Esta actitud provoco que por todo el imperio se sucedieran los vuelos sin ningún control, llegando a ser estos un grave problema ambiental por la gran cantidad de incendios que se producían con los aterrizajes y accidentes habituales con estos inestables ingenios. Hasta que no se estableció una severa reglamentación se prohibieron los vuelos de todo globo inspirado en el diseño de Frisia. Cuando se levanto el veto y se establecieron las normas definitivas de uso, a nadie interesaban esos aparatos pues ya había realizado su primer vuelo el globo diseñado por Perdición Adama de Fraguas y Villaverde.

A pesar de abandonar el diseño y construcción de aerostatos, Frisia se convirtió en una consumada aeronauta pues fue de las primeras personas en comprar uno de los modelos diseñados por Perdición y pasados los años, se convirtió en propietaria de un dirigible ligero que frecuentemente era utilizado como vehículo de recreo por toda la familia. No cabe duda que si hubiera llegado a contemplar el vuelo de los primeros aeroplanos, se hubiera convertido, también, en una de las primeras aviadoras de la nación.

Dorita Ponte Balbín ha escogido representar el vuelo privado de Frisia y la emperatriz para ilustrar el aparato diseñado por la comerciante. Aunque no se conserva ninguna imagen ni descripción de este segundo globo, todo hace suponer que exteriormente era igual al primero de la serie.

En la imagen podemos apreciar con claridad la disposición de la barquilla para las tripulantes, la cual recuerda al palco de cualquier teatro de la época y la apertura que permitía la entrada de aire caliente al globo durante su inflado. Justo en el punto de unión de este con la barquilla se habilitó el espacio para la hoguera de a bordo que tantos problemas de seguridad producía.

Para celebrar este vuelo privado, sabemos que se construyó una plataforma especial para calentar el aire del globo y sirviera de amarre para las diversas cuerdas de seguridad que se aprecian en el trabajo de Dorita. Situada en los jardines privados del palacio imperial, ofrecía la intimidad suficiente para las dos amantes y las alejaba de las miradas indiscretas de la corte y sus bífidas lenguas.

El matrimonio de Benita estaba decidido desde hacía años, nunca se le hubiera ocurrido romper su compromiso y renunciar a la corona. Nuestra Frisia, por su parte, acabó fundado una familia para continuar su legado comercial, pero durante esos años, a pesar de las apariencias, mucho se escribió y cantó sobre el romance entre la intrépida aeronauta y la Señora de la dorada espada y lo cierto es que, a la cabecera de su lecho de muerte, solo Frisia sostuvo su mano hasta el último suspiro.









Perdición Adama de Fraguas y Villaverde.





Sin la llegada de Perdición Adama de Fraguas y Villaverde a la universidad de Palomares no hubiera sido posible la ascensión del primer globo, realmente operativo, de nuestra historia. Es cierto que en nuestras tierras se conocía el principio físico de que el aire caliente tiende a elevarse y que sería posible que un revestimiento sellado e impermeable pudiera ser elevado en el aire. Muchas de nuestras científicas habían construido diversos modelos como recreativo pasatiempo para los salones cortesanos, pero ninguna de ellas había soñado nunca, convertir estos juegos científicos en vehículos capaces de elevarse y transportar a nuestras ciudadanas. Como comentamos en el capítulo anterior, solo Frisia Gorriz Serrate fue capaz de construir y elevar el primer globo de la historia, pero este, en realidad, no era más que el juguete de los salones a una escala colosal sin ningún futuro más allá de la maravilla fabulosa.

No queda muy claro si Perdición, al asumir una cátedra de física en la universidad, se había interesado por los experimentos aéreos pero si que está confirmado que asistió a una demostración del invento de Frisia en el parque de la universidad y como todas las espectadoras, quedó fascinada por la ascensión del globo y su corto vuelo hasta el río Níjar. Por su correspondencia familiar sabemos que tras la primera sorpresa estudio con detenimiento todo el proceso y, aun antes de abandonar el parque, comenzó a estudiar como mejorar el aparato de Frisia para que este no dependiera de una continua fuente de aire caliente, una hoguera en la base del globo, con el peligro que esto implicaba y pudiera ser controlado por sus ocupantes y dejar de ser un objeto inerte sometido al capricho del viento.

Benita III, reconociendo la superioridad en muchos aspectos técnicos y científicos del antiguo reino maldito, permitió que se abrieran las fronteras y sus académicas pudieran ser contratadas por los distintos centros de enseñanza del imperio. A pesar de esta apertura, sus ciudadanas estaban sometidas a ciertas restricciones que impedían que Perdición hubiera podido realizar sus investigaciones sin la supervisión del consejo educativo de su universidad. Ante este hecho, la física, en lugar de volver a su patria y desarrollar allí su trabajo, decidió permanecer en la universidad, mucho se ha escrito sobre su decisión, y tras algunos contactos fallidos con Frisia y otras constructoras de globos recreativos, se asoció con Pepita Cantor Quiton, a petición de la universidad, para desarrollar su proyecto conjuntamente bajo control de la administración universitaria.

Para el inicio del siguiente curso académico, las dos investigadoras habían acondicionado un antiguo taller textil para fabricar, el que muchas consideran en la actualidad, el primer globo de la historia y en el que todos los modelos diseñados desde entonces se han basado para su construcción.

Esta miniatura, que se conserva en la galería de las ilustres de la antigua universidad de Palomares, es el único retrato que ha llegado hasta nosotras de Perdición y fue realizado al poco de su llegada a la universidad por una desconocida artista de la ciudad.

Tras la demostración y de camino a su alojamiento universitario, Perdición, había llegado a la conclusión definitiva que el globo de Frisia no era mas que una atracción de feria, pero que a partir de su arriesgado diseño, podría construirse un ingenio capaz de elevarse y transportar a sus ocupantes con cierta seguridad aunque estuviera cautivo de las corrientes aéreas para desplazarse. Así, pudo presentar a las autoridades del rectorado un primer proyecto que se mantendría, prácticamente intacto, hasta su construcción y primer vuelo.

Como primer paso, decidió sustituir el aire caliente por hidrogeno que en esa época ya se conocía que era mas ligero que el aire y abandonar el tafetán de Frisia por seda barnizada para mejorar su impermeabilidad. Fue idea suya, también, separar la barquilla de los pasajeros, en su caso, construida con mimbre, material ligero y resistente a la vez, del globo en si. La union entre los dos elementos principales se conseguía con una red que protegía, por una parte, el revestimiento de seda y a su vez, sostenía la barquilla firmemente. Del trabajo conjunto de Perdición y Pepita nació una válvula de escape para el llenado del globo de gas sin peligro y que incluía un pequeño dispositivo que permitía expulsar el hidrogeno de forma controlada y así, poder descender con seguridad, y lo mas importante, regular la dilatación del gas durante el ascenso por la menor presión del aire exterior y evitar el estallido inevitable. Para concluir, a su globo añadió bolsas de lastre, instrumentos de medición y gruesas amarras para las diversas maniobras a realizar por el aparato.

La construcción del globo duro poco mas de dos estaciones y para el segundo verano de ese año, pudo ofrecerse la primera demostración publica en la explanada deportiva de la universidad de Palomares. Antes de alzar el vuelo y dejarse llevar por las corrientes, Perdición y Pepita realizaron diversas maniobras de ascenso y descenso cautivo, detallaron el funcionamiento del globo y todo el proceso de construcción a las académicas reunidas a sus pies, no seria hasta el segundo vuelo de prueba cuando se permitiría la asistencia del publico en general. Aunque ese día podría calificarse como una severa demostración empírica de su diseño, el sesudo publico presente quedo tan boquiabierto y extasiado como el asistente a la demostración de Frisia y cuando el aparato ascendió suavemente e inicio su viaje por las llanuras meridionales lo hizo acompañado de los gritos y aplauso de todas las presentes. Durante dos horas mantuvieron un rumbo estable para aterrizar junto al pabellón de caza de la familia de Pepita y ser recibidas por una delegación de la sociedad científica imperial.

Tras esta primera experiencia y digeridos los fastos y homenajes que hubieron de soportar las dos inventoras, decidieron concentrarse en el gran inconveniente de su aparato, la falta de un medio de propulsión controlada que permitiera al globo desplazarse por los cielos libremente. Durante meses trabajaron sin descanso en adaptar diversos motores de vapor fabricados en el antiguo reino maldito que eran considerados los mas modernos de los contruidos hasta ese momento, pero ninguno de ellos se mostró viable y se comenzó a trabajar en otras ideas prometedoras como fue la de adaptar o diseñar un motor eléctrico para la barquilla del globo.



Desgraciadamente, ninguna de las dos pudo completar su trabajo, pues apenas transcurrida una estación desde su primer vuelo, una terrorífica explosión destruyó el taller y acabo con la vida de las dos inventoras y sesenta de sus ayudantes. Las investigaciones posteriores anotaron la causa probable de la explosión a una descuidada manipulación de los tanques de hidrogeno o a una chispa producida durante las pruebas para la adaptación de un motor eléctrico al globo. Sea cual fuera su causa, el fuego consumió el antiguo taller de madera en cuestión de minutos sin que los servicios de rescate pudieran hacer otra cosa que llorar impotentes ante la tragedia.

Tras la explosión, la universidad abordo renunciar a toda investigación aerostática y decidió compartir todo el material archivado de las inventoras para que fuera desarrollado libremente por cualquiera. Poco tiempo después de la publicación del material, por todo el planeta se desato la fiebre aeronáutica y todas las naciones construyeron sus propios modelos y diseños y en breve, todo quedaría dispuesto para que apareciera el dirigible y poco después, el primer aeroplano.

Perdición y Paquita deberían haber sido enterradas bajo el altar mayor de la catedral de Nuestra Señora de la Esperanza junto al resto de las personalidades civiles que reposan allí desde la antigüedad. A pesar de contar con el beneplácito de las familias, la embajada del antiguo reino maldito reclamo el cádaver de Perdición para el traslado inmediato a su patria bajo los cuidados de dos Centinelas de almas. Concluida la guerra contra la "Bestia", la universidad de Palomares elevo una petición para que el cuerpo de Perdición se rescatara de la ruina y fuera, por fin, enterrado junto a Paquita bajo el altar. A pesar de la complicada situación de posguerra, el ruego fue atendido por la propia Taciana VI y desde entonces, descansan juntas las dos inventoras.

Nuestras lectoras deben recordar que en la persecución que ordeno Taciana VI para erradicar las oscuras artes con las que la aristocracia maldita prolongaba su existencia y transformaba su cuerpo, se contemplaba la destrucción por el fuego de todos los cuerpos custodiados por las Centinelas de almas. En la actualidad, todavía permanecen bajo lacre secreto las conclusiones que obtuvieron nuestras científicas militares del estudio de las aristócratas capturadas y de los archivos religiosos de las Centinelas y otras ordenes responsables de dichos ritos. Todo parece indicar que la petición para el traslado del cuerpo fue aceptada por la emperatriz como medida publicitaria y símbolo de como el trabajo conjunto entre ciudadanas de los dos pueblos se convertiría en la clave del desarrollo futuro de todo el planeta. Pocos años después de la guerra la figura de Perdición se rescato como ejemplo a emular por la juventud de todo el antiguo reino maldito y fue protagonista de relatos y ficciones que la mostraban como una rebelde enfrentada a la tiranía que las gobernaba y conduciría al desastre. No se conserva ningún testimonio contemporáneo que permita aceptarlo, como no sea como licencia propagandística, pues sus coetáneas, apreciaban, sobre todo, su pasión por la ciencia y el conocimiento por encima de todo y la propia Perdición nunca se significo políticamente, pero si que es cierto que renuncio a trabajar en su patria y desarrollo en nuestro reino su globo.



Pepita Cantor Quiton.



Antes de que fuera seleccionada por la universidad de Palomares para colaborar con Perdición en el trabajo y diseño de su globo, Pepita, ya tenía tras de si una larga carrera como investigadora independiente y su trabajo le había proporcionado una solida reputación como física teórica, sin embargo, durante los últimos años, se había ido centrado mas en las labores docentes pues le proporcionaban ingresos suficientes sin tener que renunciar a la vida familiar junto a su esposa e hijas. La apertura de fronteras y el intercambio intelectual había sido aplaudido por la universidad, pero entre su personal había bastantes elementos disconformes con la reforma y desconfiaban, o para ser sinceras, odiaban al antiguo reino maldito y guardaban en sus corazones profundo rencor. Los años de guerra y sufrimiento pasados, eran difíciles de superar de la noche a la mañana por lo que la juventud de Pepita, su mente abierta y despierta fueron la decisión obvia para el rectorado y la mas afortunada para nuestro Hogar.

Aunque los primeros días de trabajo conjunto estuvieron salpicados por algunos chocantes y confusos momentos, por no clasificarlos de conflictivos, rápidamente congeniaron las dos investigadoras. Tanto una como la otra estaban consagradas a la ciencia y el conocimiento y, poco a poco, con algunas dosis de paciencia, una inquebrantable amistad se fue tejiendo entre las dos y rara era la noche que Perdición no cenaba junto a Pepita y su familia y, tras la inevitable velada musical, Perdición era una excepcional violinista, no siguieran trabajando en su aparato hasta bien entrada la madrugada.

Si bien el globo había alzado el vuelo en la mente de Perdición, fue Paquita la que consiguió que este se convirtiera en realidad. A ella le debemos la concepción y diseño del dispositivo para el llenado del globo y su imprescindible válvula de escape. Sugerencia suya fue la de sellar la seda del globo con el barniz recientemente patentado por Luisa Rodriguez Amboy, integrante del personal docente, que permitiría aislar la tela y evitar cualquier fuga de hidrogeno. Por ultimo, ideo un efectivo método para la obtención de hidrogeno a partir de limaduras de hierro y diseño todo el sistema de llenado para realizarlo in situ de forma rápida y segura.

La tragedia impidió que las dos científicas pudieran desarrollar todo su potencial, pues estamos seguras que hubieran podido ser capaces de desarrollar un sistema de propulsión y dirección que se adelantara al dirigible y su motor de explosión. Dado su talento e inventiva y como reflejan sus notas, estaban a punto de diseñar un motor eléctrico que propulsaría su aparato y las hubiera permitido navegar por el cielo sin restricciones. Desgraciadamente, todo su trabajo en este motor eléctrico se perdió en el incendio ya que, para evitar espionajes e interferencias, sus notas se guardaban en la caja de seguridad del taller y las que aparecieron en sus respectivos domicilios y despacho universitario se centraban en lo realizado hasta el primer vuelo y consideraban, casi, como de dominio publico.

El uso para el vuelo de un motor eléctrico, llegaría muchos años después, de la mano de Beatriz Corredera Moi pero con una potencia tan escasa que solo permitía la realización de cortos vuelos de prueba y fue, rápidamente, relegado y olvidado en favor de los motores de explosión.







A pesar de que ya contamos con material fotográfico contemporáneo al primer vuelo de Perdición y Pepita he preferido mantener la línea estética de la edición, relegar esas fotografías para su consulta al anexo general y rogar a Dorita que reconstruya el vuelo del globo de las dos inventoras.

En la ilustración de Dorita podemos apreciar la elegante sencillez del diseño aéreo y como cada detalle está pensado para mejorar la efectividad del mismo y convertirlo, realmente, en un vehículo aéreo y olvidar la improvisación del aparato de Frisia pero demostrando, quizás sin quererlo, la validez original del concepto. Nuestras lectoras pueden apreciar como el revestimiento protector de la seda es prácticamente igual al utilizado por Frisia y reconocer la disposición de las bolsas de lastre y el cordaje de sujeción del globo a la barquilla.

El primer vuelo fue programado con la ayuda de las meteorólogas de la Sociedad científica y se escogió la explanada deportiva de la universidad para aprovechar su estratégica situación para alcanzar las corrientes aéreas que deberían conducir las hasta su aterrizaje en la propiedad familiar de Pepita. A lo largo de la ruta prevista, Perdición había dispuesto pequeños grupos de voluntarias que seguirían su vuelo y estarían preparadas para acudir con rapidez en caso de accidente o catástrofe.



Clotilde Enriquez de Calaboba y Gran Poder.



Durante todo el resto del reinado de Benita III el globo continuo con su evolución y perfeccionamiento. Enfocado a usos civiles: investigación científica, correo postal o como simple vehículo de recreo entre otros muchos cometidos, en ningún momento, al contrario que sucedió con las cometas, las estrategias principales del reino mostraron ningún interés por el uso militar del mismo y a diferencia de otras naciones, no se creo ninguna unidad que incorporara este tipo de aparatos a sus arsenales.

En nuestros días y tras estudiar los archivos sellados del reinado de Benita III, sabemos que tras la proliferación aeronáutica, la propia emperatriz ordeno a sus estrategias mayores que estudiaran el posible uso militar del globo y si era viable que estos sustituyeran a las cometas en sus misiones de apoyo a los tres ejércitos. Las conclusiones no fueron demasiado positivas, el globo suponía un avance respecto a la cometa, es cierto, pero no podría desarrollar misiones de combate, su cautividad eólica le restaría eficacia en su uso militar, pues aunque se imagino que estos pudieran embarcar dos fusileras a la guía del globo, su utilidad era mas que dudosa ante la respuesta enemiga y el capricho de los vientos. Se recomendaba continuar observando el desarrollo de este tipo de ingenios y, si fuera posible, por la gracia de la Señora, crear una división científica propia que fuera capaz de solucionar la falta de autonomía del aparato y sus muchos otros defectos.

La emperatriz acepto las conclusiones del informe, pero se negó a crear una unidad de investigación que desarrollara para la corona el invento aereo para nuestra desgracia, pues estamos convencidas que los caudales de la corona hubieran permitido que la aeronáutica en nuestra patria avanzara a pasos agigantados varias décadas y no se viera sometida, con los años, a los caprichos de la heredera al trono durante su reinado. En realidad, nuestra primera fuerza aérea nació por el capricho de la princesa Clotilde Enriquez de Calaboba y Gran Poder, amante reconocida de Bonifacia II que tras un viaje diplomático por los países del tercer continente volvió fascinada por las unidades aerostáticas que desfilaron en varias paradas aéreas celebradas en su honor. No le costo demasiado esfuerzo arrancar a la emperatriz un edicto, sellado por tres veces, que ordenara la creación de una nueva unidad aérea bajo el mando de "su princesa" que seria adscrita al arma de caballería. Con los fondos del tesoro imperial a su servicio, en pocos meses, la primera unidad aerostática imperial estuvo en condiciones de desfilas ante la Señora junto al resto de las divisiones de guarnición en Agua Hechicera por el quinto aniversario de su ascensión al trono.

La canciller en aquellos días, Juana Bermudez de Gracia y Vega, incapaz de detener el derroche, consiguió de la emperatriz que como segunda al mando de la unidad se nombrara a Virtudes de Franco Ilerda, estrategia menor del arma de caballería y quedara encargada esta de la organización y logística necesarias para la primera compañía de Dragones aéreos. Aleccionada por la canciller y la totalidad de las estrategias mayores, Virtudes, fue capaz de organizar la compañía sin enfrentarse a Clotilde. La estrategia intuía que estaba mas preocupada por la heráldica y uniformología de las tropas bajo su mando que por la efectividad de las mismas. En sus manos, suponía, la compañía no hubiera sido mas que una casa volante de muñecas o la elegante linea de baile de un espectáculo musical hasta que se cansara de su nuevo juguete.



Las imágenes de esta doble pagina son reconstrucciones de las IA de “Ante” de algunos de los bocetos que Clotilde fue realizando de los futuros uniformes de su persona y sus Dragones aéreos a lo largo de su vida.

A la izquierda se presenta a la propia princesa con su armadura ceremonial mas conocida y con la que fue inmortalizada por una artista anónima para las habitaciones privadas de la emperatriz, abriendo esta sección, y que aqui se muestra a partir de un dibujo de la propia mano de la antigua oficial. A pesar de ser inútil para el combate de su tiempo, la princesa, lucio la vistosa armadura en primera linea infinidad de veces desafiando toda prudencia y consejos de las oficiales bajo su mando aunque, curiosamente, cuando hallo la muerte, vestía el uniforme reglamentario de nuestra caballería en negro “Inmortal”.

A la derecha se muestran las dos versiones de la indumentaria de los Dragones aéreos. Empuña la espada una primera versión en cuero negro como el resto del ejercito imperial y casco metálico, una de las pocas unidades que lo utilizara en nuestro ejercito, por motivos evidentes de seguridad y relegara la disciplina capilar de aquellos días por primera vez en nuestra historia.

A su lado aparece ya la versión definitiva en cuero colorado, tonalidad favorita de su excelencia y que aqui se muestra en todo su esplendor y desvela, sin ningún rubor, cuales eran las apetencias mas intimas de la princesa y en las que, en su obra gráfica, por una fabulosa senda carnal, se deja arrastrar.

Como curiosidad, hay que añadir que el sistema de correaes para las navegantes, con el tiempo, fue declarado reglamentario y utilizado por nuestros ejércitos hasta el fin de la guerra civil.





Para organizar la unidad aérea, Virtudes, contaba con todos los años de experiencia reunidos por los ejércitos aéreos del resto del planeta. Como habían atisbado las estrategias de Benita III, los globos habían sustituido, con el tiempo, a las cometas en sus misiones, pero mas que como una revolución, lo habían hecho como una evolución, pues estos estados mayores, habían seguido reservando a las cometas para los cometidos en las que seguían siendo imprescindibles. Por lo tanto, la estrategia menor, abandono la excéntrica idea de convertir a los globos en una suerte de caballería aérea que cargaría desde el cielo contra nuestras enemigas y decidió reservarla para misiones de reconocimiento, observación y dirección de tiro como hacían el resto de las compañías de señales de nuestro ejercito en la época.

En el plan que presento a la princesa, la compañía estaría formada por una plana mayor encargada de las tareas de mando y organización habituales en la caballería y tres escuadrones con un globo cada uno y una escuadra de apoyo, para cada uno de ellos, que incluiría su propio tren hipomovil para el transporte y llenado del globo y, según la misión encomendada, un escuadrón de enlace con la plana compuesta por cuatro jinetes. Como gran novedad, se incluiría una sección técnica integrada por personal civil, proveniente de la empresa ganadora de la contrata de los aerostatos y personal militar que se encargaría de la reparación y mantenimiento de los globos y, lo mas importante, de estudiar y anotar las experiencias de los aparatos en servicio para la mejora de su diseño y construcción.

Virtudes solicito crear en la academia militar de caballería de Santa Ana un aula especial para formar a las futuras instructoras de los replazos aéreos en el uso militar del globo. Restringió el acceso a las tripulaciones a las reclutas o voluntarias de menor peso y estatura para aligerar el peso de los aerostatos y otras medidas menores que fueron mejorando la eficacia de la unidad. Algunos de ellos tan revolucionarios como el uso del telégrafo para la comunicación interna de la unidad aérea con los grupos de apoyo.

Hay que reconocer que la princesa Clotilde tuvo el buen juicio de no oponerse a las disposiciones de Virtudes y las acepto por completo. Cuantas menos obligaciones terrenales hubiera de afrontar, mas tiempo tendría para diseñar sus uniformes de fantasía y los fabulosos espectáculos aéreos que asombraron a la ciudadanía y se convirtieron en el mejor de los banderines de enganche. Eso si, desde su vuelta del famoso viaje diplomático, se había vuelto una consumada aeronauta y se la consideraba una de las tres mejores de todo el imperio junto a Fernanda Esquivel Matias y Juana Blonda de la Torre, intrépidas deportistas y exploradoras famosas por sus expediciones geográficas.

Clotilde permaneció al mando de su unidad hasta el fin de sus días, mucho tiempo después de perder el favor de Bonifacia II por una cortesana mas joven, al rescatar a una de las tripulaciones abatida por las rebeldes nómadas en las escarpadas cimas del Gallo. Tras su sacrificio, añadió la unidad como lema a su escudo de armas el apellido de la princesa, "Del gran Poder" será escrito en el, incluso después de su conversión en una unidad aérea de reconocimiento de largo alcance mediado el reinado de Madre Corona.



la efectividad de la unidad quedo demostrada en todas sus actuaciones bajo el mando de la princesa, no podemos negar que nunca tuvo que entrar en combate contra ejércitos en igualdad de condiciones y solo se enfrento a varias de las rebeliones habituales de los pueblos nómadas, pero en estas campañas, la unidad mostró un alto nivel de entrenamiento y capacidad de sacrificio. En la ultima de las campañas fue donde encontró la muerte Clotilde, tras el luctuoso hecho, se retiro la unidad del frente y se decidió prepararla para probar los nuevos modelos que entrarían en servicio para sustituir a los aerostatos militares y con el tiempo, se fue reconvirtiendo en una unidad de reconocimiento fotográfico de largo alcance con la llegada de los primeros aeroplanos militares como citábamos en la pagina anterior.

La princesa al mando de la primera compañía de Dragones aéreos al caer en las estribaciones del Gallo, no era la misma que rogó como consentida a su amante el disponer y desfilar con una unidad aérea bajo su mando. Aunque nunca abandono su pasión por el diseño de uniformes y de sus bocetos nace la elegancia de los ejércitos de Taciana VI, a medida que se prolongaba su servicio aereo, se fue convirtiendo en una táctica de primer orden y se gano el respeto de tropa y oficiales al comandar en primera linea su unidad o hacerlo desde el globo mas cercano a la linea enemiga. Bien es cierto que podía asombrar a amigas y enemigas por su visión de lo que debía ser un uniforme de combate, siempre colorado, era su elección, y su afición por las armaduras de opereta pero, como oficial, nunca dejo a nadie atrás y trayendo a casa a la ultima de sus tripulaciones entrego su vida.

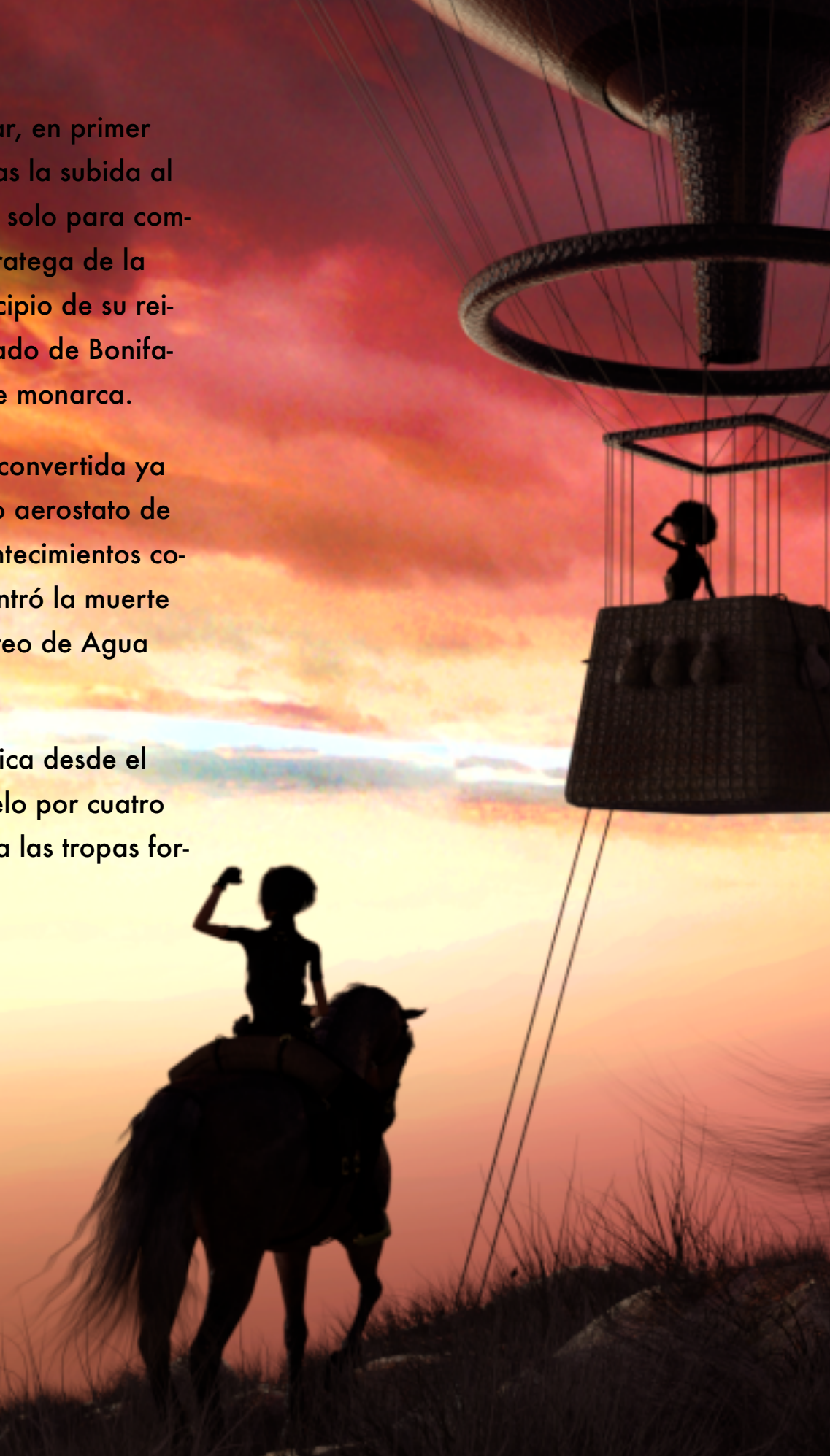
La transformación resulto tan evidente que permitio el traslado de Virtudes, al segundo año de servicio conjunto, a la academia de caballería para dirigir las aulas de adiestramiento aereo y el mando efectivo de la unidad quedo bajo el de Clotilde. De su mano, debemos varios estudios militares dedicados al uso bélico del aerostato que se conservan en la biblioteca de la Torre de cristal y pueden ser consultados por nuestras lectoras, en los que sienta las bases de lo que debiera ser la futura fuerza aérea del reino y que todavía asombran por su clarividencia y seguridad en todo lo que estaba por venir.

Su unidad fue durante mucho tiempo la primera y única capaz de realizar misiones de reconocimiento aereo pues durante casi todo el reinado de Bonifacia II no se autorizo la expansión del embrionario ejercito aereo y se negó la compra de dicho material por parte de los arsenales. Solo al final de su reinado se autorizo la incorporación de aerostatos a los tres ejércitos, pero únicamente se mantuvo la antigua unidad de Clotilde como como compañía aérea independiente, quizás, llegada la senectud, Bonifacia II recordo y añoro a Clotilde.

Para las ilustraciones de esta sección, Dorita ha preferido viajar en el tiempo y recrear, en primer lugar, una antigua fotografía que se tomó durante las grandes maniobras otoñales tras la subida al trono de Madre Corona. Planificadas para el octavo de su reinado, debían servir, no solo para comprobar el entrenamiento de las unidades si no, también, para que las dotes como estratega de la nueva Señora fueran examinadas por los tres ejércitos. Como todas sabemos, al principio de su reinado, Madre Corona, era la nueva esperanza que llegaba tras el nefasto fin de reinado de Bonifacia II y nadie de los presentes podía imaginar en ese momento, el destino de la pobre monarca.

En esas maniobras participó la Primera compañía de Dragones aéreos, sin su líder y convertida ya en una moderna unidad de reconocimiento experimental, todavía conservaba el viejo aerostato de Clotilde en sus arsenales para su utilización en ceremonias especiales o grandes acontecimientos como fue la revista a la unidad por parte de la emperatriz. A bordo de ese globo encontró la muerte la princesa y nunca fue retirado del servicio hasta que se transfirió al gran museo aéreo de Agua Marina.

En la imagen observamos como la propia Madre Corona contempla la evolución táctica desde el globo como atalaya privilegiada. En ese momento el aerostato estaba anclado al suelo por cuatro firmes amarras que serían retiradas en el momento de levantar vuelo y pasar revista a las tropas formadas en la llanura desde las alturas.















En su segunda etapa temporal, Dorita, vuelve a los años de la “Invasión” y muestra un aparato perteneciente a la Primera compañía de Dragones aéreos durante una misión de reconocimiento fotográfico previo a la batalla del Anillo.

Las aviadoras ocupan un viejo cazabombardero Andrade que tras su participación en la guerra del norte se reconvirtió en un excelente aparato de reconocimiento fotográfico. A los puestos de pilotaje y ametralladoras se añadió una plaza para la fotógrafa con la particularidad que esta, podía ser sellada con una pequeña portezuela que proporcionaba la oscuridad necesaria para cambiar película y cargas, de las dos potentes cámaras fotográficas manejadas por la fotógrafa, dentro del fuselaje del aparato.

Fabricadas por Kolia, una permanecía anclada al fuselaje y podía ser colocada a babor o a estribor y la segunda, presente en la ilustración, en manos de la fotógrafa, era la soberbia Kolia S-8.



**Dorita Ponte Balbín.**

Redactora principal del escalón gráfico del tercer mandato editorial.

# Diri



igdi-les



Beatriz Corredera Moi.



Como comentábamos al narrar la construcción del globo de Perdición y Pepita, Beatriz Corredera Moi, fue la primera de las aeronautas en construir un dirigible completamente operativo. Anotábamos como también, fue la primera en adaptar un motor eléctrico a su ingenio con discretos resultados y que no sería hasta la inclusión de un pequeño motor de explosión de 20 caballos de potencia a su globo que este no se convirtió en el primer dirigible.

La ingeniera militar se apasionó por la aerostación al participar su unidad de artillería, la 3ª hipomóvil de asedio, en uno de los numerosos desfiles organizados por la corte de Bonifacio II para que la princesa Clotilde se exhibiera con su unidad de Dragones aéreos, sus vistosos uniformes y su, altamente, desarrollado sentido del espectáculo. Beatriz quedó cautivada por la arrolladora personalidad de la aeronauta militar y solicitó su traslado inmediato a la unidad de Clotilde y concluir en él su servicio voluntario de diez años. Tras su paso por la academia de caballería y sus aulas de vuelo fue destinada como guía al globo número 3 y con él sirvió destacadamente a lo largo de tres campañas de castigo contra los pueblos esteparios y sus cíclicas rebeliones en el norte.

Al obtener su licencia con honores decide volver a su casa natal, situada en las afueras de Portazgo y abrir un pequeño negocio de globos recreativos con el que ofrecía viajes de placer a las lagunas de Pitra, Longa y Urbano. Con el tiempo, consiguió hacerse un pequeño nombre entre las numerosas empresas del sector ayudada por haber sido una de las dragones de Clotilde, un gran cartel con su figura enfundada en su uniforme de vuelo seducía sin piedad a las posibles clientas. Si bien, nunca obtuvo una gran fortuna con su recreativo proyecto, los modestos ingresos le permitieron retomar, en cierta manera, los trabajos de las inventoras de Palomar, pues aunque todas sus notas se perdieron, sus objetivos eran fáciles de deducir. Para conseguirlo, decidió que su globo debía tener forma oblonga y que la mejor forma de propulsarlo sería mediante el uso de una hélice accionada por un pequeño motor de vapor, una decisión arriesgada por el peligro que añadía, pero única disponible en ese momento. Así mismo, la ligera barquilla que contendría el motor y su hélice más el espacio para la tripulante se colgaría del ecuador del globo para mantener su estabilidad, lógicamente, el sustentador estaría protegido por una red que como en el caso de los globos convencionales proporcionaría solidez y firmeza al conjunto.

Todas las pruebas con su primer aparato las realizó en los campos cercanos a su taller a baja altura y aunque pudo alzar vuelo y realizar algunas mínimas maniobras, el conjunto se mostró inestable y difícilmente podría enfrentarse al viento a gran altura y en contra. Aun y así, Beatriz, realizó una única demostración ante la delegación de la Sociedad científica imperial para que quedara acreditado su invento e intentar que posibles inversoras se interesaran en su proyecto. Solamente Engracia Rojas Pollancra, vecina de Portazgo y propietaria de la empresa relojera Anger se interesó por el proyecto aéreo y aportó un pequeño capital que permitió a Beatriz iniciar la construcción de un segundo modelo que superara los múltiples errores del primero.









Del primer dirigible diseñado y construido por Beatriz solo quedan algunos bocetos preliminares que se conservan, en la actualidad, en la fundación que bajo patrocinio parlamentario recoge el trabajo de las dos inventoras.

La fundación que Beatriz y Engracia crearon casi al final de sus días para la promoción de los estudios aeronáuticos, con la aviación triunfando ya, a todos los niveles, había ido evolucionando hasta convertirse en pionera en el apoyo del vuelo espacial y concluida la guerra civil, se convirtió en firme apoyo de los esfuerzos planetarios por alcanzar las estrellas.

Años después, algunas practicas dudosas de su comité directivo supuso la ruina y para evitar la dispersión de sus archivos y fondos, el parlamento imperial decidió asumir sus deudas y abrir una gran sede en la ciudad de Portazgo como homenaje a la labor de la fundación y sus creadoras.

Dorita, basandose en estos bocetos, presenta el pequeño dirigible poco antes de iniciar su vuelo de prueba.

De Engracia partio la idea de la adaptación de un motor eléctrico como el que utilizaban los grandes relojes de los edificios públicos de Portazgo para propulsar su segundo proyecto, pues aunque debía ser alimentado por dos grandes baterías, la mayor potencia del mismo permitiría propulsar un dirigible aun mayor y alcanzaría, tal vez, para solo recorrer modestas distancias antes de la recarga, pero supondría una mejora sustancial al proyecto.

El primer intento solo puede calificarse de catastrófico y aun que las aeronautas pudieron sobrevivir al mismo, pues el dirigible, nada mas alzar vuelo, se precipito contra un grupo de arboles cercanos, quedo destrozado y solo la baja altura alcanzada permitio que Beatriz y Engracia pudieran saltar antes del impacto. Con su segundo vuelo y con un aparato de mayores dimensiones pudo elevarse Beatriz, por fin, con su motor eléctrico pero aunque pudo recorrer unos diez kilómetros con el viento en contra, el peso excesivo del motor eléctrico y sus baterías hizo que el dirigible solo pudiera elevarse una docena de metros y lo hiciera prácticamente inútil como vehículo de transporte aereo. El sueño ultimo de Beatriz y Engracia, era construir un dirigible que pudiera transportar mercancías y pasajeras por todo el imperio.

La solución a los problemas de las dos inventoras llevo de la mano de Cabezuelo, motores modernos, con la feria y espectáculo automovilístico con el que pretendían popularizar entre la población de las provincias intermedias sus vehículos a motor. Bajo el sol de la pradera, las mejores especialistas de la firma, realizaban arriesgadas acrobacias sobre sus vehículos de cuatro ruedas, ademas, se instalaba un gran parque cerrado donde se exhibían los modelos contruidos por la firma desde que decidieron regalar a la heredera imperial el primero de sus vehículos a vapor y se ponían a la venta, con grandes rebajas promocionales, estos vehículos y sus accesorios y, lo mejor de todo, sus motores.

Decidida, Beatriz lo arriesgo todo vendiendo su globo y comprando el motor que impulsaba uno de los primeros modelos "Panza" de la firma automovilística. Alrededor del impulsor de explosión construiría el dirigible soñado y con el, participar en la Copa Cebolla, prueba instaurada por Josefina Cebolla Marquez para premiar a quien pudiera viajar entre Portazgo y Cerro Gordo, unos 11 kilómetros, y volver a la antigua ciudad amurallada en menos de 30 minutos y cuyo premio de 100.000 Zilotis nadie había conseguido ganar.

Tres estaciones de frenético trabajo se sucedieron en el taller de Beatriz, con la imprescindible colaboración de las trabajadoras de la empresa relojera de Engracia, se construyeron con rapidez dos modelos de prueba que desembocaron en el proyecto definitivo: Clotilde numero 6 en homenaje a su antigua oficial aérea.



De todos sus proyectos anteriores, el dirigible solo conservaba la forma oblonga del sustentador, en esta tercera versión la larga y estrecha barquilla para mejorar la aerodinámica del conjunto se encontraba anclada a un mástil central y reforzada por un sistema de cordaje que limitaba las tensiones del movimiento de la barquilla y estas, no afectasen a la cubierta del globo. La gran novedad del dirigible de Beatriz radicaba en el globo interior de la envoltura, no se bombeaba directamente el gas en la cobertura, se llenaba este globo interior que contaba con la ventaja de incluir una válvula independiente que permitía regular las pérdidas con el uso de una pequeña bomba conectada, como la hélice, al motor de explosión. El sistema de dirección estaba basado en un sencillo mecanismo de telas engomadas que permitía a la nave virar en cualquier dirección accionado por la aeronauta y, mas que una novedad, era la evolución de algunos de los mecanismos que ya habían sido diseñados o empleados por otras navegantes aéreas y la propia Beatriz.

Mientras Beatriz y sus ayudantes trabajaban sin descanso para que el globo estuviera listo para el primer verano. Engracia diseñó una ingeniosa campaña publicitaria, publicada en los periódicos de la ciudad como si de un folletín se tratase, en la que se contaba, con tintes algo novelescos, la llegada a Portazgo de una misteriosa aeronauta dispuesta a conquistar la copa Cebolla y su extraordinario premio. Desde el tercer invierno fueron publicadas estas crónicas que combinaban con elegancia la realidad del trabajo en el dirigible con la fabula mas disparatada y con las trabajadoras de Engracia como actrices principales y sequito de la hermosa desconocida. Beatriz posó enfundada en su antiguo uniforme de vuelo a bordo del dirigible, como en sus antiguos carteles publicitarios, pero luciendo, ahora, una llamativa máscara dorada como la que utilizaban algunas luchadoras en el cuadrilátero y como muestran las imágenes de los uniformes de las Dragones aéreas, estos, no dejaban a nadie indiferente y a Beatriz, le sentaba como un guante.

Si bien la campaña publicitaria fue un éxito, a su vez, impidió que el dirigible pudiera ser comprobado como hubiera querido Beatriz, nadie debía saber en que se trabajaba en su taller y ya costó bastante esfuerzo persuadir al personal relojero que no hablaran mas de la cuenta. Encomendadas a la "Santa", decidieron ceñirse a sus planes y levantar vuelo como habían decidido. El día escogido por las dos aeronautas amaneció soleado y con vientos suaves dirección Cerro Gordo. Aun no eran las ocho cuando se abrieron las grandes puertas cocheras del taller y bajo fanfarrias y marchas a cargo de una sección de metales forastera, las trabajadoras de Engracia iniciaron un desfile musical hasta la plaza de las Mártires y las oficinas de la corporación Cebolla. Tras proclamar a Beatriz como campeona y su voluntad de conquistar la copa, anunciaron con acrobática coreografía la llegada de la misteriosa aeronauta. Antes de que se olvidara el ultimo jadeo de las bailarinas hizo su aparición la nave de Beatriz y Engracia. En ese momento, la multitud que, aturdida, había seguido el desfile, los cantos y los bailes, histéricamente saludo a las aeronautas y, desde los balcones de la corporación, Josefina Cebolla, puso su cronometro a cero y dio por iniciado el desafío.

El dirigible puso rumbo a Cerro Gordo con toda la potencia de su modesto motor y aprovechando el viento de cola comenzó un viaje que se desarrollaría sin ninguna novedad. Desde tierra y siguiendo la antigua carretera comarcal una larga caravana compuesta por toda clase de vehículos jaleaba a las aeronautas sin descanso. Mientras, las trabajadoras se trasladaron a toda velocidad hasta la cima del cerro para recibir a las heroínas con la marcha aérea numero 6 e himno no oficial de los dragones aéreos. Engracia no había olvidado de asegurarse la presencia de algunas fotografías que inmortalizaran las evoluciones del dirigible sobre la cima del cerro antes de volver a la ciudad y su recibimiento musical, veloz galope para los metales y trabajadoras de Engracia.

El viaje de vuelta, supuso un pequeño desafío para el dirigible, Beatriz no había podido comprobar su comportamiento con vientos en contra y aunque no dudaba de la fiabilidad de su diseño. la preocupación era evidente bajo su mascara dorada. De todas maneras, como pueden suponer nuestras lectoras, las pequeñas dificultades que se presentaron fueron resueltas y Engracia lanzo un cabo a la propia Josefina Cebolla con dos minutos de adelanto sobre el horario previsto. Desde el gran balcón de la ultima planta del edificio, la relojera hizo un pequeño gesto a una de sus trabajadoras y sonó la marcha imperial numero ocho, volaron los fuegos artificiales y la apoteosis final llego cuando Beatriz se arranco la mascara y beso apasionadamente a Josefina Cebolla. No cabe duda que Clotilde Enriquez de Calaboba y Gran Poder estaría orgullosa de sus dos discípulas.

Con el dinero del premio y la repercusión de su hazaña, durante semanas se sucedieron los homenajes, siendo, incluso, recibidas en palacio, Beatriz y Engracia pusieron la primera piedra para construir la que con los años seria la primera compañía de transporte aereo del imperio. Tras el Clotilde numero 6, el genio de la diseñadora se desboco e imaginaria y construiría las grandes naves que serian capaces de dar la vuelta al planeta y proporcionaría los medios para que se conquistaran los polos o se explorara, por fin, la totalidad de nuestro Hogar.

Antes del décimo año de Madre Corona en el trono, Beatriz presento ante las estrategias mayores del reino su primer modelo adaptado para misiones de guerra que, tras el éxito de prueba, fue rápidamente adquirido por nuestros ejércitos para equipar a la primera compañía de Dragones aéreos y el encargo, añadido, de diseñar un modelo acorde a las nuevas exigencias de la guerra moderna. Beatriz y Engracia, al contrario que otras de las inventoras que han ido apareciendo en nuestras paginas, conservo sus patentes durante el periodo reglamentado y solo al caducar las mismas, pudieron otras inventoras construir sus modelos. Aunque el modelo de Beatriz fue copiado y fabricado sin licencia en el extranjero, nunca se permitio que estas fabricantes y desarrolladoras pudieran vender sus productos en nuestro reino, desgraciadamente para Beatriz, todavía no se había reglamentado el servicio de patentes a nivel planetario.

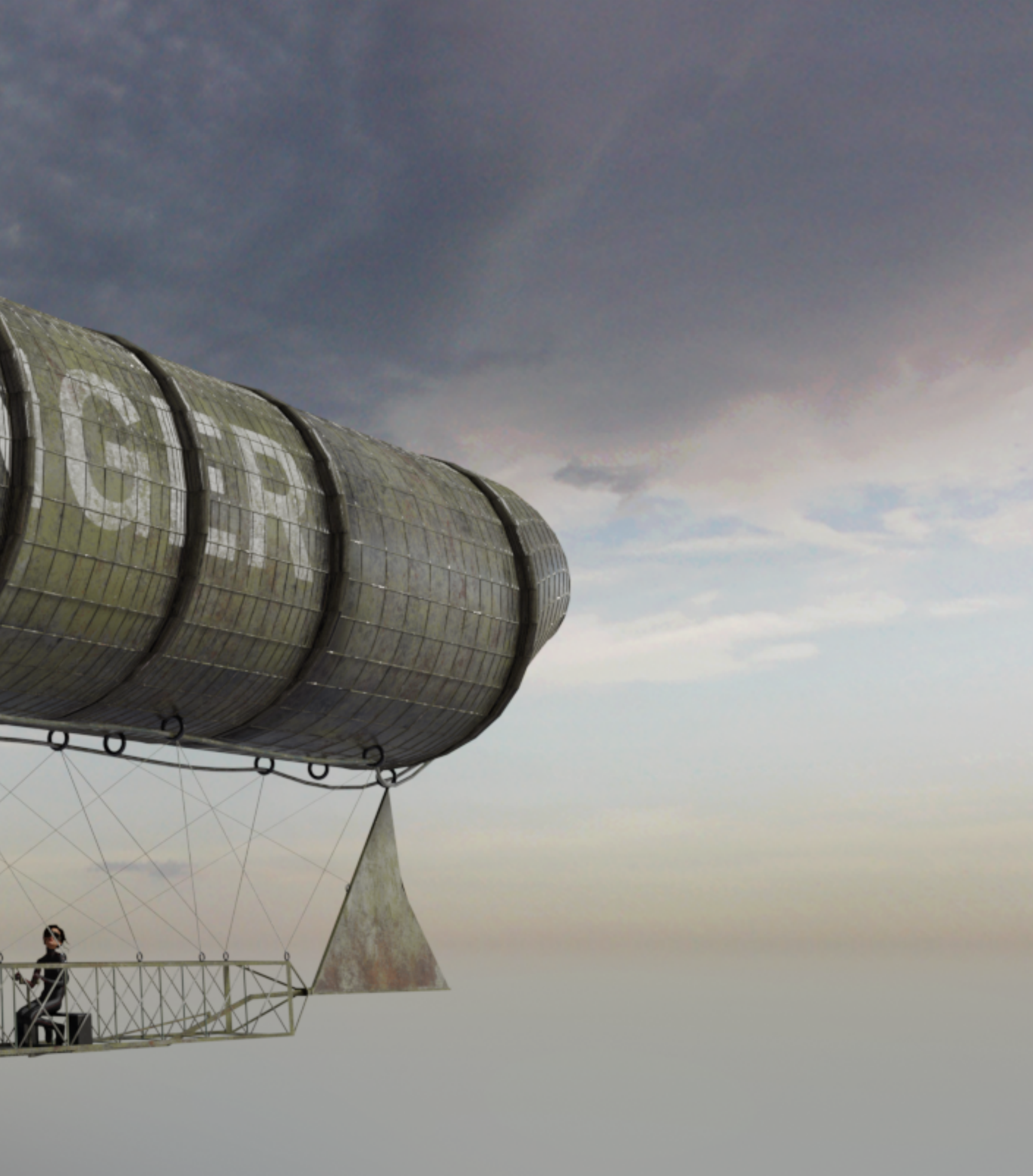


Aunque la actitud de Beatriz es comprensible a la hora de proteger sus intereses, no es mas cierto que su actitud provoco un cierto retraso de nuestra tecnología respecto al resto del planeta pues en ellos, el trabajo de infinidad de ingenieras les permitio alcanzar los diseños de Beatriz con rapidez y mejorarlos pero, también, hay que reconocerlo, ninguna de ellas estaba dotada del talento de la antigua oficial de los dragones y guía del globo numero 3.

Quizás son reflexiones un tanto estériles en la actualidad, el dirigible como medio de transporte o arma de guerra estaba condenado tras el vuelo del primer aeroplano y fue superado por este en todos los campos en poco mas de 30 años. Con el paso del tiempos y tal y como intuyo Engracia, los dirigibles quedaron como espectaculares plataformas publicitarias en toda suerte de eventos multitudinarios. En la actualidad, la compañía de motores espaciales "Lima" todavía mantiene tres de ellos como indispensables protagonistas de sus campañas publicitarias y su aparición en cualquier acto publico al aire libre es jaleado por las asistentes con infantil alegría y como augurio afortunado para todas ellas.







Tras el arrollador triunfo de las aeronautas al conseguir la copa Cebolla, posaron las dos inventoras para los medios gráficos de la ciudad y pocos días después de la hazaña, el dirigible volvió a la plaza de las Mártires y alcanzo la altura suficiente para que las fotografías situadas en el balcón principal del edificio corporativo pudieran realizar su trabajo mostrando el aparato en vuelo pero sin tener que recurrir a contra picados desde el suelo.

En la imagen, el dirigible ha parado su motor y se mece suavemente bajo el cielo de verano mientras dos amigas posan con elegancia contenida. Para esa sesión, Engracia, verdadero espíritu comercial de la pareja, decidió pintar a ambos lados del soporte el nombre de su empresa relojera. Dedicada antes de su vuelo a la relojería industrial, la fama conseguida le permitió expandir su compañía y garantizar su supervivencia tras su desaparición.

Con su acto, también fue la primera en utilizar la aerostación como efectivo medio publicitario de nuestra historia.



Engracia Rojas Pollancra.





La fotografía que hemos seleccionada para ilustrar la sección dedicada a Engracia Rojas Pollanca, fue realizada por la propia Beatriz para el álbum fotográfico de la familia. Hasta mucho tiempo después de su muerte, la faceta como fotógrafa de Beatriz, no fue conocida por el gran público a pesar de la calidad de su obra artística. No es este el lugar indicado para explayarnos sobre ello y, como es habitual, hemos incluido los enlaces pertinentes en nuestro anexo general para quien no conozca el trabajo fotográfico de la aeronauta.

Muchos años después de su etapa de esplendor y viuda, ya, de Beatriz, Engracia publico sus memorias y en ellas narra como conoció el diseño de su futura esposa a través de la camara de comercio de la ciudad que, en la revista mensual que editaba, incluía un pequeño reportaje sobre la presentación, ante la delegación de la sociedad científica, del dirigible impulsado a vapor y como la ingeniera buscaba financiación para mejorar su diseño. La empresaria que había llevado el antiguo taller relojero artesano a convertirse en una respetada empresa dedicada a la relojería industrial e instrumental de precisión, reconoce en sus memorias que no presto demasiada atención al anuncio pues no veía en que medida podría una inversión de ese calibre beneficiar a su compañía.

- He de volar junto a ella, sentencio días después tras contemplar, por casualidad, el gran cartel que mostraba a Beatriz luciendo su uniforme de los dragones y publicitando sus viajes de recreo en globo. Para la semana siguiente, el globo ponía rumbo hacia las lagunas para un corto viaje que incluía un almuerzo campestre en las praderas del Calviro para volver a la ciudad a la caída de la tarde, siguiendo el curso del Cardo.
- Aunque Beatriz vestía un cómodo traje de vuelo para la ocasión, no pude dejar de imaginar durante todo el viaje de ida a mi guía turística con su traje de combate y como seria desnudarla poco a poco. Para mi desgracia, use como tema de conversación el artículo de la revista de la camara de comercio y cualquier aventura romántica que hubiera podido imaginar se desvaneció tras comenzar a detallar Beatriz su proyecto aéreo y lo que había soñado para su aparato una vez hubiera conseguido resolver los problemas de propulsión que ofrecía el vapor... Resumiendo, tras el almuerzo y sobrevolando el Cardo, había prometido mi patronazgo para su dirigible y mi colaboración personal en el diseño y construcción del mismo dada mi condición de ingeniera industrial y la experiencia de mi firma en la construcción de instrumentos de precisión. Debo reconocer, por eso, que por la noche, en mi dormitorio, me encontraba mas satisfecha que si hubiera conseguido cumplir mis deseos.

En los capítulos dedicados a narrar las pruebas con el motor eléctrico de sus relojes o la firma de los contratos de patrocinio y las primeras semanas de trabajo en común, Engracia, narra como cualquier intento de acercamiento romántico, según sus propias palabras, era ignorado, con ingenua actitud, por Beatriz para concentrarse de nuevo en su soldador, sus planos o cualquier tornillo por apretar hasta que el accidente del primer eléctrico, como lo llamaban las dos, se convirtió en el punto de partida de algo nuevo, maravilloso y eterno, como en las canciones, escribe Engracia en sus memorias.

Aunque Engracia era una reputada ingeniera y reconocida empresaria, su gran intervención al vuelo del primer dirigible reside en sus aportaciones comerciales y publicitarias al proyecto. De forma inconsciente, tal vez, o con estudiada naturalidad, Engracia, sienta las bases de la publicidad moderna y como un mito, entre publicitarias y diseñadoras, se la tiene desde entonces.

Desde el viaje en globo, había quedado convencida de la viabilidad del proyecto de Beatriz y hemos narrado como llegado el momento del desafío Cebolla, concibió, dirigió y ejecuto una ingeniosa campaña publicitaria que quintuplico la normal expectación que generaría la llegada de cualquier candidata a batir el desafío. En aquellos días, se tenia como imposible que nadie pudiera cumplir las exigencias de la corporación Cebolla y así lo atestiguaban los pocos intentos realizados por aeronautas con globos convencionales que habían fracasado uno tras otro. Josefina Cebolla, había ideado la competición unos pocos años atrás para incentivar, con el fabuloso premio económico, el ingenio de las aeronautas e ingenieras del imperio para la construcción de una aeronave capaz de maniobrar en el aire e impulsarse por sus propios medios y dejar, por fin, de ser prisioneras del viento y no esperaba que nadie pudiera cumplir sus condiciones hasta pasados, como mínimo, diez años.

El éxito de su dirigible al conseguir batir el reto no solo permitio a las dos ingenieras poder comenzar a diseñar los grandes navíos del futuro, también permitio cumplir a Engracia uno de sus deseos mas ocultos, en realidad, el de su abuela. Desde su niñez, prácticamente, Engracia había querido cumplir el deseo de su yaya y poder dedicar el taller artesano a la fabricación de relojes de sofisticado lujo que Engracia llevaba décadas imaginando. Con la sensatez propia de las antiguas artesanas gremiales, a su división central dedicada a la mecánica de precisión y relojería industrial añadió dos secciones que debían alcanzar el éxito por sus propios medios y no lastrar a la compañía madre bajo ningún concepto. Primero crea "Sora", dedicada a una relojería deportiva y mas popular inspirada en los cronómetros utilizados por ellas mismas durante la copa Cebolla, diseño de la propia Engracia y contruidos por las mas antiguas de sus maestras relojeras. Durante la época de ascenso y consolidación de "BECA", las ventas de la subsidiaria hubieran podido mantener con sus beneficios a la compañía principal, pero aunque tras su decadencia y triunfo de la aviación, la firma, continuo lanzando excelentes piezas deportivas, nunca logro alcanzar los éxitos del pasado y fue absorbida por la casa madre y desapareció de los mercados en poco mas de 30 años.

Mas suerte tuvo la dedicada a la relojería exquisita, pues al no depender de los vaivenes de la moda y mantener durante casi doscientos años la pureza del trabajo artesano, realizado a mano y uno a uno, los relojes "Prama", conquistaron primero el mercado aristocrático y poco a poco, por emulación, las clases "A" se convirtieron en las envidiadas poseedoras de la elegante y sofisticada tecnología diseñada, durante toda su vida, por Engracia y, tras su muerte, por sus herederas hasta el fallecimiento de la ultima de ellas. Este hecho llevo a que la compañía cambiara de manos y con ello, llegara su desaparición, pues las nuevas propietarias no supieron mantener el espíritu que la familia Rojas imbuía a todos sus productos.



El éxito de la compañía "BECA" no se sustenta solo en la brillantez como ingeniera de Beatriz, mucho le debe a las brillantes campañas publicitarias de Eugenia y su ingente capacidad de trabajo a la hora de promocionar su compañía, sin rival durante los primeros años pero que, caducadas las patentes, supo conjurar el peligro que suponían las nuevas compañías aéreas o aeronáuticas que aparecieron tras esta.

Al darse cuenta que como transporte de pasajeros, sus dirigibles no podrían ser disfrutados por la gran mayoría de la población, decidió que cada viaje en uno de sus aparatos se convirtiera en una experiencia por la que valdría la pena pagar una pequeña fortuna. Así, las barquillas de pasajeros contaran con grandes espacios dotados de todos los servicios que pudieran necesitar sus adineradas viajeras. Grandes ventanales permitirán contemplar el paisaje sobrevolado mientras se almuerza, conversa o se disfruta de la música de cámara al caer la tarde. Vajillas exclusivas, reputadas gastronómicas y los más refinados platos y combinados para bailar bajo la aurora boreal, en suma, sus pasajeras debían olvidar que solo se trasladaban de un punto a otro como con cualquier otro medio de transporte, debían, casi, como en un sueño, ¡viajar!.

En un principio las propias limitaciones de los primeros dirigibles hicieron que sus expectativas quedaron un tanto lejos de la realidad, entre otras muchas incomodidades, en los primeros viajes, pasajeras y equipajes eran pesados con exactitud para evitar el exceso de peso e incluso, era imposible habilitar un sistema de calefacción adecuado y según la estación, las viajeras debían enfundarse en gruesa ropa de abrigo. A pesar de estas duras condiciones iniciales el número de viajeras no dejó de aumentar y Beatriz y su equipo auxiliar de ingenieras, poco a poco, comenzaron a diseñar más grandes y mejores navíos en los que Engracia y sus ayudantes pudieron ofrecer los servicios que convertirían su línea aérea en el modelo a imitar no solo por la competencia aerostática, si no que sirvieron de guía para las compañías aéreas del futuro basadas en el avión.

Nuestras lectoras no deben olvidar que el transporte aéreo de pasajeros no se generalizó entre toda la población hasta pasados 150 años del vuelo del primer aeroplano. Hasta entonces, en mayor o menor medida, las compañías aéreas seguían repitiendo los esquemas creados por Engracia tantos años atrás pues, el viaje en avión, estaba restringido para la mayoría de las economías del imperio y más tarde, del planeta y, embarcarse en un avión, seguía siendo todo un acontecimiento social para muchas familias.

Con el tiempo, hubiera sido posible que el dirigible hubiera monopolizado el viaje aéreo a grandes distancias, Engracia, había previsto rutas aéreas a cualquier punto del planeta, pero la cruenta invasión por los ejércitos de Carmencita, la guerra civil y la posterior unificación planetaria trajeron con ella que en muy pocos años se pasara de los biplanos de tela a los grandes reactores polimotores y, finalmente, a soñar con las estrellas por lo que el dirigible quedó definitivamente arrinconado a pesar de que algunas visionarias continuaran desarrollándolos pero para misiones y servicios totalmente alejados del transporte de pasajeros.







“La ciencia como belleza” fue la campaña publicitaria, diseñada por Engracia, para publicitar el primer gran dirigible de la firma tras un corto periodo dedicado a mejorar Clotilde 6 para convertirlo en una nave de recreo ligera al alcance de, casi, cualquier bolsillo.

Tras este primer periodo de rápido expansión y popularización de su diseño, Beatriz, considero que había llegado el momento de construir el gran soporte aereo que fuera capaz de convertir los sueños de las dos en realidad.

Pi- 87 fue el modelo que sirvió de banco de pruebas para la construcción del primer gran dirigible de nuestra historia dedicado al transporte de mercancías y pasajeros. En la reconstrucción de “Ante”, podemos contemplar la primera versión del gran dirigible anclado a tierra y nos servirá para comprobar la evolución de los diseños de Beatriz en las próximas páginas.

Para estas pruebas se equiparon dos motores Cabezuelo a una sobria barquilla rectangular en busca del equilibrio perfecto entre peso y potencia.

Si bien “Pi”, supuso un gran adelanto para la fabricación de grandes dirigibles, quedo claro para Beatriz que los logros alcanzados no eran suficientes y, prácticamente, volvió a diseñar desde cero su dirigible de pasajeros.

El soporte continuaría manteniendo su forma original, pero, lógicamente, seria imposible mantener un ingenio tan grande en el aire sin que una estructura interna mantuviera la forma aerodinámica necesaria para navegar por el aire con la mínima resistencia. Para construir este segundo soporte, Beatriz, se decanto por utilizar el aluminio para construir la estructura que en la parte superior incluiría los compartimentos estancos de gas, por primera vez utilizaría helio y la inferior, sostendría la barquilla de vuelo y los camarotes de la tripulación, las pasajeras y todos los servicios necesarios para proporcionar una inolvidable experiencia a las futuras clientes de la compañía aérea y el mantenimiento en vuelo de la aeronave.

Para la motorización, Beatriz, se vio obligada a consultar con varios fabricantes de motores en busca de un propulsor que fuera concebido especialmente para su dirigible. A pesar de la fama conseguida por las dos aeronautas, ninguna compañía quiso implicarse en el proyecto, pues se tenia por irrealizable, de costo astronómico y con una rentabilidad a futuro que no compensaría su inversión. Extraña ceguera de unas compañías de nueva creación y que, en el futuro y la experimentación, se hallaba su razón de ser.

Beatriz, no están muy claros sus motivos, dejo para el final los contactos con la dirección de Cabezuelo, motores modernos, para la construcción y diseño de los cuatro motores necesarios para propulsar su dirigible. Nadie ha podido explicar sus reservas para con la compañía, pues su propuesta fue recibida, con alegría, incluso, por las propietarias y su equipo de ingenieras que vieron en el desafío de Beatriz, la oportunidad de derrotar, una vez mas, a sus competidoras. Algunas investigadoras han escrito que, posiblemente, con el uso del viejo motor del “Panza” para el vencedor de la Copa Cebolla hubieran surgido algunas disputas legales que no alcanzaron los tribunales de justicia y fueron solucionadas con algún acuerdo secreto por las dos partes.

Lo que si que esta claro es que Beatriz y Engracia consiguieron su motor y que nada podría detener el primer vuelo de la gran nave aérea. La construcción de la misma obligo a realizar grandes cambios en la compañía, dejo de ser una compañía familiar para convertirse en la gran sociedad anónima que bajo el nombre de “BECA” conquistaría los cielos en poco tiempo. El nombre de la compañía se creo a partir de los nombres de Beatriz, Engracia, Clotilde y Anastasia, primogénita de la pareja, nacida a los pocos meses de su boda, celebrada en la primera primavera posterior a su triunfo aereo.



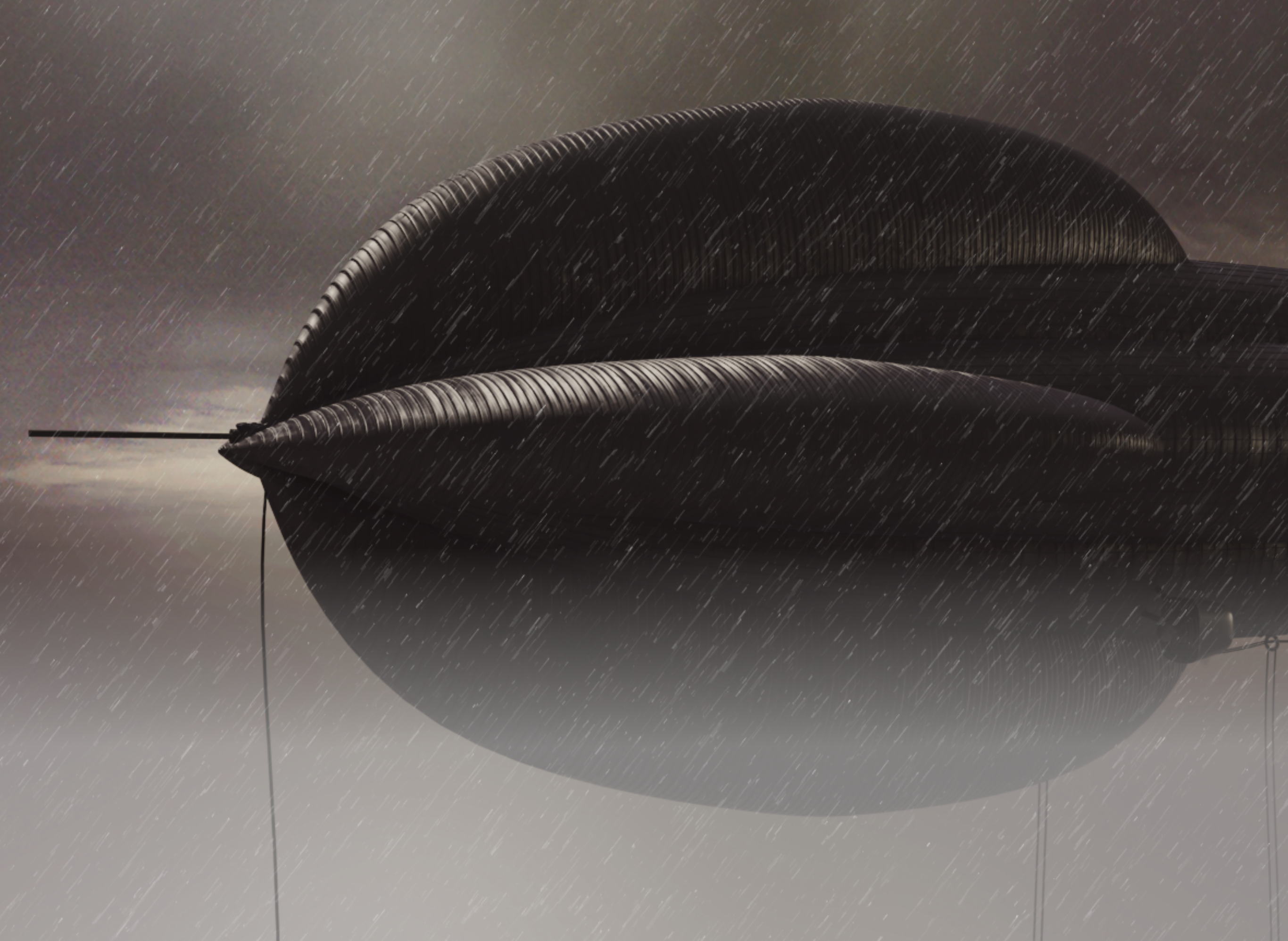
La nueva fabrica de la compañía se traslado a las afueras de Trovia, población cercana a Portazgo y que ofrecía el espacio necesario para la construcción del gran hangar giratorio que permitiría encarar la gigantesca aeronave a favor del viento para facilitar su despegue. Su inauguración, se convirtió en el gran acontecimiento social de su tiempo al contar con la asistencia de la propia emperatriz, su consejo de gobierno y las 24 al completo. Naturalmente, con espadas, sombreros y sus capas carmesíes tal y como se cantaba en las tabernas menos recomendables de la ciudad.

Acabada la construcción con inusitada rapidez, el apoyo de la corona, hizo milagros con contratistas y constructoras, se iniciaron inmediatamente las primeras pruebas de vuelo que, en un primer momento, no tuvieron mucho éxito, pero proporcionaron los datos necesarios para que, en poco menos de un año, alzara vuelo el "BECA- 753" y navegara, con una espectacular gira por algunas de las grandes ciudades del imperio, hasta Agua Hechicera y presentase sus respetos a la corona con una ceremonia diseñada hasta los mas mínimos detalles por Engracia y que constituyo un éxito mayor, si cabe, que la gran inauguración del recinto industrial.

Mientras se concluían dos modelos mas de la serie para convertirse en la base de la futura compañía aérea, Beatriz y Engracia, comenzaron diversos vuelos publicitarios por nuestro imperio y como gran hito, visitaron la capital del antiguo reino maldito para iniciar conversaciones para establecer una linea aérea regular entre las dos capitales imperiales. Costo largos meses de conversaciones alcanzar el objetivo, pero, finalmente, se consiguió con la implicación personal de la futura "Carnicera", ocultas, sus verdaderas intenciones guardaba y se presento, en ese momento, como gran valedora de la fraternidad entre las dos naciones.

Poco a poco se comenzaron a construir aeródromos capaces de albergar la gran nave de Beatriz en las principales ciudades de nuestra nación, fue tal éxito de la empresa que se tuvo que abrir una lista de espera para todas las ciudades que suplicaban la llegada de la flota aerostática y era imposible, por la compañía, atender la construcción de aeródromos y las naves necesarias para las nuevas rutas. Hasta pasados algunos años, cuando se generalizaron los servicios aéreos con la llegada de la aviación, no asumió el gobierno imperial la construcción de aeropuertos y aeródromos públicos. Hasta ese momento, solo la compañía de Beatriz y Engracia estaba autorizada a construirlos y prestar servicios aéreos con dirigibles según los derechos establecidos por las patentes registradas.

Como solución temporal, se creo una compañía paralela encargada de organizar con las ciudades candidatas la subcontrata con empresas locales para preparar los terrenos escogidos y construir los gigantescos hangares para alojar los dirigibles de su linea aérea o como mínimo, embarcar pasaje, dentro de un viaje mas largo, o recoger el correo.







Con rumbo desconocido navega este 753, bajo la lluvia, en la ilustración realizada por Dorita del primero de los titanes diseñado por Beatriz. A simple vista podemos contemplar la gran evolución que supuso frente a Pi-87. En este modelo, se abandona la barquilla abierta y se comienza a aplicar las teorías de Engracia sobre la experiencia de viajar en dirigible. A pesar de contar con el impulso de cuatro motores Cabezuelo, motores modernos, 500 caballos, quedo demostrado que todavía se estaba muy lejos de alcanzar la perfección.

En este primer modelo, la estructura metálica que le da forma, permite que los camarotes de la tripulación y viajeras se dispongan a lo largo del mismo, pero todavía se mantiene la cabina de vuelo suspendida del esqueleto y aunque dotada de un ingenioso sistema de sujeción todavía no ofrecía la estabilidad necesaria y restaba aerodinámica al conjunto.

El 753 fue utilizado como eslabón intermedio antes de llegar a la serie 500 con la que se conseguiría la excelencia y tras el viaje inaugural del "Dragón azul", fue destinado a rutas interiores en las que, por su corta duración, sus inconvenientes pasarían desapercibidos a sus ocupantes.

De esta serie, se realizó una versión para misiones científicas y de exploración que llevaría a nuestra exploradora a conquistar los dos polos del planeta y de las que hablaremos más adelante.





# BECA



500

Azul

Amor omnia vincit

Para abrir la sección dedicada a la obra maestra creada por Beatriz y Engracia, disponíamos de una gran cantidad de material gráfico donde elegir ya que la fundación dedicada a su trabajo, prácticamente, archivo todo el material disponible de la compañía a la muerte de Engracia. Aunque tenía acceso directo a todos estos archivos desde la redacción, preferí viajar a Portazgo y consultar directamente a la responsable principal de los archivos: Maria Jose Alberti Sainz, en busca de alguna imagen que se alejara de lo común y fuera poco conocida. Después de darle muchas vueltas a las tres últimas de las seleccionadas, me decante por este boceto para la portada del apaisado volumen que se entregaba a las pasajeras al embarcar en el 500. Cada temporada, se diseñaba uno diferente y junto a los textos e imágenes de rigor sobre la historia de la compañía, las excelencias del aparato y un detallado manual de instrucciones en caso de emergencia, la publicación se abría a las autoras noveles de nuestro panorama literario para ofrecer una variada selección de los mejores relatos cortos de estas autoras. Así mismo, el diseño gráfico de la edición se otorgaba tras un concurso abierto a cualquier ciudadana en busca de los talentos ocultos entre las estudiantes universitarias del reino.

Me he decidido por el último de los mismos, un volumen que no llegó a editarse, pues la compañía cerró sus puertas y amarró sus dirigibles cuando se inició la invasión. Nunca más alzaría el vuelo ninguno de sus magníficos titanes y el libro de embarque para la siguiente temporada nunca se publicó, pero se rogó a las autoras, que enviaran el material realizado hasta el momento para archivarlo hasta que la amenaza fuera rechazada, volviera la paz al imperio y se imprimiera para el primer vuelo de esa nueva era.

Ese catálogo fue realizado por Antoñita Martín Herrera al principio de su carrera y muchos años antes de que alcanzara la fama y prestigio tras el fin de la guerra civil y se convirtiera en la gran figura de la historia del arte que ella misma renovaría o, según las fuentes consultadas, arrasaría hasta sus cimientos. Un detalle más de cómo BECA cuidaba hasta los más mínimos detalles y convertía la experiencia aérea en algo que iba más allá del simple beneficio económico y aspiraba a renovar e impulsar hacia el futuro a la sociedad de su tiempo.

No solo escogí este boceto por su firma, lo hice por ser uno de los primeros intentos de la historia fotográfica comercial de combinar y construir una imagen a partir de la suma de varios negativos manipulados con técnicas mixtas y tintas planas, un estilo que sería desarrollado por la propia artista durante el reinado de Taciana VI junto a otras fotografías del momento. No se conservan notas o apuntes que clarifiquen las intenciones de la artista, solo tres versiones del mismo. La carta que debía acompañar el envío nunca apareció y el paso del tiempo y los acontecimientos que se producirían la condenaron al olvido. Como no soy partidaria de la especulación intelectual sin más, he preferido, tan solo, incluir la imagen para que nuestras lectoras disfruten de la combinación tonal tan sugerente y quizás, gusten de imaginar cuál hubiera sido el resultado final del mismo. Debo añadir que solo Antoñita respondió a la petición de la compañía, el resto de participantes evito enviar el material prometido para la publicación.



Con el nuevo modelo 500, se inicia, realmente, la historia de nuestra aviación, pues la gran nave diseñada por Beatriz y Engracia es considerada como el primer ingenio autónomo que podía volar por sus propios medios a grandes distancias aunque necesitara el gas para mantenerse en el aire y deba ser considerada un aerostato. Durante años, se ha escrito y debatido hasta la saciedad si este mérito debía ser concedido al vuelo del primer avión y aunque nosotras, en esta redacción, lo consideramos así y como con el tiempo, las opiniones fueron cambiando de un bando a otro, preferimos afirmar que las dos aparatos merecen esta calificación y no entrar en vanas discusiones intelectuales sobre el tema. No debemos olvidar que el primer vuelo de nuestra historia, se produce con los dirigibles navegando desde hace, ya, algunos años y durante mucho tiempo, los aviones, eran en realidad, meros planeadores con motor. Al final, se impondrían al dirigible, pero, como hemos escrito, su derrota fue producto, mas que de la aparición del avión, de los años de guerra, dolor y miseria que padeció nuestro Hogar durante tantos años. Todas nuestras cuestoras principales lo consideran así y es el motivo por el que todos los números especiales han recibido el código 500 en su antigua representación con la letra "D" como brillante espejo ante el tiempo transcurrido desde el vuelo del primer automotor.

Beatriz y, su ya, numeroso equipo, concibe en su estudio de diseño, un gran navío de poco mas de 300 metros, un volumen de 200.000 metros cúbicos y un diámetro de mas de 60 metros. Cabezuelo, motores modernos, recibe el encargo de diseñar el motor adecuado para propulsar la nave y acabara presentando un motor de mil caballos de potencia que asombrara, incluso, a la propia Beatriz con su carburante derivado del gas propano que ofrecía la particularidad de poder rellenar el espacio vacío producido tras su combustión por aire y eliminar cualquier problema en la estabilidad de la aeronave.

Como en sus proyectos anteriores, se decidirá por el helio como gas sustentador para evitar el riesgo de incendio y este se repartirá por 25 globos sellados a lo largo del interior del gran esqueleto metálico construido básicamente en aluminio y otras aleaciones para determinados detalles. La inclusión de este gas permitio que la nave pudiera alcanzar las exigencias soñadas por el afortunado matrimonio, así, todo el espacio reservado para las pasajeras se construiría a lo largo del esqueleto, quedara oculto por la envoltura y solo asomara la barquilla central y los soportes de sus motores. En la barquilla, a proa, se encuentra la cabina de mando y el resto, se convertirá en zona reservada para el gran restaurante y el gabinete musical, con sus grandes ventanales. La barquilla, en el centro del dirigible, se convertirá en el mágico espacio que desatará la locura entre las potenciales viajeras y la inclusión o no en la lista de embarque para el vuelo inaugural podrá encumbrar o condenar al ostracismo a cualquier figura de la alta aristocracia imperial.

Antes de centrarnos, casi como despedida a la sección, en este viaje inaugural, detallaremos, algunos de los elementos que convirtieron a la serie 500 en el mito que aun, hoy en día, sintetiza todo lo que se conmemora en este quincuagésimo aniversario.





A la hora de reflejar la elegante uniformología de las tripulaciones “D”, he seleccionado la lucida por la dotación del “Dragón azul ” cuando cubría la línea entre Agua Hechicera y la capital del antiguo reino maldito y protagonista del viaje inaugural.

Si como comentábamos, solo la aristocracia y las mas poderosas de las clases “A” podía viajar en los grandes dirigibles de la compañía, en el caso que nos ocupa, el viaje a la capital maldita solo estaba permitido a la aristocracia mas antigua del reino, pues las estrictas leyes raciales vigentes en el reino de Carmencita, solo permitían la entrada a las que, entre todas nuestras ciudadanas, podían ser consideradas como sus iguales. La condición de sus pasajeras en uno u otro reino llevo a los equipos de Engracia a llevar sus directrices estéticas y de servicio a cotas nunca vistas antes en nuestro reino.

En esta doble pagina, presento parte de los uniformes diseñados para el personal de servicio, tan numeroso y variado que necesitaría un solo volumen para ser presentado en su totalidad. En la pagina opuesta, a la izquierda, aparece una de las camareras que atendía el gran restaurante de la nave y, a su lado, se muestra a la maestra a cargo de la sala. Todo el personal del gran restaurante y el gabinete musical, vestían el mismo uniforme y solo se distinguía al personal para el servicio directo de las especialistas y responsables por el color de sus uniformes y ribetes, rojo para las primeras y gris esmeralda para las segundas.

En esta pagina, se incluye a una de las jóvenes camareras a cargo de la atención de las viajeras en sus habitaciones.







La tripulación de la nave se dividía entre el personal a cargo del mantenimiento de la aeronave, a la izquierda, con su inesperada combinación blanca y dorada y la sección de vuelo que incluía a todo el personal necesario para dirigir el gigantesco navío desde la proa de la barquilla. Aunque elegante, a la derecha de la pagina opuesta, su uniforme es el mas severo de todos los diseñados. El taller de Rigoberta Cano Castaño, quiso crear una barrera entre la irrealidad en la que vivían las viajeras y las aviadoras del dirigible, así, el cuero negro y dorado, de clara inspiración militar, se convertía en visual barrera que advertía que sus portadoras solo servían al navío en sus maniobras y solo a el.

Para el largo viaje inaugural y posteriores en la nueva ruta, la dotación de vuelo la formaban tres tripulaciones completas por lógicos motivos de seguridad y esta, fue la única linea que incorporaba una escuadra de fusilería naval para la protección de la tripulación y, sobre todo, para evitar cualquier maniobra para apoderarse de la innovadora tecnología diseñada por Beatriz para su dirigible al cruzar las antiguas fronteras.

Esta escuadra se alojaba en uno de los camarotes superiores, su presencia no era detallada en la lista de embarque y solo era conocida por la comandante de la nave, la única de la tripulación que podía convocarlas llegado el momento.

Afortunadamente, nunca debieron intervenir y su presencia no fue descubierta hasta la desaparición de la linea. En esta pagina incluyo a una de estas fusileras con su uniforme de combate.







Solo el “Dragón azul” disponía de actuaciones musicales en vivo dentro de su programa, el resto de aparatos, solían contratar pequeñas orquestas según la duración de su viaje y casi nunca repetían su invitación las responsables de la compañía.

Prudencia Artola Mora, la gran gran cantante oriental, fue una elección personal de Engracia y fue contratada en exclusividad para el gabinete musical del dirigible. Acompañada únicamente por flauta y contrabajo, amenizo las veladas del gabinete desde el primero hasta el ultimo vuelo. Tras el cierre de la compañía, las tres interpretes se enrolaron en los servicios auxiliares del ejercito y se integraron en una de las compañías de “Sol y justicia” que acompañó a nuestras tropas durante toda la guerra y consagro su figura como cantante trágica durante la larga posguerra.

A la izquierda, aparecen su flauta solista y contrabajo, durante una imaginada actuación, luciendo el uniforme diseñado para todo el personal musical de la compañía. Solo Prudencia opto por elegir su propio vestuario y reforzar así su figura como cantante dramática. En esta pagina aparece junto a su inseparable bastón que el publico consideraba una mera sublimación de su reproductivo pero que, en realidad, aliviaba los grandes dolores que padecía Prudencia desde su infancia y que le impedían caminar con normalidad. Estas lesiones infantiles, con el tiempo, se fueron agudizando hasta convertirse en insoportables y llevaron a la cantante a depender de todo tipo de drogas para aliviar sus sufrimientos hasta que finalmente, se suicidio algunos años después de concluida la guerra civil.







Rigoberta Cano Castaño.



Hasta su encuentro con Engracia, la vida de Roberta Cano Castaño, puede ser considerada similar a la protagonizada por cualquier estrella de los antiguos folletines publicados por entregas. Su tropezar de tragedia en tragedia, la condujo al afortunado encuentro con la pareja de aeronautas, en los días en que se encontraban trabajando en los aspectos mas estéticos y comerciales de su futuro gran dirigible y, previsible, final feliz, como era de rigor, en esas antiguas narraciones.

Nacida en la ciudad de Portazgo, desde su niñez mostró un incipiente y desarrollado talento como diseñadora y, precisamente, algunos de sus primeros diseños, al ser presentados durante las pruebas de acceso a la universidad de la capital provincial, le supusieron la concesión de una beca al terminar sus estudios para, durante cinco años, entrar como estudiante graduada en el nuevo taller de alta costura abierto por Francina Esteves Roig en la capital imperial. Una figura que ha sido un tanto olvidada en la actualidad, pero que en su momento, gozaba de una solida reputación entre las clases "A" con sus diseños clásicos, sobrios y elegantes para la vida cotidiana de sus clientas.

Aunque podamos considerar que la joven graduada y su maestra se encontraban, bajo criterios estéticos, alejadas 1000 años en el tiempo, la residencia en en el taller, enseñaría a Rigoberta los entresijos del trabajo diario en un gran establecimiento y la prepararía para el ansiado momento de la apertura de su propio gabinete, quien sabe, si se inauguraría en la propia capital. Nada de esto sucedió, pues tras unos primeros meses consagrada al trabajo en el taller, Rigoberta conoce, durante el desfile para la colección del primer otoño, a la joven duquesa Herminia de La Fuente Ortigona y Valcarcel que, como se escribiría en esas novelas por entregas, la arrastraría a una infausta vida de perversion y pecado de la que solo pudo escapar tras el asesinato de la duquesa una noche de verano, sentada al volante de su automóvil, apuñalada, al negarse a pagar los servicios de una desconocida profesional que no pudo ser detenida.

La vida junto a su protectora la había arrojado del respetado taller de alta costura y la había convertido en una altiva y sofisticada muñeca expulsada, ahora, del palacete ducal por la familia de Herminia tras su muerte. A Rigoberta y sus elegante vestuario, solo le queda la opción de registrarse como profesional de la compañía en la agencia de modelos de Teobalda Ortiz Jimenez, a la que como pago a su contrato, ofrece la agenda privada de la duquesa, llave dorada que abrirá a la agencia el vicioso circulo que se escondía tras el boato de palacio. No son estas paginas el lugar adecuado para describir los desgraciados acontecimientos que se sucedieron uno tras otro y que llevaron a la artista a arrastrarse por el submundo mas oscuro de la antigua capital hechicera. Baste saber que el principio de su redención, si, otra vez como en los folletines, llegaría de la mano de una joven directora teatral que tras su primer triunfo escénico decide celebrar una gran fiesta a la que asistirían las grandes figuras de la escena, sus valedoras y un sinfín de jóvenes aspirantes en el antiguo museo etnográfico de la capital y, naturalmente, contrata los servicios de la agencia de Teobalda para el disfrute de sus inversoras y que estas, no alarguen la mano a donde no deban.

En esos días, Rigoberta, ya no es tan joven y se encuentra relegada a prestar servicios de relleno en grandes eventos, pero ese día, Teobalda, recordando su vida anterior, le encarga la vigilancia del ganado enviado y controlar que todo se desarrolle según lo estipulado en el contrato firmado por Calixta, la directora teatral.

Y si, amigas lectoras, como no podría ser de otra manera, al bajar la escalinata del museo y ofrecer su mano a Calixta Caymel Bof, nace el amor y, con el, la previsible redención de la antigua diseñadora. Durante toda la velada, Calixta, se hace acompañar en todo momento por Rigoberta y, nuestra protagonista, vuelve a brillar entre sedas, diamantes, elegantes puñaladas y junto a Calixta, abrirá el baile. Esa noche solo llega un casto beso en la mejilla al despedirse y cerrar cuentas, pero entre las dos, se inicia un romance que llevara a Rigoberta a decir adiós, meses después, entre lagrimas, escribe ella, a Teobalda y sus compañeras e instalarse en el céntrico ático de Calixta. Es precisamente durante esta vida enamorada que Rigoberta vuelve al dibujo y al diseño de moda. En un principio y animada por Calixta colabora tímidamente en los figurines de sus espectáculos, pero poco a poco, vuelve la seguridad perdida y en cada nueva obra destaca con mas intensidad su talento. El teatro de vanguardia de su prometida, se convierte en el medio ideal con el que Rigoberta recobrara la particular visión de la desaparecida aspirante a maestra de la costura y sorprenderá a los círculos artísticos afines al teatro experimental de Calixta.

Mientras reunía la información pertinente y escribía este texto, tenia serias dudas sobre la realidad de lo sucedido, siempre sospechaba que todo lo referente a la vida anterior de Rigoberta a su incorporación al equipo de BECA, era una ficción mas urdida por Engracia para enriquecer y fabular aun mas sobre su compañía y el diseño de la serie 500. A pesar de mis investigaciones para demostrarlo, he debido rendirme a la evidencia y comprobar la veracidad de la historia que, en realidad, fue mucho mas sórdida y dramática que lo escrito hasta ahora.

Naturalmente, como no podía ser de otra manera, ¿ acaso no vivimos en un desenfrenado folletín?, la felicidad enamorada, no es mas que un breve espejismo y la tragedia abofetea con brutalidad a Rigoberta. Calixta enferma y condenada esta desde el primer día a pesar de los desvelos y cuidados de Rigoberta y la ciencia. Todo esta perdido y Calixta morirá entre los brazos de Rigoberta, sobre el escenario, mientras el publico ovaciona su ultimo estreno. A pesar de la muerte de su compañera, esta vez, no esta sola y tras recibir una modesta fortuna al acabar la liquidación del teatro y demas bienes de la directora, durante los funerales, la madre de Calixta, profundo afecto le guarda, le aconseja despedirse de la capital y establecerse en Portazgo y abrir allí el ansiado taller de alta costura lejos de la tristeza capitalina. Junto a una pequeña cantidad, añadirá la recomendación para una antigua actriz que, tras ahorrar algún dinero gracias al teatro musical, disfruta de la tranquila vida de la capital de provincias y ayudara a Rigoberta a instalarse en la ciudad para recuperar, no sin dificultades, la familia de la que hace tantos años renegó.



Como pueden imaginar nuestras lectoras, los primeros meses de Rigoberta en su ciudad natal traen desbordado llanto y arrepentimiento en el reencuentro familiar. La hija perdida solo llega a tiempo de despedirse de su anciana madre y obtener su perdón, entre sus brazos morirá, luminosa y serena bajo ese ultimo momento de felicidad, escribe la diseñadora en sus memorias.

A mi lado, frente a las pantallas de mi mesa, Paquita y Consuelo lloran tanto o mas que yo mientras leíamos las memorias de Rigoberta, escritas tras la invasión, ya retirada, con el taller a cargo de sus herederas, con su descripción de la vuelta a casa y la apertura de su pequeño taller de costura. Consuelo afirma que, con unas cuantas canciones, estaríamos frente a una obra maestra de la ficción mas novelera y folletinera.

A pesar de instalarse en la ciudad con el prestigio añadido de su procedencia capitalina, el taller de Rigoberta no acababa de arrancar y aunque gracias a las recomendaciones de la antigua actriz y su prestigio entre los grupos teatrales de vanguardia, a los que ofrecía su experiencia de forma desinteresada con figurines y patrocinios llegaron los primeros encargos. Poco a poco, también se acumulaban las deudas y no seria descabellado suponer que en poco mas de dos temporadas, se produciría el cierre definitivo. La salvación llego de la mano de Dorotea Martin Hita, la antigua actriz, cuando esta recibió la invitación a uno de los eventos publicitarios de Engracia. En esta ocasión, la presentación de una de las colecciones de relojes "Prama" y apremio a Rigoberta a asistir en su lugar y convenciera a la empresaria para ser contratada por el equipo artístico de BECA y diseñar la nueva uniformología de los dirigibles que debían presentarse al siguiente año. Un secreto a voces entre todas las modistas y diseñadoras de la ciudad pero a las que BECA negaba toda oportunidad.

Como trotona experimentada que había sido, Rigoberta, sabia como causar sensación en eventos de este tipo y para la ocasión, escogió uno de los antiguos diseños realizados para el teatro de Calixta. Llegando lo suficientemente tarde para resultar elegante, deslumbraría a la empresaria con el osado conjunto en cuero negro y mas, sabiendo las secretas apetencias de Engracia. Resulta obvio que lo consiguió y, para su sorpresa, sin necesidad de pasar por su cama, pues la empresaria relojera había abandonado, mucho tiempo atrás, la búsqueda de ciertos placeres pasajeros y estaba consagrada a Beatriz y el triunfo de sus dirigibles.

Apenas escribieron las dos sobre ello en sus memorias, Engracia describe el encuentro como si de una revelación se tratara y como, tras las primeras cortesías sociales, enseguida se pusieron de acuerdo sobre el envío de un portafolio con las primeras visiones de Rigoberta tras recibir un pequeño memorando con las necesidades y especificaciones de los uniformes de las tripulaciones aéreas. Aun es mas escueta Rigoberta al escribir sus recuerdos de esa noche y solamente describe su vuelta a casa y los proyectos que comenzó a imaginar sin ni siquiera saber las condiciones reales de su futuro contrato, felicidad absoluta destila su relato al narrar como toda su vida anterior se desvanecía, a partir de ese momento, mientras paseaba junto a Calixta, por ultima vez.



Entre los apéndices gráficos de sus memorias, Rigoberta, incluyó el figurín original realizado para la obra de Calixta: “A las doce menos diez” y que representaba la encarnación de la hipocresía. Según el pie de texto que lo acompañaba, parece ser que apenas sufrió modificaciones para la presentación comercial, solo un largo abrigo de noche para ocultarlo durante su paseo hasta el Palacio de congresos y, deslumbrar, mas, si cabe, a las invitadas al entregarlo en el guardarropía, revisado, en esta ocasión, por Dorita y a la derecha de la ilustración original.

La documentación que recibió Rigoberta para sus trabajos previos se ha perdido, aunque se conservan los dibujos enviados por la diseñadora a la compañía y que no diferían demasiado de los aprobados finalmente por Engracia. Solo algunos de ellos fueron modificados en pequeños detalles para adaptarlos a las limitaciones de peso exigidas por el vuelo en dirigible y, también, se eliminó el erotismo sin tapujos que exhibían algunos de estos diseños por no encontrarlos adecuados para la joven tripulación de la aeronave, su gran mayoría, contratada, lógicamente, por las limitaciones de peso anteriormente anotadas.

El viaje inaugural del dirigible y su gran éxito catapultó a la fama a Rigoberta y su taller de alta costura. La aparición en todos los medios de grandes reportajes gráficos sobre el viaje inaugural hizo que el trabajo de Rigoberta fuera finalmente reconocido y comenzara un inacabable desfile de cientos de futuras clientas por la oficina de la diseñadora. En breve tiempo, se ampliaron talleres, plantilla, llegando, finalmente, su prestigio a la capital y, aunque hubo la posibilidad de trasladar la sede, decidió continuar en Portazgo y permanecer fiel a BECA hasta su cierre. Con el tiempo, la diseñadora, formó una gran dinastía y sus herederas, mantuvieron en pie el taller por más de cien años.





Para cerrar este breve espacio dedicado al trabajo de Rigoberta Cano Castaño para BECA y como síntesis del espíritu con el que Engracia quería enriquecer la experiencia de vuelo, he añadido dos modelos que, si bien, fueron rechazados para la tripulación del dirigible, fueron utilizados para las campañas publicitarias de los relojes "Prama" unos meses mas tarde, el modelo de la izquierda y para la propia compañía aérea, en su viaje inaugural, el de la derecha.

La colaboración de Rigoberta se alargo durante toda la vida de esta, el cierre de BECA no trajo consigo ninguna ruptura, pues siguió diseñando y trabajando para "Prama" llegando, incluso, a diseñar su propia linea de relojes exclusivos y otros pequeños complementos para todas las colecciones creadas por Engracia.

Durante la guerra de invasión y el posterior conflicto civil, se implicaría en el esfuerzo bélico y participo activamente en la organización de las unidades de defensa aérea y convirtió sus talleres y personal en fabricantes de todo tipo de suministros sanitarios para las tropas del frente. Tras la victoria, organizaría un gran espectáculo musical junto a Engracia de tal magnitud que todavía es recordado en la ciudad de Portazgo como metáfora de la felicidad absoluta y la alegría de vivir.

La felicidad completa y absoluta, en este caso, para Rigoberta, final obligado de todo buen folletín novelero, llego con su boda con Octavia Enriquez Benjumea, secretaria personal de Engracia y con la que fundo la gran dinastía de diseñadoras y modistas que mencionábamos en la pagina anterior. Aunque no reparara en su presencia el día que firmo los contratos en las oficinas de la compañía, su destino estaba unido, desde el principio, por un cordón rojo









El Dragón azul levanta el vuelo la mañana del gran viaje inaugural que asombraría a todo nuestro planeta y transformo para siempre.

Beatriz y Engracia, llevaban preparando durante meses este viaje, pero a pesar de que en un principio se había previsto un viaje entre Portazgo y Agua hechicera y ya se habían comenzado a perfilar los detalles concretos del mismo, Engracia no estaba del todo satisfecha, el gran vuelo soñado por las dos para su gran navío, no podía ir de Portazgo a la capital para aterrizar e hincar la rodilla ante la emperatriz, debía ser algo mas, algo que nadie hubiera conseguido realizar en toda nuestra historia, una maravillosa hazaña que hiciera que todas las ciudadanas soñaran con embarcarse en el.

Tras muchas dudas y vacilaciones de Beatriz quien prefería un vuelo tranquilo y seguro, Engracia encontró la solución en una novela de aventuras fantásticas muy popular en su tiempo: "Rumbo a las estrellas". En ella, un intrépido grupo de aventureras, viaja por todo nuestro Hogar en busca de antiguas reliquias de las divinas que, una vez unidas gracias a la magia, les permitirá construir una mística esfera para viajar al espacio. Esta primera novela de Federica Vernina de Agamenon dio lugar a una larga serie de volúmenes en los que visitaban distintos planetas y sociedades, satírico reflejo de nuestro mundo y vendidos por millones, fueron, durante mucho tiempo.

Lógicamente, el viaje espacial no era contemplado por ninguna de las dos, pero la idea de inaugurar los vuelos de la serie 500 dando la vuelta al mundo fue instalándose entre las dos y a pesar del escaso tiempo disponible, decidieron preparar a la compañía para realizar el gran viaje. Como era habitual, Engracia, reunió a su equipo y comenzó a trabajar en una acertada campaña publicitaria. En ella, se anunciaba la fecha del despegue, las personalidades invitadas, seleccionadas una a una por nuestras amigas y la organización del gran sorteo de cuatro plazas dobles en el que podría participar cualquier ciudadana de nuestro planeta.

En la masiva campaña publicitaria se advertía que la gran nave partiría con destino desconocido y que este solo seria revelado durante la fiesta de bienvenida que se celebraría en el gabinete musical la primera noche a bordo. Naturalmente, Engracia había repartido asientos de primera fila para las periodistas mas influyentes de la capital y que ya habían colaborado en otras promociones de la compañía para retransmitir el espectáculo, por radio, a todo el planeta.

Beatriz, por su parte, a pesar de sus iniciales recelos, confiaba ciegamente en las prestaciones de la aeronave y veía posible la realización del proyecto, solo dos factores le hacían dudar, por una parte, la travesía de la gran mar oceana, en la que la aeronave carecería de todo apoyo en tierra y atravesar las regiones inexploradas del tercer continente. Esta travesía aérea por regiones desconocidas, fue especialmente seleccionada por Engracia, sus pasajeras serian las primeras en sobrevolar un territorio que había dado lugar a mil fabulosas leyendas y que en aquellos días, estaba de actualidad merced a las expediciones que preparaban algunos países del segundo continente y, sobre todo, las organizadas por el antiguo reino maldito. Con su vuelo, "El dragón azul" entraría en la leyenda y anunciaría la nueva era que viajaba en el.

Por la seguridad del viaje a través de la Gran mar se contrato, en secreto, un gran navío mercante que acondicionado para misiones de rescate por la propia compañía, partiría de un desconocido puerto septentrional en cuanto despegara la aeronave y mantendría un rumbo paralelo con ella para el caso de que la nave cayera al mar. Para el resto del viaje y en cada etapa prevista, diversos equipos ocultos, esperarían a que se diera a conocer la noticia para preparar los aeródromos para la llegada del dirigible. Beatriz quiso minimizar los riesgos de continuos aterrizajes y despegues durante un viaje tan largo y solo autorizo una parada en el aeródromo utilizado, habitualmente, en la antigua capital del reino maldito, donde su personal estaría preparado y otra en el aeródromo de Bahia blanca, turística ciudad del segundo continente y donde las pasajeras podrían pasar una alegres horas de asueto y la tripulación, por su parte, preparar al dirigible para la travesía marítima con discreción. Naturalmente, el viaje acabaría en la antigua explanada de los inventos de la capital en la que tantos años atrás, Frisia, realizo su primer vuelo y allí, serian recibidas por la emperatriz en persona.



Todos los preparativos necesarios para aprestar el dirigible fueron realizados bajo un gran secretismo y, aunque aparecieron pequeños contratiempos, la nave y su tripulación se encontraba preparada y dispuesta para que en los primeros días del segundo verano, los meses de mejor tiempo en nuestro hemisferio, alzara el vuelo el joven dragón.

En el aeródromo particular de la factoría, se construyó un gran parque ferial con todo tipo de atracciones listo para acoger a las cientos de espectadoras que se esperaba asistieran a la ceremonia inaugural, llegado el momento, por eso, en miles de almas se cifro la asistencia. En el centro del mismo, se oculto el gran hangar principal a miradas indiscretas pues aunque suene increíble, la compañía consiguió evitar cualquier filtración a pesar de haberse publicado infinidad de artículos y reportajes desvelando los secretos del Dragón azul, nadie había conseguido fotografarlo. Para conservar la sorpresa, el embarque, se realizaría en el interior del hangar y el dirigible lo abandonaría remolcado por una locomotora eléctrica que lo llevaría hasta la explanada de maniobras.

Con Engracia como maestra de ceremonias, nada podía salir mal y alcanzo, por fin, el triunfo soñado y consiguió, esa calurosa mañana, detener al planeta y que todas sus ciudadanas, por un medio u otro, siguieran las maniobras previas al despegue del “Dragón azul” rumbo a lo desconocido. Una vez iniciado el viaje, las periodistas embarcadas no darían comienzo a sus crónicas hasta el momento que Prudencia Artola Mora, subiera al escenario junto a Beatriz para abrir la gran revista en la que se anunciaría el destino final del gran dirigible.

¡A todas las naciones, a todas las naciones!, les Habla Marisa Castro Antúnez por cortesía de Cabezuelo, motores modernos, desde el gabinete musical del “Dragón azul... Así daba comienzo una cualquiera de las retransmisiones, efectuadas esa mágica noche que alcanzo el delirio cuando la propia Beatriz con su fina voz, rota por la emoción, anuncio el destino de su viaje inaugural: Todas nosotras, por primera vez en nuestra historia aérea, daremos al vuelta al mundo a bordo del “Dragón azul”.

En tierra y en el salón ceremonial de la factoría, Engracia, ofrecía una animada rueda de prensa mientras se seguía por la radio la velada del gabinete musical y, allí mismo, se habilito la oficina de prensa desde la que se informaría a nuestro Hogar del desarrollo del largo viaje, pues aunque, en un principio, se intento que este fuera lo mas recto y breve posible, no se pudieron evitar las visitas a algunas de las capitales mas importantes del planeta con vistas a la expansión de la compañía, y que mejor reclamo, que tener al gran Dragón azul sobrevolando dichas metrópolis.







Durante las primeras horas de su viaje, antes y después de la gran revelación, “El Dragón azul” fue acompañado por el 753, “Ciudad de Portazgo”, que cubría la ruta entre Portazgo y Agua hechicera. Nuestra aeronave no se detendría en la capital del reino, tras sobrevolarla y recibir la salutación popular mediante campanas, sirenas, bocinazos o cualquier otro ruidoso elemento, alcanzaría Amarillo y continuaría rumbo Mesa, Las Doce tumbas y se adentraría en el antiguo reino maldito donde un recibimiento sonoro similar al de nuestras ciudades le daría la bienvenida.

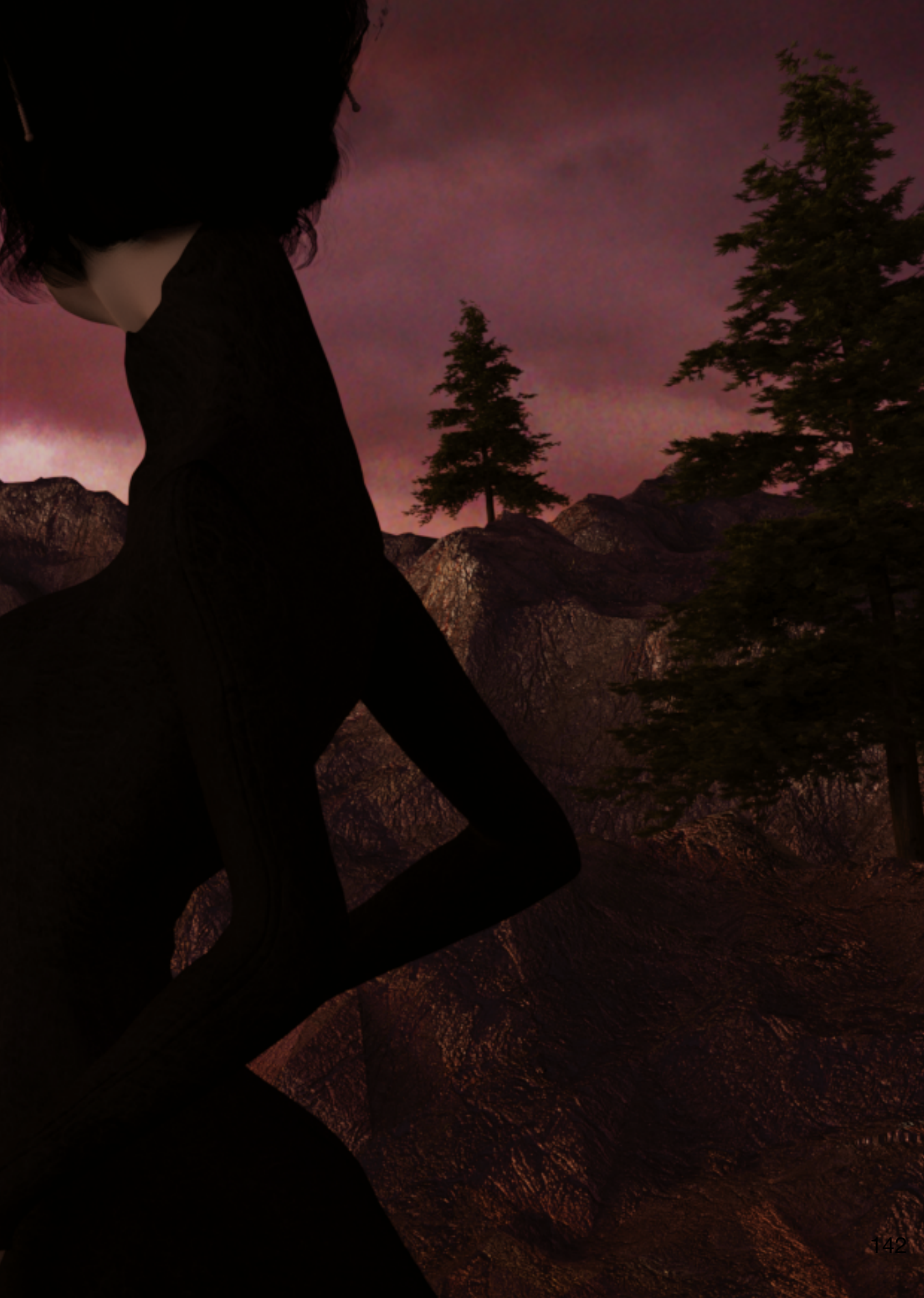
Tras la resaca producida por la agitada primera noche, el vuelo entro en una agradable monotonía solo rota por las pequeñas actividades programadas por la tripulación del navío que no solo tenían como objetivo entretener a sus pasajeras, debían servir para que se establecieran lazos de amistad o como mínimo de camaradería superficial para ayudarlas a soportar su largo viaje o cualquier emergencia.

Durante la larga derrota hasta Bahía Blanca, turística ciudad desaparecida en la actualidad tras el gran maremoto, Beatriz, pudo sentirse orgullosa del comportamiento de su nave, ningún problema técnico fue reportado por la tripulación y solo, algunas viajeras, mostraron la incomodidad e incorrecta limpieza de algunas de las instalaciones sanitarias en servicio.









La fotografía muestra el momento en el que el “Dragón azul” abandona la cordillera central y se dirige hacia el estrecho Pontico para comenzar su travesía por el segundo continente y aterrizar en el aeródromo de “BECA” en Bahía blanca.

En la cordillera central, en la cima del Negro, se encontraba situado el mayor de los observatorios astronómicos del antiguo reino maldito. La instantánea fue realizada por una de las propias astrónomas para inmortalizar el paso del “Dragón”.

En la propia cima, muchos años después, se instalaría el primer gran telescopio planetario que proporcionaría tantos descubrimientos astronómicos y tuvo el honor de ser el primer centro de investigación científica en el que sus integrantes habían sido seleccionadas entre las mejores académicas del planeta. Esta misma instalación, fue la base principal de seguimiento de los primeros lanzamientos al espacio. En un principio, meros soportes para toda clase de experimentos antes de poder lanzar el primer vuelo tripulado.

El gran telescopio, con el tiempo, se vio siendo superado por los modelos puestos en órbita y aunque, durante un tiempo, siguió siendo utilizado para determinadas investigaciones, el parlamento imperial decidió convertirlo en museo homenaje a nuestras pioneras espaciales y puede ser visitado, todavía, en nuestros días.







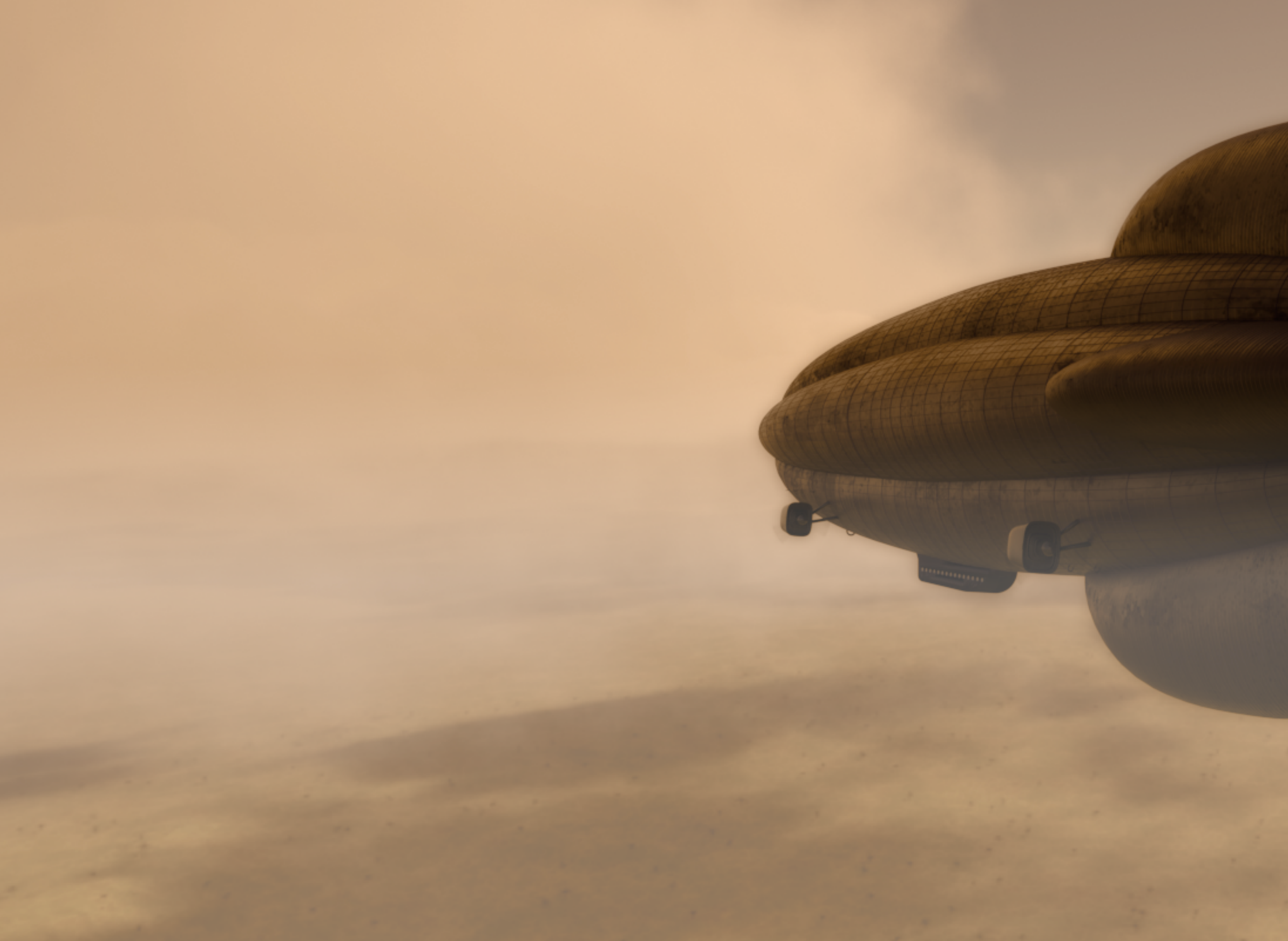


La travesía de la Gran mar oceana no supuso el desafío que temía Beatriz, a pesar de enfrentarse a una gran borrasca frente a las islas Carolinas, el dirigible cumplió sobradamente con las exigencias meteorológicas y atravesó la tormenta sin incidentes destacables.

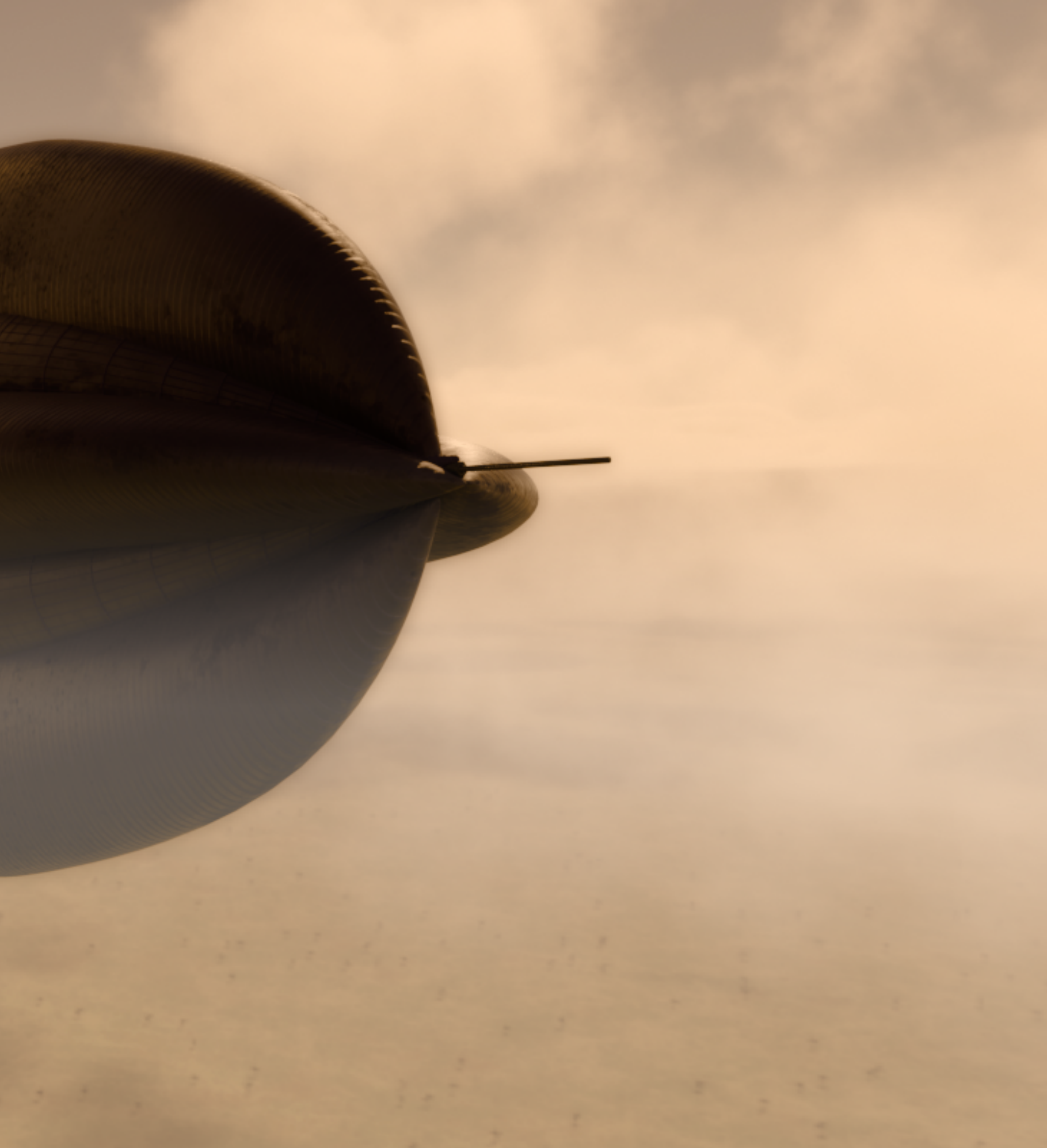
Para evitar que cundiera la alarma entre las pasajeras, se organizó un baile de mascarar que, aprovechando el tiempo tormentoso, se ambientó en los relatos de terror recopilados dos siglos antes por Adelina Gris Damian-Contreras. La conocida antropóloga recogió un sin fin de antiguas leyendas y narraciones orales por todo el imperio para publicarlas en seis volúmenes que, desde su aparición, se fueron reimprimiendo una y otra vez hasta convertirse en los clásicos literarios que, aun, hoy en día, se siguen publicando o reinterpretando.

Avisada la tripulación por la estación meteorológica del mercante de apoyo, se decidió animar a todo el pasaje a diseñar y preparar sus disfraces para la noche en que se preveía atravesar la tormenta y que esta llegara como si de un artificio más de la escenografía se tratara.

Todas las pasajeras en sus testimonios posteriores califican esa velada como la mejor de todas, incluso, algunas de ellas, por encima de la travesía por las zonas inexploradas del tercer continente.







Dorita ilustra el momento en que el dirigible, bajo la bruma matinal, abandona las grandes plantaciones de caucho del tercer continente y se adentra por la gran sabana que precedía a la zona inexplorada.

Beatriz había organizado a su tripulación para que tomara toda una serie de fotografías aéreas a partir de las instrucciones recibidas desde la Sociedad científica para su realización. Toda la información recibida, serviría para preparar futuras expediciones tras la firma de varios contratos con la compañía aérea que, como patrocinio a las mismas, proporcionaría de forma gratuita una de sus aeronaves a la Sociedad científica.

Lamentablemente, estas expediciones, nunca se pudieron organizar tras las campañas coloniales del antiguo reino maldito que prohibió el vuelo y aterrizaje en el territorio a toda nave extranjera.

El tercer continente, prácticamente cerraba el viaje, pues tras un corto vuelo sobre el estrecho de Anfilia, se arribó a nuestra costa oriental, desde allí, y siguiendo la bienvenida sonora de nuestras ciudades, la nave arribó a Agua hechicera sin contratiempos y desembarcó su pasaje en la explanada de los inventos, al inicio del tercer invierno, para ser recibidas por una delegación imperial que las conduciría a presencia de la emperatriz en los jardines de su palacio de verano.

Para permitir que todas las ciudadanas pudieran dar la bienvenida a las viajeras, se organizó una gran cabalgata, o desfile musical, por las grandes avenidas de la ciudad hasta el palacio estival, donde se había organizado una gran recepción para todas las asistentes a los actos de homenaje. De la mano de Engracia, presente junto a la delegación imperial en la bienvenida, Beatriz, ignora todos los homenajes y mentalmente comenzó a preparar el informe para su gabinete de diseño, pues a pesar del logro conseguido por la nave y su tripulación, era consciente del gran número de problemas que pasaron desapercibidos a sus pasajeras.

Ya hemos comentado como “El Dragón azul” se destinó tras las necesarias revisiones a la línea que enlazaría Agua hechicera con la capital del antiguo reino maldito. Para los siguientes modelos de la serie 500, se prefirió trabajar, solo, en algunas mejoras que Beatriz consideraba imprescindibles y una vez resueltas, concentrarse en el nuevo aparato que sustituiría a todos los viejos modelos. Cuando estalla la invasión y, a pesar de lo avanzado del proyecto, la compañía decide anclar sus dirigibles y participar en el esfuerzo bélico como tantas otras de nuestras sociedades comerciales. De su fábrica, saldrán los innumerables globos cautivos utilizados para la protección aérea de nuestras ciudades y algunos modelos ligeros para el reconocimiento aéreo, diseñados por la propia Beatriz que no pudieron competir con la moderna aviación y fueron rápidamente sustituidos por aparatos más modernos.

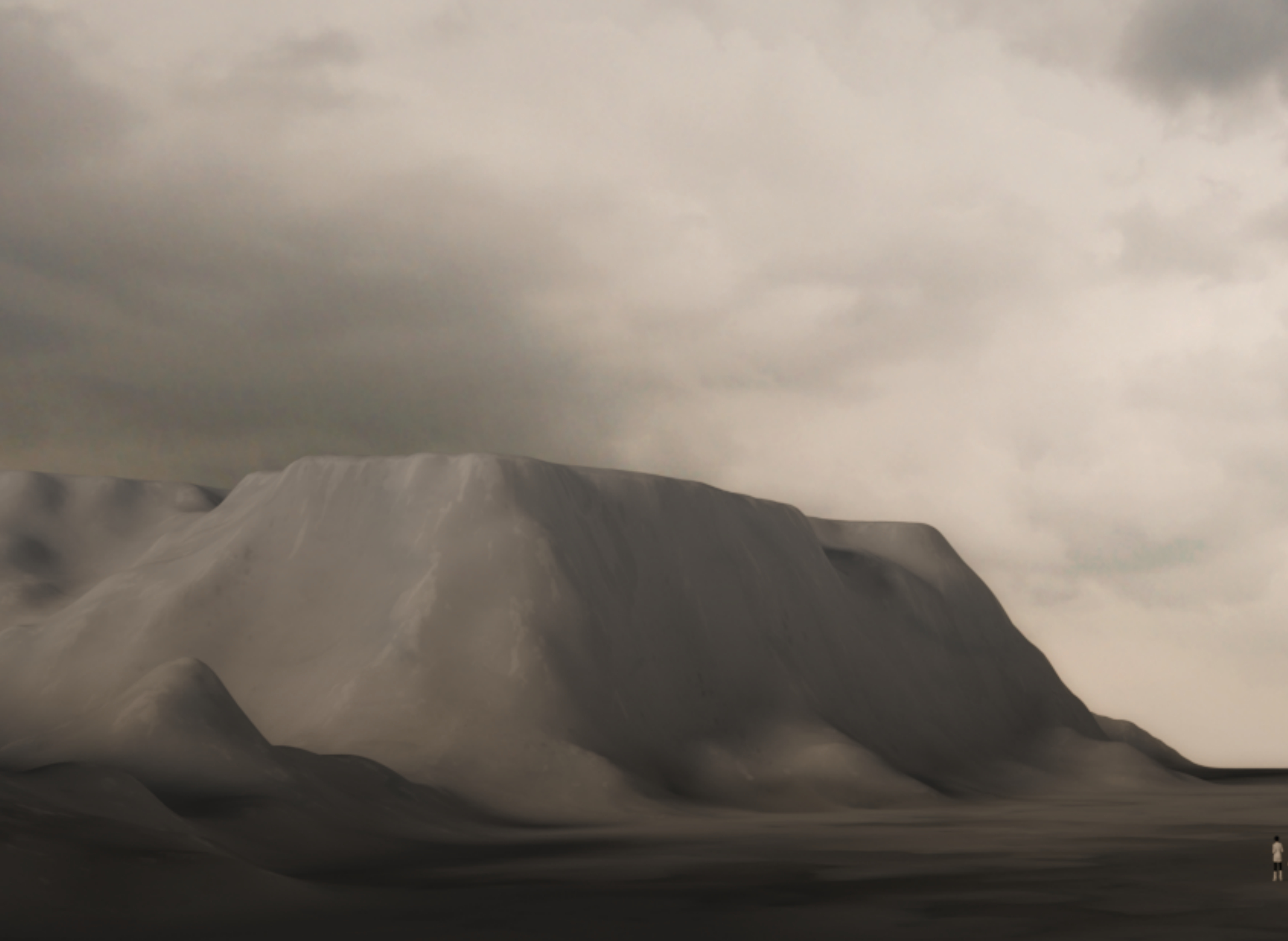
Es cierto que la guerra trajo la muerte del dirigible y aunque la compañía aérea fue oficialmente cerrada al concluir la campaña contra la “Bestia” y Engracia se centró en sus compañías de instrumentos de precisión y relojería exquisita. Beatriz, no obstante, continuó trabajando en diversos modelos aerostáticos destinados, sobre todo, al servicio civil y a la investigación científica que, muchos años después, serían retomados por diversas ingenieras y compañías que adaptando los modelos a las nuevas tecnologías, los convirtieron en un instrumento imprescindible en el trabajo de muchas de nuestras científicas. Modelos impulsados por la energía solar, helio inyectado a baja presión para evitar las grandes fugas que se producían en caso de rotura del recubrimiento del soporte e infinidad de mejoras que incluyen cabinas realizadas con nuevas fibras más ligeras, o la posibilidad, incluso, de amerizar en aguas tranquilas o acompañar a los equipos de investigación al espacio en su exploración de nuevos planetas.





Para ilustrar, como despedida, los dirigibles utilizados en la actualidad, la compañía estatal de dirigibles “Arruza”, ha tenido la amabilidad de cedernos dos imágenes de sus modelos mas actuales. En esta pagina, aparece el modelo Val- 345 para el despliegue de estaciones de investigación y en la doble pagina siguiente, aparece la versión como carguero de este simpático modelo y que se utiliza para abastecer los enclaves científicos en remotas localizaciones.

Nuestras unidades científicas suelen utilizar los dirigibles en planetas con un delicado equilibrio ecológico que podría ser dañado por los propulsores de las naves asignadas habitualmente a estas tareas y la silenciosa nave, ademas, no contamina acústicamente dichos entornos. Nuestras lectoras pueden apreciar en estas dos fotografías la vertiginosa evolución del dirigible desde el primer vuelo de Beatriz y, no tenemos ninguna duda, el sueño de la inventora, por fin se ha cumplido.











# ar

**Consuelo Guzman Oñate**

Doctora en historia, especialista en artes escénicas por el tercer mandato editorial.

Paulina de Castro Bartolomé.





Gracias a la expansión de nuestras fronteras y territorios durante el reinado de Benita III se aseguro bajo las banderas dinásticas toda la costa septentrional y los mares que rodeaban el polo norte de nuestro planeta. En pocos años, numerosas expediciones de la Sociedad científica imperial u organizadas por exploradoras y organizaciones privadas, cartografiaron toda la zona y se comenzó a soñar con alcanzar el polo magnético y reclamar para la corona su posesión.

Durante décadas se sucedieron los fracasos pues, incluso, durante el corto verano polar, la ventisca, la borrasca y la tormenta se sucedían durante semanas y las tierras heladas del norte devoraban los numerosos intentos de conquista y, para cuando aparece en escena Paulina de Castro Bartolomé, todavía se lloraba la tragedia de la expedición Trias - Guadalupe y sus horrendos episodios de canibalismo, descubiertos por la primera expedición de rescate que contacto con el antiguo campamento base de la expedición.

La futura exploradora, tras su licencia de las tropas de montaña, se había convertido en una figura habitual en las expediciones al norte y durante años había recorrido la costa helada del circulo polar como escolta de las mismas. Precisamente, en el campamento habilitado por una misión cartografica al estrecho de Anfilia, pudo contemplar el majestuoso vuelo del "Dragón azul" a su llegada a territorio imperial tras su vuelta al mundo. Desde ese mismo momento, quedo convencida que la futura conquista del polo norte y, quien sabe, si del mítico continente austral se realizaría a bordo de una de las grandes aeronaves diseñadas por Beatriz.

Aunque tuvo que esperar a que las cartógrafas terminaran sus trabajos en la zona del estrecho para viajar a la ciudad de Portazgo y entrevistarse con las propietarias de "BECA", aprovecho esas impacientes semanas para estudiar todo lo que se había publicado sobre la inventora y su trabajo en los grandes modelos diseñados tras la consecución de la copa Cebolla. Antes de ese viaje, decidió entrevistarse primero con una de las patrocinadoras de muchas de las expediciones en las que ella misma había intervenido. Laura Tomeo de Villa Roja y Riscos, una aristocrática dama con fuertes intereses económicos en la zona que consideraba las expediciones científicas como la mejor manera de consolidar sus intereses, frente a la corte de la emperatriz, cuando se repartieran los extensos territorios deshabitados de la región.

A Paulina no le costo demasiado convencer a la gran terrateniente, nada había de arriesgar, solo debía presentarse como valedora del proyecto aereo. Su rango y posición le abrirían todas las puertas y, llegado el momento del triunfo o del fracaso, mejoraría, igualmente, su reputación como protectora de la ciencia y el saber ante la propia Madre Corona.

Paulina llego a la ciudad de Portazgo cuando ya se había digerido el éxito del "Dragón" y toda la compañía se concentraba en mejorar las naves construidas hasta el momento y preparar las nuevas versiones que debían sustituirlas.

Tal vez no hubiera necesitado las cartas de recomendación de la aristócrata para conseguir convencer a Beatriz y Engracia de las bondades de su proyecto. Quizás, sin ellas, simplemente, le hubiera costado mas atravesar las distintas barreras dispuestas por Engracia para proteger a Beatriz. Recibida con amabilidad por la pareja, pudo ver que el triunfo estaba asegurado al percibir el brillo en los ojos de Engracia nada mas comenzar a detallar su propuesta para alcanzar con uno de sus dirigibles el polo norte y, si todo marchaba bien, intentar al año siguiente la conquista del polo sur, empresa un tanto mas complicada por las grandes distancias a recorrer, pero que reportaría infinidad de beneficios económicos y publicitarios.

Tras esta primera entrevista, se decidió que Paulina se integraría en el escalafón administrativo de la empresa como directora del proyecto y, en cuanto estuviera instalada en la ciudad, seria presentada al personal que trabajaría junto a ella. Si querían evitar que nadie se les adelantase, debería poder iniciarse el viaje antes de que acabara la tercera primavera.

La premura del momento hizo que se utilizara uno de los primeros "357" que había sido retirado del servicio para instalar las mejoras que Beatriz había previsto para toda la serie y, si bien, en la actualidad, los dirigibles de ese tipo se dedicaban a lineas interiores, este, en concreto, fue el aparato utilizado en la primera gira imperial realizada por la pareja. Para su gran viaje, se decidió eliminar todo elemento superfluo y solo se conservaron los camarotes de la tripulación que serian compartidos por las integrantes de la expedición, Paulina, una fotógrafa y otra periodista contratada por Engracia que realizara un extenso reportaje gráfico y enviaría sus crónicas periódicas al despacho de Engracia. Todo el resto del espacio se convirtió en almacén para todo el equipo necesario para su largo viaje.

En un principio, Paulina solo había previsto sobrevolar el polo magnético y lanzar desde el dirigible la enseña personal de la emperatriz y reclamar el territorio en su nombre, pero Engracia no tuvo que esforzarse demasiado en convencerla en que su dirigible debía aterrizar sobre el polo o si el mal tiempo lo impedía, descender lo suficiente para que Paulina y las dos reporteras descargaran e instalaran una pequeña estación meteorológica y reclamaran el territorio en nombre de Madre Corona y de todo el planeta. El efecto publicitario seria mucho mayor y ella misma convencería a la sociedad científica para que formara un grupo de investigadoras para ocupar las instalaciones preparadas por Paulina y sus compañeras. Naturalmente, Paulina tendría el privilegio de pisar, por primera vez, nuestro polo magnético y las periodistas el de inmortalizarlo.

Para poder transportar todo el material necesario y evitar problemas de sobrepeso, se decidió construirlo de la misma forma que el esqueleto del dirigible. Un sencillo sistema permitiría unir los distintos elementos fabricados en aluminio y otros materiales ligeros y en tan solo, tres días, las futuras investigadoras dispondrían de un pequeño pero eficiente campamento que seria ampliado en sucesivos viajes.



El prestigio de BECA y las influencias de Laura Tomeo permitieron que Engracia y Paulina fueran recibidas por la baronesa Asuncion Dimas de Velasco y Triana, como paso previo a solicitar una audiencia personal con Madre Corona para recibir la aprobación y apoyo del palacio imperial. La baronesa escucho distraída sus explicaciones sobre la expedición y la instalación de una estación científica pero, Engracia, conseguiría llamar su atención cuando prometiera la conquista de todo el continente y las fabulosas riquezas que ocultaba en su interior, muchas mas de las que la baronesa podría imaginar y, por supuesto, sabia que Asuncion Dimas, era capaz de imaginar muchísimas. El largo discurso de Engracia termino con la renuncia de los derechos legales de la expedición, su cesión a la corona y, nadie tendría por que saberlo, un porcentaje adecuado a la posición y rango de su interlocutora.

Paulina no pronuncio ni una palabra durante esta entrevista y ante Madre Corona, fue advertida por Engracia que evitara hablar de territorios conquistados, riquezas o tesoros. La emperatriz, en aquellos días, disfrutaba junto a su arquitecta de las excavaciones de Mesa, vivía romántico sueño y la ciencia, la búsqueda del conocimiento o el arte y la aventura, serian los argumentos que garantizarían la firma, por tres veces, de la concesión. La intervención de Paulina fue un éxito y la llevo a ser invitada a compartir el habitual paseo vespertino, por los jardines de palacio junto a ella, para saber mas de su vida en el norte y las numerosas aventuras vividas junto a las expediciones científicas.

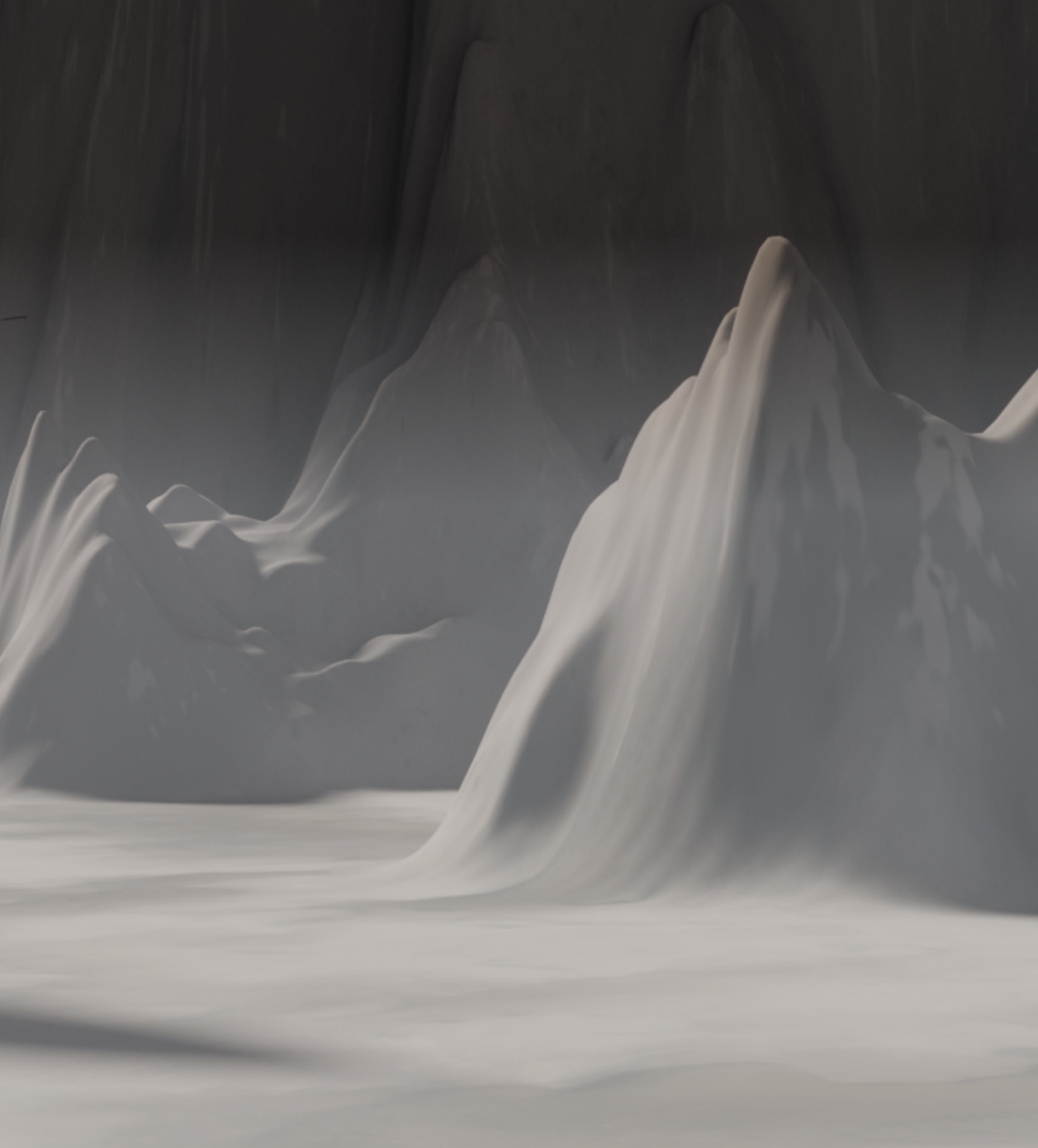
La suma del talento de la empresaria y la exploradora no solo consiguieron la aprobación imperial, la emperatriz, autorizo, también, la construcción de un hangar giratorio, a cargo de la corona, en el punto escogido por la expedición y desde donde iniciaría su viaje. Inicialmente se había previsto que el dirigible viajara solo con su tripulación hasta la ría de Umbria, donde la compañía construiría, a su cargo, las instalaciones necesarias para embarcar todo el equipo y a las expedicionarias.

En Portazgo, Beatriz finalizaba la reforma del dirigible y, en los talleres de la compañía, comenzaba la producción de los elementos prefabricados para el futuro campamento base. No sin ciertas dificultades, todo estaría dispuesto para iniciar el viaje en la fecha prevista. Hasta que no estuvo todo aprobado y confirmado no comenzó Engracia su campaña publicitaria. No deseaba que ninguna posible competidora intentara adelantarse y prefirió sorprender al planeta con un anuncio repentino en todos los medios del imperio y, ciertamente, lo consiguió; los programas diarios emitidos desde el centro de prensa de Trovia, paralizaban cada noche a todo el planeta con un espectáculo de variedades que abría su micrófono a las mejores interpretes y orquestas del momento como fondo a las trepidantes crónicas que llegaban desde el dirigible.

Llegado el día, la feria volvió al recinto fabril, la muchedumbre ocupo sus asientos y el, ya veterano, 357, levanto el vuelo rumbo a la ría de Umbria entre las aclamaciones, discursos y fanfarrias habituales.







Todas las fotografías del viaje fueron realizadas por Ana Maria Ratón Bueno. En aquellos días reputada fotógrafa de actualidad que había conseguido la fama con sus trabajos sobre los sufrimientos de la población no combatiente de los pueblos esteparios durante la última rebelión, la mas larga y sangrienta de todas las sucedidas desde el reinado de Benita III.

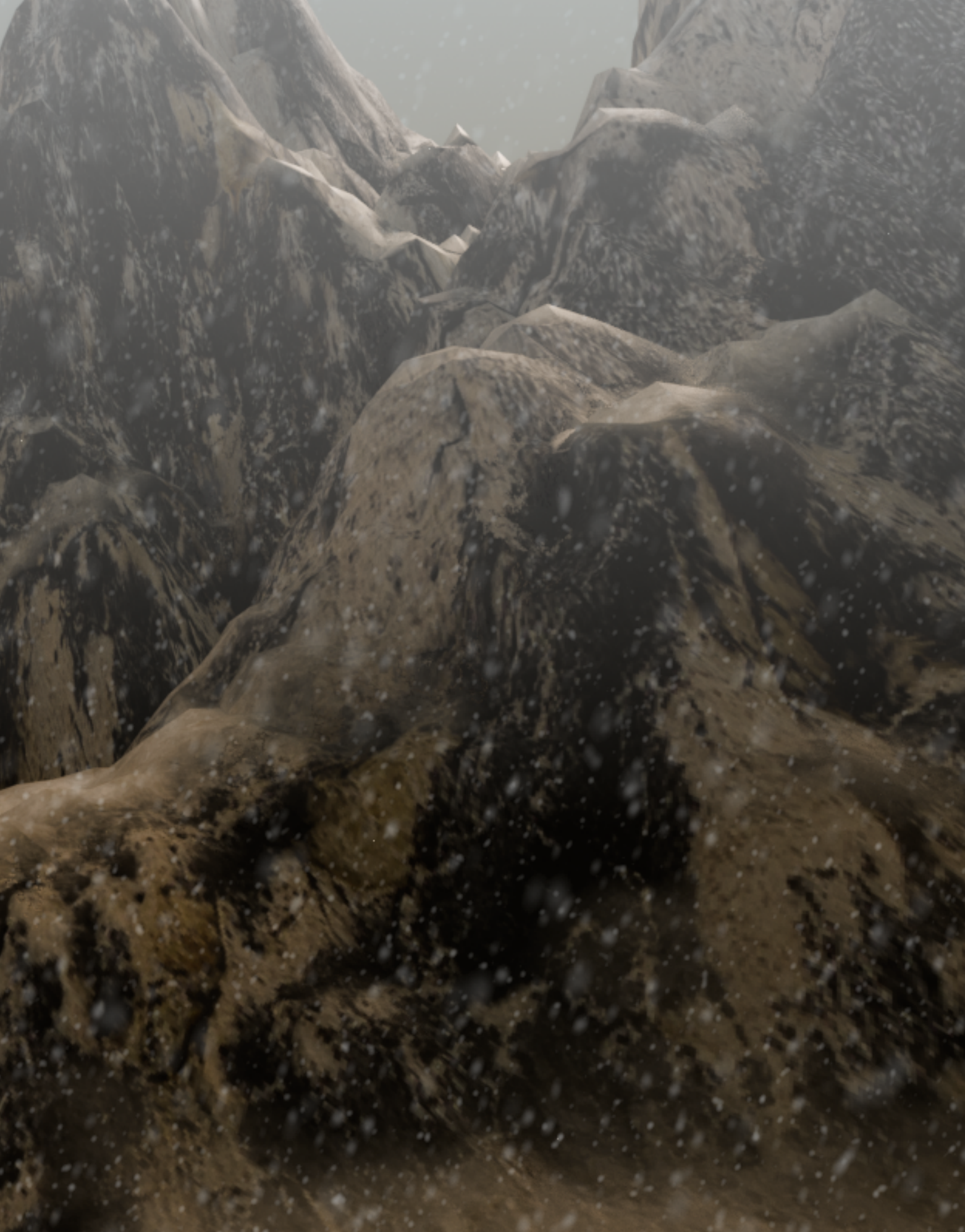
La fotógrafa también cubrió la expedición al polo sur y se convirtió, con el tiempo, en la principal figura de los movimientos “naturistas” que surgieron, tímidamente, es cierto, para concienciar a la población sobre la necesidad de proteger los últimos territorios vírgenes del planeta.

En la imagen, tras la retirada de todos los elementos para la carga del dirigible, Paulina, sus compañeras y la oficialidad de la aeronave celebran una última reunión antes de recibir la autorización para iniciar su viaje. La última palabra la tendría el viejo mercante de la compañía y su informe metereologicos









Para trazar el rumbo adecuado se acudió a los informes realizados por las expediciones que lograron volver tras sus intentos fallidos de alcanzar el Polo. El 357 y su dotación se enfrentarían con lo desconocido una vez superaran la cordillera exterior, mas tarde bautizada como la “Barrera de la princesa Mercedes”, en homenaje a una de las hijas de Madre Corona muerta al nacer años atrás.

El peor momento de su viaje sucedió en el momento de atravesar la cordillera. A pesar de los informes favorables, una gran tormenta sacudió al dirigible y a punto estuvo de obligar a la nave a volver a su base tras el fallo de dos de sus motores. Las reparaciones duraron dos días completos con la nave anclada a la helada superficie montañosa e hizo que desde la factoría se temiese lo peor pues la tormenta impidió durante las primeras 24 horas enviar ningún mensaje.

Acabadas las reparaciones, el viaje se desarrollo sin complicaciones, el buen tiempo acompañó a la expedición hasta su llegada al polo norte magnético y al desembarco de Paulina y sus compañeras que, inmediatamente, antes que cambiara el tiempo, iniciaron la construcción del campamento base.

Con emocionado e improvisado discurso, Paulina, en directo, junto a la roja enseña, reclamo, como ciudadana imperial, el Polo norte para todo el planeta.









Dado que el buen tiempo acompañó durante toda la ceremonia de posesión y el posterior desembarco de material, la tripulación del dirigible, pudo colaborar en la construcción del primer habitáculo climatizado.

Con el construido, las tres exploradoras podrían dedicarse al montaje de la estación meteorológica y ser relevadas por las integrantes de la expedición científica de la "Sociedad" mucho antes de lo previsto y ser recibidas por nuestra ciudadanía en la capital imperial.

Para evitar el mal tiempo, la comandante de la nave: Prudencia Escobar Ibáñez, decidió, inmediatamente, poner rumbo a Umbria para recoger a las meteorólogas y su material, regresar con rapidez y asegurar la estación antes de que llegaran las grandes borrascas del primer otoño.

Hasta la retirada de todo el personal a principios del primer invierno, el "357" realizó numerosos viajes entre Umbria y la estación "Corona", bautizada así en honor a la emperatriz.

Ana Maria fotografió el momento en que Paulina y Esther García Trujillo, reportera de la expedición, despiden al dirigible. Los improvisados programas radiofónicos emitidos desde el campamento base, fueron, durante muchas décadas, los más escuchados de nuestra historia radiofónica.







Las fotografías realizadas por Ana Maria de Paulina junto a la bandera roja y los banderines de todas las naciones durante su discurso, han pasado a la historia y son por todas conocidas. Así, para ilustrar las duras jornadas de trabajo de las tres exploradoras durante la construcción de la estación, he preferido presentar este auto de las tres, mientras sacan la lengua a una desconocida interlocutora y perteneciente a una serie que la fotógrafa fue realizando en los breves momentos de asueto que disfrutaron.

Ana Maria, al contrario de lo habitual, ha preferido colocar su camara en un lateral y fotografiarse a si misma y sus compañeras dispuestas a enfrentarse y derrotar cualquier dificultad sin perder su, complicado e inusual, según su propio testimonio, buen humor.

Durante los meses siguientes a la expedición, las tres se convirtieron en inseparables y juntas, tras tantos fastos y ceremonias de homenaje, se embarcaron de nuevo en el soñado viaje a la conquista del polo sur. Un viaje que por el desafío que supuso para todas las integrantes de BECA y los grandes peligros que se enfrentaron merece un volumen monográfico dedicado a su hazaña.

De hecho, en nuestro especial, evitaremos su crónica ya que el decimoquinto mandato prepara un volumen íntegramente dedicado a la conquista del polo, con motivo de este aniversario que celebramos y que se incluye en la serie dedicada a los grandes momentos de nuestra historia aérea. El mandato principal, decidió someter a votación de nuestras lectoras una lista con algunos de estos hechos memorables y la expedición al polo sur, quedo en tercer lugar tras el primer vuelo tripulado al espacio y la llegada de nuestras naves a las "Dos hermanas" de forma simultánea.









***Va***



# Porro

## **Paquita Luengo Ribera.**

Redactora principal de la redacción de fotografía antigua del tercer mandato editorial.



Esperanza Borrego de Gomaz Antena.





En los años en que globos y los primeros dirigibles diseñados por Beatriz y otras inventoras surcaban los cielos, Esperanza Borrego de Gomaz Antena disfrutaba, ya, de una larga y fructífera carrera como ingeniera e inventora. A ella le debemos, sobre todo, el sonido estereofónico y multitud de otros tantos diseños como fueron las escaleras mecánicas, los funiculares para grandes alturas o la primera red de iluminación eléctrica de nuestro imperio, logro, con el que realmente ha entrado en nuestra historia.

Su colaboración al desarrollo de nuestra aviación, a pesar de su importancia para las pioneras que la sucedieron, nunca ha gozado del reconocimiento popular que merecía, su fugaz intervención y las dificultades a las que se enfrentó, hicieron que no pudiera desarrollar su trabajo y, decepcionada, abandonara toda investigación aeronáutica de forma abrupta y su logro solo fue conocido por un restringido grupo de especialistas de su tiempo.

Según parece, tras asistir a una demostración de los dirigibles Clotilde 6 de Beatriz y a pesar de haber conseguido con su prototipo la copa Cebolla, estos, no convencieron a Esperanza y afirmó con rotundidad a sus colegas que el futuro del vuelo no podía llegar de globos y dirigibles, solamente maquinas volantes automotores permitirían a nuestras ciudadanas conquistar primeros los cielos y, no mucho mas tarde, llegar al espacio. Inexplicablemente, a pesar de sus afirmaciones, se decidió por el vapor para propulsar todos sus diseños en lugar de los motores de explosión que iban apareciendo, mejorando e innovando día tras día. En su defensa, es justo reconocer, que en el momento que inicia sus estudios sobre el problema del vuelo, la tecnología del vapor estaba mucho mas evolucionada y era mas segura frente a la combustión interna.

Como muchas pioneras antes que ella, Esperanza, estudio con detalle los escritos de Calamandra sobre el vuelo de aves e insectos. En el boletín de la Sociedad Científica, publico un detallado informe en que exponía los errores cometidos por la gran artista y los motivos por los que sus maquinas volantes nunca hubieran podido volar si exceptuamos sus maravillosos planeadores. Eso si, como Calamandra, decidió inspirarse en la naturaleza y los seres vivos, pero Esperanza, estudia, por primera vez, los pequeños mamíferos voladores de nuestro Hogar y se basa en su anatomía a la hora de desarrollar su primer vehículo aereo, que solo vería la luz en pequeñas maquetas a escala pero sin ningún tipo de propulsor.

Para su segundo modelo, el primero preparado para intentar volar, Esperanza construye, a partir de viejos proyectos propios, un motor de vapor de 30 caballos que movería una gran hélice de cuatro palas situada al frente del aparato y que proporcionaría la potencia necesaria para levantar vuelo. Un primer intento se realizo en privado y solo ante una notaria para verificar los resultados de la prueba. Esa mañana, el, un tanto, estrafalario aeroplano, consiguió alzarse unos pocos metros en el aire y viajar de forma incontrolada mas de 50 metros hasta que un golpe de aire lo lanzo contra el suelo.

A pesar del testimonio jurado de la notaria, en su momento, se dudaba del éxito del experimento de la inventora. Muchas de sus compañeras, afirmaban como imposible, que el salto de la rana, como burlonamente era conocido, pudiera considerarse como el primer vuelo de un automotor mas pesado que el aire. Todas estas criticas no detuvieron a la inventora, pues tras el accidente de su primer prototipo, construyo, inmediatamente, otro aparato que subsanaría los errores cometidos.

El segundo aparato de la serie "Lola" se distinguía por disponer de un motor mucho mas potente, 50 caballos y primitivos controles para gobernar su vuelo, unos controles similares a los utilizados por los dirigibles fabricados por Beatriz y que tan buenos resultado habían dado en sus primeros diseños.

Al contrario que las demas pioneras que hemos ido presentando a lo largo de este numero, tanto Esperanza como nuestra siguiente protagonista, concibieron sus diseños pensando únicamente en su aplicación militar. Esperanza llevo a desarrollar un sistema de mira para el bombardeo aereo y había estando estudiando, antes de construir sus dos primeras aeronaves, sistemas para la incorporación de armamento automático para la defensa y ataque. No es de extrañar, por eso, que las estrategias mayores se interesaran muy pronto por el trabajo de Esperanza y decidieran financiarlo con vistas a incorporarlo a nuestros ejércitos. Gran parte del presupuesto necesario para la fabricación del segundo prototipo fue sufragado por las arcas imperiales asegurandose, así, el uso de las futuras patentes.

El segundo intento del aparato de Esperanza se desarrollo frente a una numerosa delegación militar y se celebro en las áreas deportivas de la academia militar de Santa Josefa, su gran pista de atletismo serviría como firme para el despegue del prototipo. Sin embargo, a pesar de todas las mejoras realizadas en el numero 2, se repitieron los problemas del primer aparato, tras alzarse unos pocos metros del suelo, volvió el vuelo ingobernable y acabo estrellandose contra el suelo con la propia Esperanza a los mandos. Afortunadamente, ilesa, fue rescatada del amasijo de seda, madera y metal.

Los pobres resultados de la demostración hicieron que se retirara la financiación imperial y la inventora, convencida de la validez de su aparato comenzara una larga lucha para conseguir el dinero necesario para construir lo que ella consideraba su diseño definitivo, una aeronave mas grande y que seria propulsada por dos motores que resolverían sus problemas de potencia. A pesar de todos sus esfuerzos y como comentábamos, decepcionada y entristecida, tuvo que cesar sus investigaciones aeronáuticas y centrarse en otros de sus muchos proyectos. A Esperanza, por eso, nadie puede negarle el mérito de haber conseguido levantar del suelo un aparato mas pesado que el aire por sus propios medios. Es cierto que hoy en día, no se considera el primer vuelo de la historia, pero su intervención fue decisiva al demostrar que podría hacerse con los medios adecuados.





El segundo prototipo de Esperanza, quedo abandonado fuera de la pista de atletismo hasta que días después se ordeno a las alumnas de primer año recoger y arrojar al vertedero el sueño de nuestra ingeniera. Clara Oboyan Martinez, una de las alumnas, propuso al resto de la clase reconstruir la aeronave de Esperanza como trabajo comunal de fin de curso. Al cierre del año académico, todas las aulas debían presentar un trabajo realizado en común que demostrase el funcionamiento de las mismas como una unidad. Al recibir la petición del alumnado para la cesión del aparato para su proyecto, Esperanza acepto encantada e incluso les envió los planos originales y proporciono toda clase de consejos para su reconstrucción.

El modelo finalizado quedo expuesto en uno de los vestíbulos de la institución hasta que esta fue trasladada y se decidió, entonces, traspasarlo a las colecciones de la “Casa del espacio”, donde preside la sala dedicada a las ingenieras del vapor.







Dorita ha preferido ilustrar el primero de los intentos de Esperanza y muestra el momento en el que la aeronave inicia su breve vuelo y ascenso. A pesar de las burlas de sus contemporáneas nadie duda, hoy en día, que esa mañana el primitivo aeroplano de Esperanza alzo el vuelo y pudo volar, sin ningún control, es cierto, por primera vez en nuestra historia, en un navío automotor. Posiblemente los diseños posteriores hubieran acabado en fracaso, el vapor nunca podría competir con el motor de explosión y propulsar los prototipos de Benita que volarían no muchos años después que el “Lola” construido por Esperanza.





Noemí Fresta Lopez-Serna.





La segunda de las inventoras y que cerrara esta mini sección dedicada a los ingenios volantes de vapor, nunca pudo volar. Se habla por parte de algunas académicas que llegó a realizar diversos vuelos de prueba privados y numerosos testimonios afirman haber asistido a las demostraciones funcionales de los modelos a escala de Noemí en diversos actos organizados para recaudar fondos.

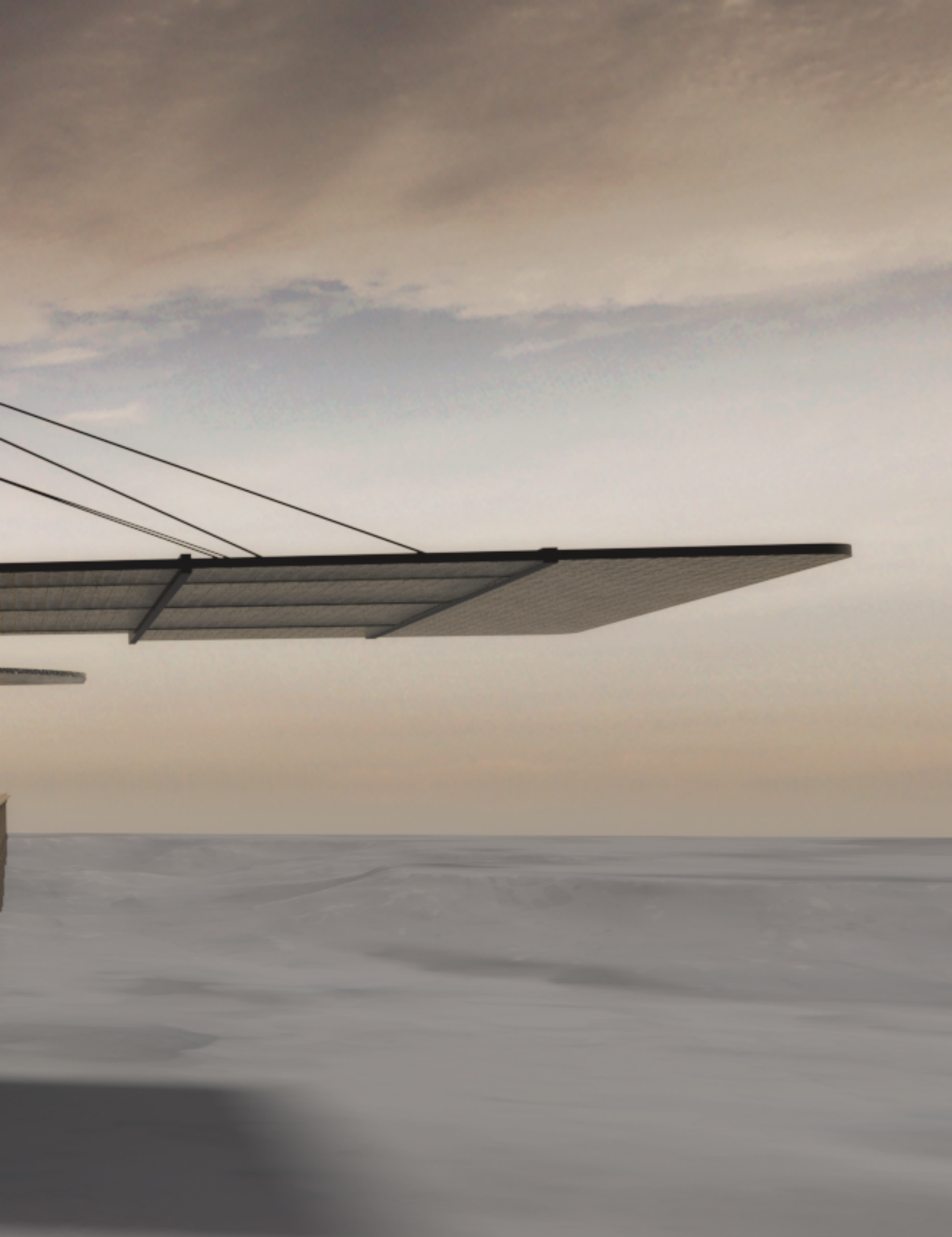
Lo que no cabe duda es que estamos, por primera vez, frente a un diseño que presenta algunos de los detalles que serán imprescindibles en los futuros aviones. El gran navío construido por la audaz inventora incorpora dos potentes motores de vapor, uno para la hélice delantera y el otro moverá las dos traseras y que, como comentaremos mas adelante, hubieran proporcionado la potencia suficiente para un vuelo controlado. Así mismo, como los grandes aviones que llegarían tras ella, el aparato se construye alrededor de un fuselaje en el que se sitúan los motores, tripulación y el gran timón que controla la dirección y altura del navío, dotado, según los planos conservados, de medios de control realmente efectivos y diseñados por la propia inventora.

La ingeniera meridional se había labrado una gran reputación con sus inventos dedicados a mejorar las tareas agrícolas en los grandes campos de cereales de su provincia natal. Sus segadoras, trilladoras y otros ingenios impulsados a vapor permitieron que tras tantos años de periódicas hambrunas, nunca mas se pasara hambre en nuestro vasto imperio. Extrañamente, tras su carrera como inventora consagrada a mejorar la vida de sus semejantes, enfoca sus investigaciones aeronáuticas bajo un prisma estrictamente militar, en realidad, su aeroplano, se concibe como un gran bombardero que pueda atacar y arrasarse las ciudades enemigas. En su diseño final, estaba previsto incluir bajo sus alas y fuselaje soportes para diversos ingenios explosivos diseñados por la propia Noemí y la inclusión de ametralladoras a proa y popa para ametrallar los objetivos enemigos en tierra.

A pesar de todos sus intentos, nunca pudo conseguir el apoyo de la corona, y tuvo que recurrir incluso a prestamos personales para poder presentar su tercer prototipo en publico. Durante la gran feria agrícola del primer invierno de Caprinia ordeno construir una gran pasarela de madera para facilitar el despegue de su aparato y sobrevolar el recinto ferial. No se sabe de quien partio la denuncia, pero cuando todo estaba dispuesto y Noemí y su tripulación se dirigían ya a ocupar sus puestos para el despegue, una mensajera a caballo entrego un mensaje de la corona prohibiendo la demostración y ordenando a la policía requisar el aparato. Este hecho supuso la ruina de la inventora pues contaba con el éxito de su vuelo para saldar las numerosas deudas contraídas para la construcción del prototipo. Como ultimo recurso, hubo de vender sus patentes agrícolas para evitar diversos juicios por estafa y amargada, murió a los pocos años olvidada por todas. Sus ideas y diseños, tuvieron que volver a ser inventados mientras sus bocetos y planos originales se vendían al peso en almonedas y ropavejeras.





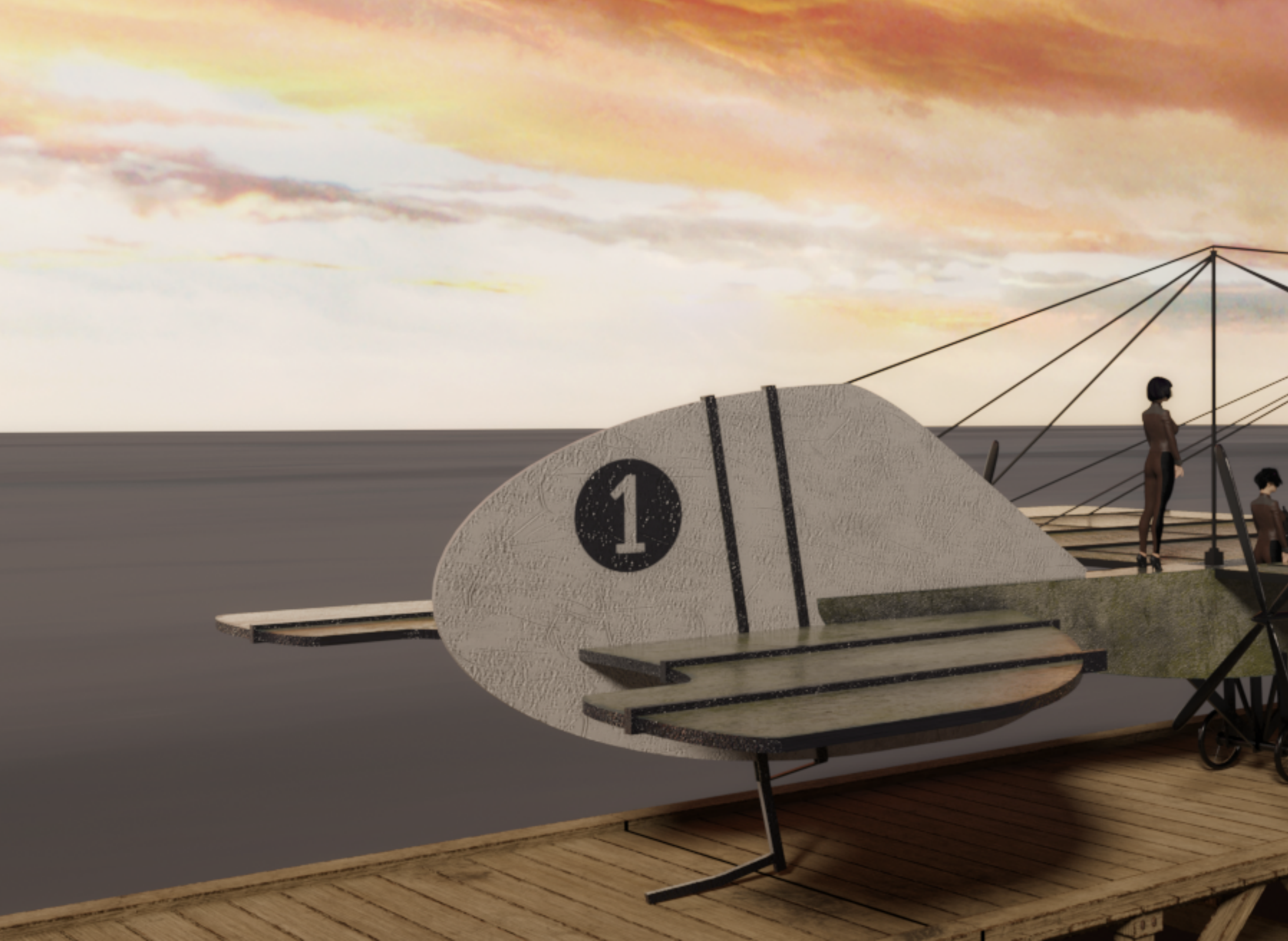


Cien años después de su fallido y funesto intento, la academia tecnológica de Villacis reconstruyó el navío de Noemí a partir de los planos originales que habían aparecido en una tienda de antigüedades de la nueva capital imperial pocos meses antes.

La academia construyó la larga pasarela y se preparó todo para repetir hasta el último detalle la prueba de la feria agrícola. Para sorpresa de las no iniciadas, el navío tras larga y veloz carrera por la pasarela, alzó el vuelo y durante más de una hora, sobrevoló los grandes campos invernales para volver a aterrizar, con sorprendente suavidad, sobre la pasarela.

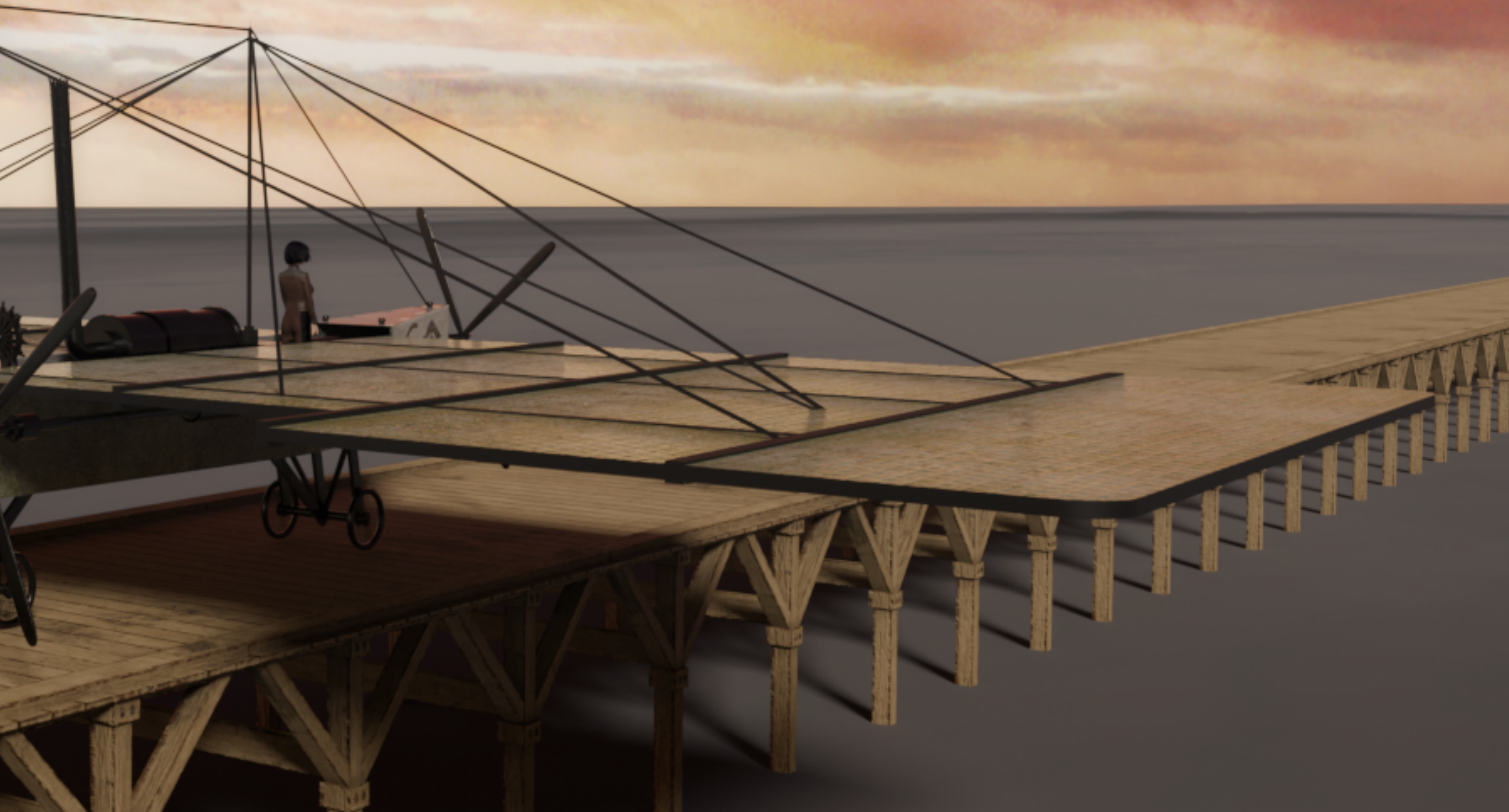
A pesar del éxito de la reconstrucción, Noemí no puede ser considerada la primera aviadora de nuestras aviadoras, pero sí que ha pasado a ocupar el lugar en la historia que merecía.

Dorita ha preferido ilustrar la felicidad antes de la catástrofe. Con paso firme y atlética coreografía, Noemí y su tripulación se disponen a ocupar sus puestos y preparar la gran nave para el despegue. Hay que destacar que, como Beatriz y Engracia, Noemí, puede ser considerada otra de las discípulas aventajadas de Clotilde por su sentido del espectáculo, su amor por la uniformología y su innato sentido de la elegancia en todos sus actos.





La “Casa del espacio” presenta en un espectacular ciclorama el imaginado vuelo del navío de Noemí. Gracias a los datos obtenidos en las pruebas del tecnológico de Villacis, las espectadoras pueden asistir a toda la ceremonia de embarque y al vuelo de la gran aeronave. Para realizar esta simulación, el museo partió de los planos originales de la inventora y aplicó el comportamiento real de la reconstrucción. Ese modelo, también se exhibe en la sala dedicada a Noemí y sus compañeras, de las cuales, desgraciadamente, desconocemos sus nombres.





オ  
オ  
オ





# La espe- ra

**Sagrario Riquelme Porte**  
Doctora en historia. Especialista en historia militar.





Paula Alberti Marull.



Cuando Esperanza Borrego estudia la obra de Calamandra y publica su estudio sobre sus ingenios aéreos no cabe duda que debió hacerlo influida por el gran terremoto cultural que supuso el hallazgo en la catedral de Barilia de los manuscritos originales de la artista e ingeniera. Su restauración, clasificación y posterior publicación redescubrieron a Calamandra a todas nuestras ciudadanas. Se sucedieron las exposiciones de su obra artística, se reimprimieron sus cuadernos y se organizó una gran muestra itinerante en la que se presentaban a escala real sus modelos aéreos. Calamandra, sin lugar a dudas, se puso de moda y su personaje y su leyenda, la transformaron en protagonista de toda clase de ficciones que, durante los años finales del reinado de Bonifacia III e inicios de Madre Corona, abarrotaban cines y teatros, convirtiéndola en una rutilante estrella del panorama artístico. Durante algunas décadas, Calamandra, fue la verdadera reina pop de nuestro imperio.

Paula Alberti Marull fue una más de las ciudadanas fascinada por la personalidad e inventiva de Calamandra. En aquellos días, Paula, todavía no había acabado sus estudios preuniversitarios cuando la exposición “aérea” de Calamandra visitó la ciudad natal de la joven estudiante. Nacida en la ciudad de Auberna en una familia más de clase “C”, nada hacía presagiar su futuro como líder de las “Planeadoras” y la influencia directa que tuvo en el vuelo de nuestro primer aeroplano.

Aunque en su tiempo globos y dirigibles frecuentaban los cielos, para Paula y muchas ciudadanas, estos, no eran más que un capricho de las ociosas clases aristocráticas y adineradas y nunca mostró ningún interés por ellos. Ella misma reconoce en sus memorias que la equitación era el deporte que la fascinaba en su infancia y juventud y durante toda su etapa de estudiante estuvo unida a los diversos equipos de equitación de su academia. Única forma para alguien de su origen, hija de una modesta carpintera y una obrera siderúrgica, de poder cumplir su sueño hípico.

La exposición para Paula, se convierte en una revelación y las reconstrucciones a escala real, hacen que sueñe en cabalgar los cielos en un planeador como los diseñados por Calamandra. Todavía pasaran algunos años hasta que se decida a construir su primer planeador, de momento, se contenta con construir junto a sus madres réplicas a pequeña escala de los modelos de Calamandra que lanza a volar desde las onduladas colinas que rodean la ciudad. Comienza a estudiar todo lo publicado de y sobre Calamandra y cualquier volumen dedicado al problema del vuelo desde la antigüedad. Durante esta fase, recluida en el estudio, descubrirá la figura de Burriana Dafrosa y otras pioneras anteriores a Calamandra y sus grandes planeadores de tela y madera. Lógicamente, Paula, estudiara ingeniería y será, durante estos años universitarios, cuando fundara el foro de estudiantes “Las planeadoras” con el objetivo último de construir artefactos que, realmente, permitan volar a sus ocupantes y no a dejarse llevar por el viento.

Para ilustrar su sección hemos rescatado la antigua fotografía de Paula de su documento estudiantil, en ella aparece, decidida y desafiante, con su uniforme de la Academia Popular de Auberna.

Su iniciativa estudiantil no es que gozara de mucho éxito. En los archivos universitarios se consigna la creación del grupo y junto a Paula, aparecen los nombres de Federica Fraguas Bentría y Luisa Ayllen Dorna. Tras su primer vuelo, se llegó a restringir el número de inscripciones, pero en aquellos primeros meses, solo las tres trabajaron en el taller de carpintería familiar, pues su escaso número no les daba derecho a ocupar una de las salas habilitadas por la universidad para las asociaciones estudiantiles.

Sus primeros intentos estuvieron, quizás, demasiado influenciados por la obra de Calamandra. Como ella, se inspiraron en la naturaleza, pero como ella, cayeron en el error de utilizar alas móviles, accionadas por la ocupante de su planeador para impulsar o dirigir el vuelo. Fue el estudio de los volúmenes escritos por Dafrosa lo que resolvió el problema, en ellos, como ya hemos comentado, la inventora escribía como resultaba imposible para nuestra anatomía volar como las aves, siendo, la única forma de hacerlo, la imitación del planeo de su vuelo, cosa que hizo en su desafortunado y único intento.

Desde un principio, renuncian a la madera para el esqueleto de su prototipo y prefieren utilizar el bambú, tan robusto o más que la madera, pero mucho más ligero y hueco por dentro, como los huesos de las aves, junto a la seda barnizada. Se concentran antes que en cómo controlarlo, en calcular el tamaño y superficie de sus alas para en caso de que cese el viento e inspirándose en las antiguas cometas tripuladas, el planeador sostenga a su ocupante en el aire y pueda tomar tierra de forma segura dada la poca altura que tenían previsto alcanzar. Burriana y Calamandra, en sus olvidados manuscritos, habían resuelto muchos de los problemas y ya habían intuido cuál debía ser la forma adecuada de la estructura de un planeador. Estos cálculos, debían realizarse con precisión para que todo el planeador pudiera ser sostenido por la tripulante y que tras corta carrera saltara al vacío desde alguna plataforma construida por las diseñadoras o desde las colinas cercanas sin ningún impulso externo, recuerdense las catapultas teatrales de Calamandra. En ellas, se efectuaran los primeros saltos que tras muchas contusiones y magulladuras, llevaron a la creación de Mizifu-1, el simpático y travieso felino blanco y negro que acompañaba siempre a la primera de las "Divinas". Esta primera versión carece de gobierno y simplemente se deja llevar por el viento pero tras algunos saltos secretos, las anima a presentarlo en el festival de las asociaciones que al llegar la primera primavera, se reunían en la pradera de Santa Martina y demostraban las habilidades de sus integrantes antes de la gran merienda campestre abierta a todas las ciudadanas de Auberba.

Se sortea el privilegio para disfrutar de este primer vuelo y Luisa, es la afortunada. Cuando llega el momento de su intervención, casi al final de las actuaciones, Luisa toma carrera y salta, desde la colina de las raposas, con el primero de los Mizifu. El éxito es apoteósico y su vuelo es recibido por el griterío, un tanto embriagado, de las estudiantes reunidas en la pradera hasta que la planeadora toma tierra, de una forma un tanto accidentada, sobre la repostería preparada para la merienda. Decididamente, ahora, el éxito es definitivo y Luisa es manteada por sus compañeras y llevada en hombros hasta la tribuna ocupada por el profesorado para que las "Planeadoras" reciban el triunfo y su corona de laurel.



Aunque el éxito de su prueba aumento las filas de la asociación y les permitio acceder a uno de los talleres de la universidad, ninguna esta realmente contenta con el resultado de la prueba. El planeador voló elegantemente sobre la pradera, pero lo hizo, por eso, como una hoja arrastrada por el viento y, si bien, Luisa, pudo aterrizar, lo hizo de manera incontrolada y peligrosa para ella y las espectadoras.

Ahora es cuando decide trabajar en serio en dotar a Mizifu de una forma de gobierno. Paula, tras varias pruebas, llega a la conclusión de que debe ser la tripulante la que, con el movimiento de su cuerpo, alterando el centro de gravedad, dirija el planeador. El primer Mizifu, por eso, era soportado por los hombros de la tripulante y esto hacia que solo pudiera moverse la parte superior, restringiera el movimiento y dificultaba modificar la altura durante el vuelo, en la practica, resultaba imposible de controlar como pudo comprobar Luisa la mañana del festival. Para solucionarlo, en el segundo de los modelos, la tripulante no aguanta el planeador sobre sus hombros, ira sujeta al mismo mediante un arnés y para soportarlo durante su carrera dispondrá de una barra frontal como soporte y un pequeño asiento que servirá, en las primeras variantes como reposo a la tripulante y que tras algunos vuelos fallidos, se eliminara para que la planeadora pueda controlar el vuelo sujeta a la barra frontal y con el movimiento de todo su cuerpo. La posición horizontal se demostró como la mas efectiva y este primer diseño, perfeccionado en el Mizifu- 3, muy evolucionado, lógicamente, se siguió utilizando hasta, prácticamente, nuestros días, para el vuelo deportivo.

Todos sus años universitarios los dedico a seguir perfeccionando su aparato y doctorarse con brillantez en ingeniería industrial y diseño técnico. Todavía se la recuerda en la ciudad de Auberna con un gran monumento en la colina de las raposas, con el que se conmemora el gran vuelo realizado por todas las integrantes de "Las Planeadoras" para celebrar su graduación. Una tras otra, con sus planeadores pintados de mil colores, fueron saltando desde la colina hasta alcanzar la ermita de Santa Susana y su zona de acampada. En ella, las celebraciones se sucedieron hasta la mañana siguiente y, por lo que se contó en su momento, será mas sensato no detallar lo sucedido esa noche.

Tras trabajar algunos años años para las grandes empresas siderúrgicas y pesadas de nuestro imperio, Paula, decide montar su propia compañía para el diseño de grandes motores para vehículos y maquinaria industrial. Sus patentes, le proporcionaran la fortuna y el prestigio necesario para dedicarse el resto de su vida a estudiar el vuelo de sus planeadores y como dotarlos de un motor que los impulse. Desde hacia ya tiempo, estaba convencida que el planeador era el medio con el que aprendería a volar, pero el futuro, estaba claro, vendría de la mano de la potencia de un motor. Durante esos años publicara algunos volúmenes dedicados a narrar sus experiencias con los planeadores y a dar conferencias por todo el imperio para compartir los conocimientos adquiridos durante tantos años de estudio. Precisamente a una de sus conferencias asistió una joven Benita Rocagorda de Pedro Sillano y Velazquez que en aquellos días soñaba con construir su propio planeador siguiendo las publicaciones de la ingeniera.

Durante todo este tiempo, olvida los planeadores y aunque se sigue reuniendo con sus antiguas compañeras “planeadoras” para largos vuelos recreativos, cesa todo trabajo en su desarrollo y se concentra en diseñar su primer modelo de avión. A pesar de conocer los trabajos de Esperanza y Noemí, decide partir de cero. Antes que nada, diseñara un sistema de control aerodinámico que permita dirigir su nave y desarrollara, sobre planos, distintos tipos de motores concebidos, desde un principio, para uso de un aeroplano.

Tenemos muy pocos datos de la forma de este hipotético aeroplano, en sus últimos planeadores había experimentado con diseños con dos y tres alas, una evolución que seria atentamente estudiada por Benita a la hora de construir sus primeros prototipos. En las pocas notas que se conservan de este avión se detalla que estaría construido alrededor de un fuselaje realizado en madera de fresno y seda barnizada y tripulante y motor se situarían al frente del mismo junto a sus grandes alas. Solamente se conservan algunos dibujos a lápiz, mas como representación artística que funcional. Como todas nuestras lectoras saben, Paula nunca pudo concluir su trabajo. A los pocas semanas de su boda fallecería junto a su esposa en el gran accidente ferroviario de Torre Medina. El reciente matrimonio se dirigía a la nueva propiedad que habían adquirido con vistas a construir la residencia familiar y los grandes talleres donde pensaba Paula construir y probar su aeroplano.

Toda la documentación relacionada con el aeroplano se perdió en la tragedia y las colaboradoras de Paula fueron incapaces de continuar con su trabajo pues como ellas mismas reconocían, todo estaba en su cabeza y solo había compartido con ellas algunos detalles genéricos del mismo. La muerte de Paula supuso la desaparición de la compañía y una larga serie de litigios por su herencia que complico todavía mas el trabajo de su futuro aeroplano. Dos años después de su muerte, Benita volaría en su primer planeador completo y cinco mas tarde, despegaría con su primer y ultimo aeroplano.

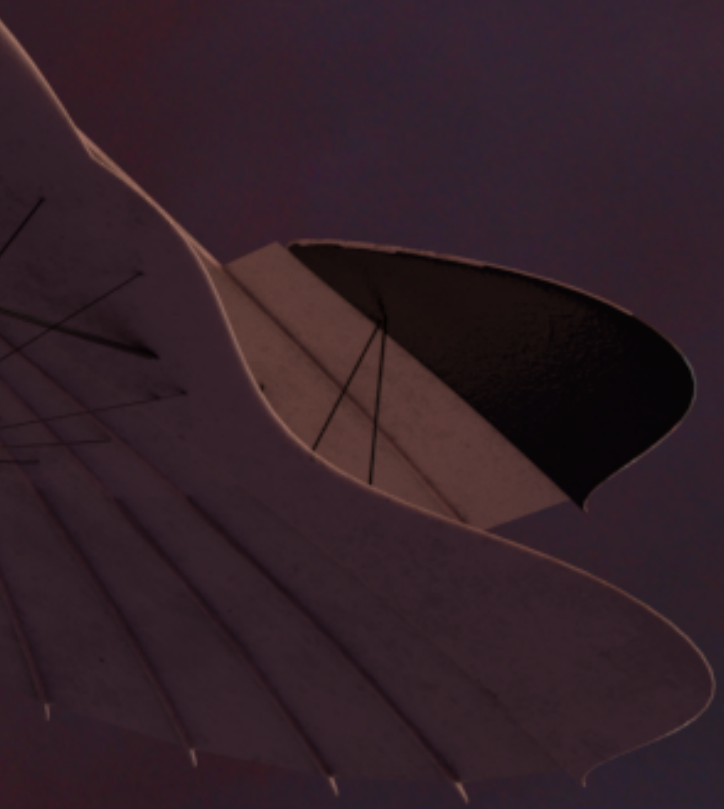
Dorita ha tomado como inspiración los dibujos de Paula para recrear su aeroplano. No sabemos cual hubiera sido su aspecto final ni su funcionamiento o motorización, pero los bocetos dibujados por la ingeniera hubieran significado un salto de varios años al futuro en el desarrollo de la aviación planetaria. El boceto, incluso en una etapa tan primitiva, superaba al diseño final de Benita y nuestros cielos no verían el primer monoplano en acción hasta pasados casi 20 años del primer vuelo.











No se conserva ninguna fotografía del primer vuelo de Mizifu 1, pero tras el éxito de su prueba en la reunión estudiantil, la primera de las alumnas en solicitar el ingreso en las "Planeadoras" fue Virtudes Gracion Jinara.

La alumna de segundo año de Fotografía, nunca pudo volar con seguridad por sus problemas de vértigo y, antes de renunciar a la membresía, prefirió autonombrarse fotógrafa oficial del grupo y a ella le debemos la mayoría de las imágenes que nos han llegado de aquellos primeros años universitarios.

En la imagen aparece Mizifu 1 tras el salto de su tripulante y sobrevolando a nuestra fotógrafa. El contrapicado permite apreciar la forma del planeador, su semejanza con la cabeza de cualquier felino y algunos detalles de su construcción. Hay que destacar que Paula siempre pinto los aparatos de la serie con la combinación en negro y crema característica del minino de la primera de las "Divinas". Como "Librea Mizifu" era conocido el esquema cromático por las integrantes del grupo.









La segunda de las fotografías de Virtudes que hemos seleccionado, muestra la primera evolución del planeador de Paula. Podemos observar la mejora de la posición de la voladora y el pequeño asiento para la misma. Aunque mejoro ligeramente el gobierno del aparato y su tripulante disponía de mayor control y comodidad, se mostró como un diseño erróneo. El sillín móvil permitía orientar a babor a estribor el planeador con ligeros movimientos de cadera, pero continuaba dificultando el ascenso y descenso y seguían siendo continuos los abruptos aterrizajes con dolorosas consecuencias.

Aunque ahora, quizás pueda parecer irrelevante, esta segunda versión anunciaba el fin de la creencia en adaptar unas alas a nuestra anatomía y el planeador poco a poco se iba convirtiendo en un vehículo aéreo gobernado por su tripulante.

Aunque solo Paula continuo desarrollando el planeador para convertirlo en un aeroplano, durante toda su vida, las integrantes del grupo permanecieron muy unidas e, incluso, Virtudes, continuo fotografiando las pruebas muchos años después de abandonar la universidad









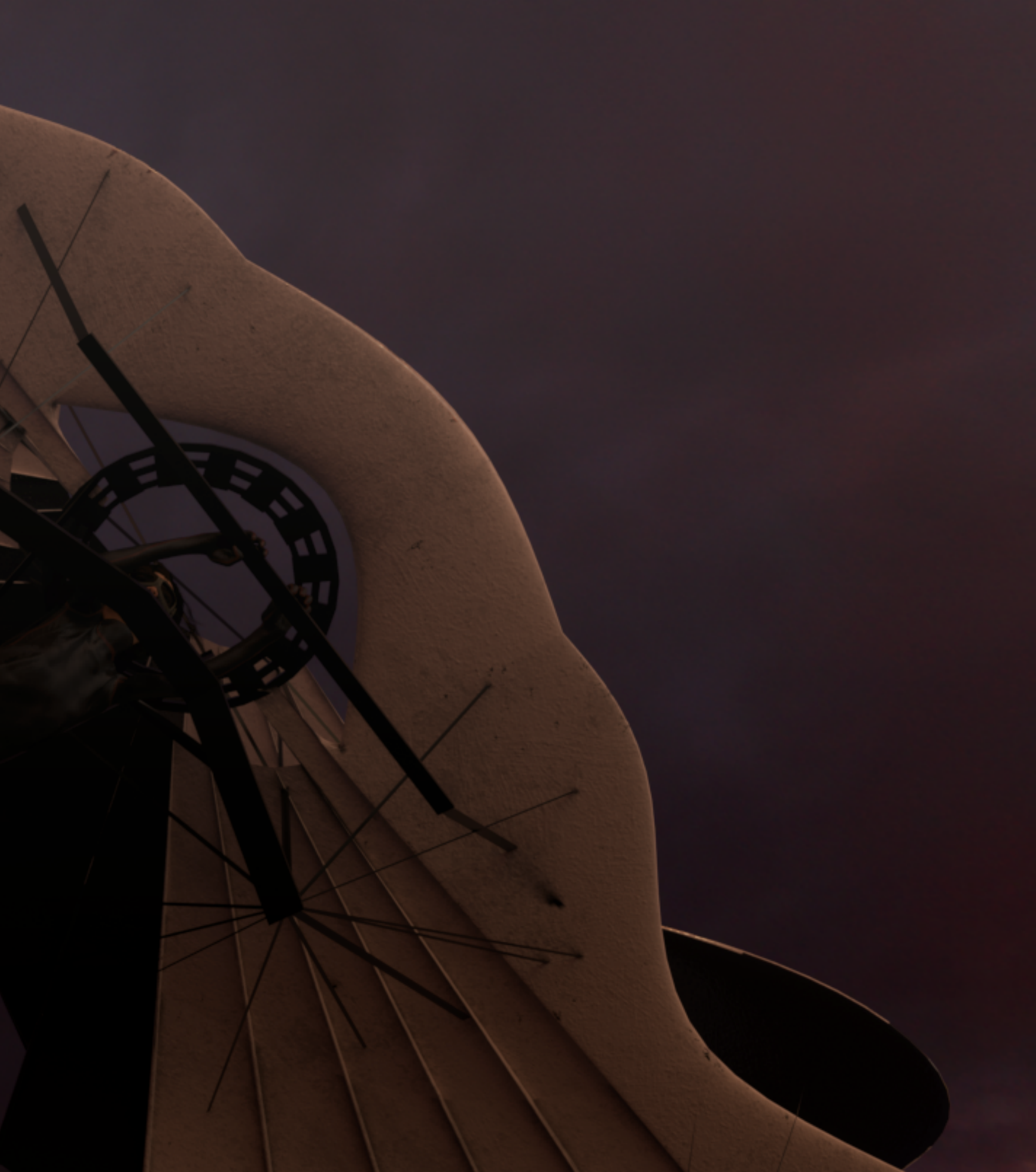
Sorprendentemente, los vuelos de las estudiantes nunca obtuvieron una gran repercusión fuera de un círculo muy especializado. En la propia ciudad de Auberna, a las “Planeadoras” se las consideraban mas como un grupo de jóvenes aventureras en busca de fuertes emociones que como un formal grupo de investigación aérea.

Las propias fotografías de Virtudes nunca se publicaron mas alla de las publicaciones universitarias o boletines municipales. La experiencia del grupo, afortunadamente, intereso a algunas de las grandes teóricas del vuelo y Paula y su grupo iniciaron una abundante correspondencia con figuras del calibre de Laura Fresnedo Antúnez, Candida Guijarro Hernandez e incluso con las propietarias de “BECA”. Las expediciones polares de las dos responsables de la compañía fascinaron a Paula y mejoraron el concepto que tenia de globos y dirigibles.

En realidad, fue el posterior prestigio de la ingeniera y sus variadas patentes industriales las que le permitieron dar a conocer sus experiencias con el planeador y las lecciones aprendidas con ellos sobre las técnicas del vuelo.







Este fabuloso contrapicado muestra a la propia Paula gobernando la última de las versiones de Mizifu. Sujeta por los arneses y con su cuerpo extendido, ahora, la voladora, es libre de dirigir el planeador a su voluntad y sus vuelos, dejan de ser pequeños saltos de no más de un kilómetro a poder permanecer en el cielo con la libertad de la que carecen las cometas.

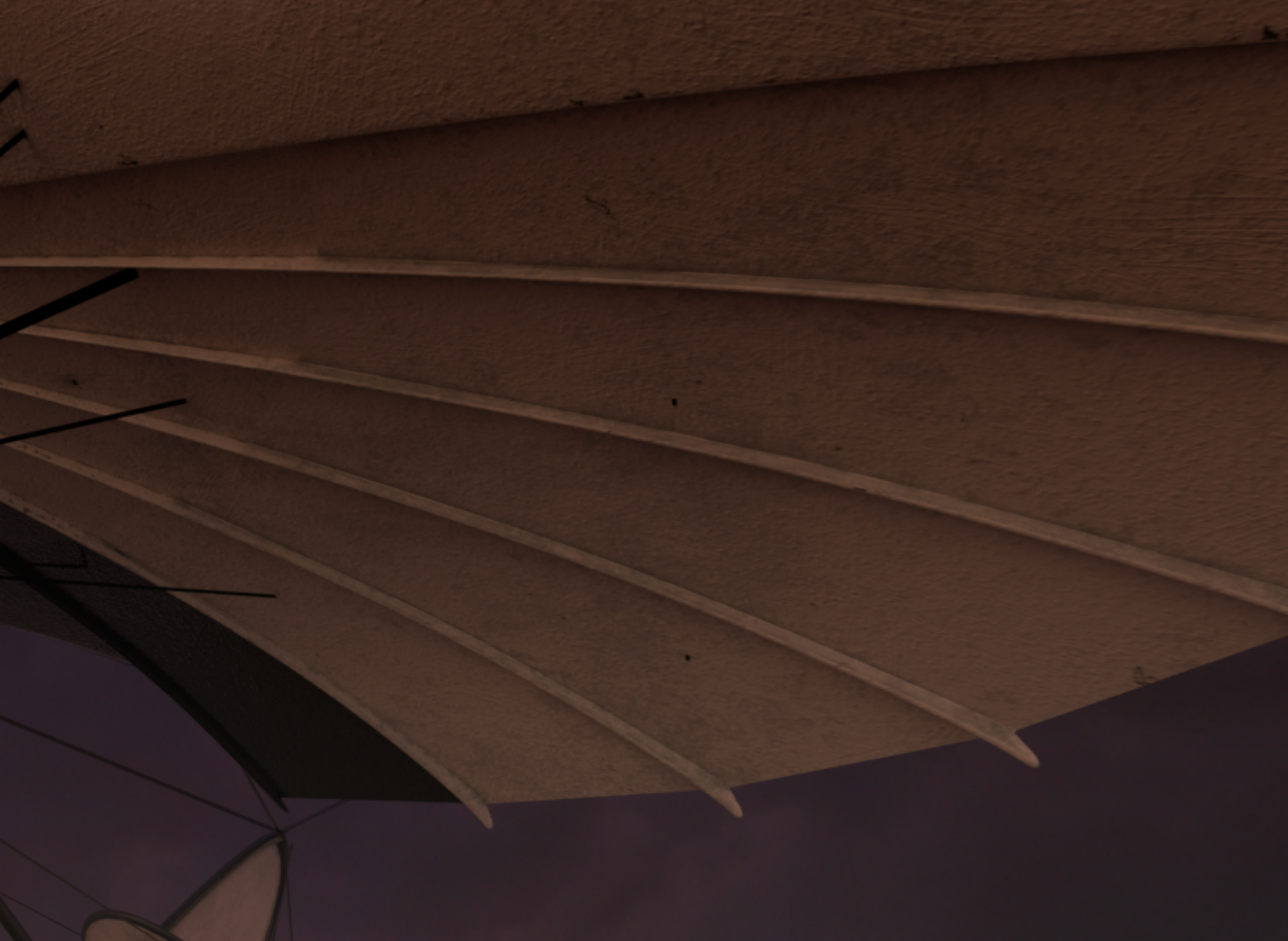
Paula, en sus notas, reconoce que no buscaba convertir al planeador en el vehículo aéreo del futuro. Cada vuelo es controlado y anotado hasta el último detalle, probando en las infinitas modificaciones para aprender, por fin, a volar y a construir los vehículos automotores que permitirían viajar por el aire sin depender de ningún impulso externo.

En la siguiente doble página, para cerrar la sección, he incluido esta elegante muestra del trabajo de Virtudes. El planeador y su voladora levantan vuelo e inician su imparable viaje al futuro.

Virtudes desarrolló una sólida carrera fotográfica en el campo de la ornitología y famosas son sus series dedicadas a las cigüeñas.









**Julia Balsameda García.**

Inspectora principal del tercer mandato editorial.  
Arzodocia de tercer nivel.

RE





**Veronica Gutierrez Quesada.**

Oficial mayor de la flota estelar.  
Doctorada en Xeno arqueología de tercer nivel.



rits

ri





Benita Rocagorda de Pedro Sillano y Velazquez.



Benita Rocagorda de Pedro Sillano y Velázquez había nacido para volar y, este deseo, una maravillosa obsesión, es lo que le llevo a diseñar, construir y volar el primer aeroplano totalmente operativo de la historia planetaria. Nacida en la ciudad de Portazgo, pocos meses después de la consecución de la copa Cebolla por Beatriz y Engracia, su vida girara siempre en torno al vuelo de una u otra forma: sus madres trabajan desde hace tiempo en “Anger” como ingenieras industriales e intervienen en algunos de los proyectos de precisión que darían tanta fama a la compañía relojera y, poco antes de nacer Benita, son asignadas al primer gabinete de diseño de Beatriz y participaran activamente en la creación y construcción de los primeros grandes dirigibles de la compañía.

Antes de cumplir los siete años, recibirá su bautismo aereo al volar junto a su familia en uno de los primeros 753 durante un vuelo de prueba por los alrededores de Portazgo. A los 15 años, se presentara, bajo nombre supuesto, a las pruebas de selección para enrolarse como camarera de servicio en el “Dragón azul” y dar, con el, la vuelta al mundo. Al desembarcar, aunque lo hace fascinada por la experiencia, ha descubierto que, quizás, el vuelo en dirigible no pertenece al futuro y comienza a considerarlo como una etapa mas en la conquista de cielo. Al expirar su contrato, decide solicitar un plan de estudios a la compañía para matricularse en la facultad de ingeniería de Auberna y, allí, asistirá a una de las conferencias de Paula Alberti Marull en las que detalla sus experiencias con los planeadores y como resolver la problemática asociada a la construcción de su futuro aeroplano. No cabe duda que esa conferencia de la, ahora, famosa empresaria de éxito y autoridad en la primitiva ciencia aérea de la época, transforman a Benita y la deciden a ser ella quien construya ese primer aeroplano.

No será hasta que finalice sus estudios y vuelva a Portazgo, para entrar a formar parte de la plantilla de “BECA”, cuando comience a trabajar, antes que nada, en un planeador muy influenciado por los últimos modelos de Paula. En su maleta viajaron con ella, todos los tratados aéreos escritos por Paula y sus memorias. El proyecto del monoplano, truncado por el accidente ferroviario, nunca salió de los círculos mas cercanos a la diseñadora y es prácticamente seguro que Benita no llego a conocerlo. Al principio de su carrera como aviadora, si que trabaja a partir de todo lo publicado por Paula, pero a medida que maduran sus teorías, se aleja mas de esta y adquieren un tinte, quizás, mas conservador. Comienza trabajando sobre aparatos triplanos y, mas tarde, conseguirá despegar a bordo de un elegante biplano que, en una comparativa imaginaria, hubiera sido superado por el aeroplano de Paula.

Su primer planeador, le servirá para experimentar por si misma todo lo escrito por Paula y comenzar a trabajar en sus propios diseños. Curiosamente, será en Portazgo, donde, por primera vez, saltara con su planeador. Durante sus estudios en Auberna nunca pudo hacerlo, pues la antigua asociación estudiantil, tras el doctorado de Paula, decayó con rapidez y a la llegada de Benita, la ultima de las “Planeadoras” finalizo sus estudios y se cerro la asociación ante la falta de nuevas aspirantes.

Al ser una estudiante de primer año, se dio la curiosa paradoja de, a pesar de su interés en mantenerlo abierto, tener vetada la creación de cualquier tipo de asociación hasta el segundo año de carrera. La decisión parece que no impidió a Benita concentrarse en el análisis del trabajo de Paula y sus compañeras, pero prefirió dedicarse a sus estudios académicos, renunciar a toda asociación estudiantil y postergar, hasta su vuelta a Portazgo, los vuelos en planeador.

Como ingeniera recién licenciada su trabajo, como subordinada, en la compañía de dirigibles, le permitirá disponer de mucho tiempo libre y puede preparar un terreno apropiado para sus vuelos en planeador, alejado de la ciudad y a salvo de cualquier indiscreción. La familia de Benita dispone de fondos suficientes para adquirir una gran parcela de terreno mas alla del río Cardo, una antigua propiedad ganadera rodeada de inmensos pastizales y algunas colinas aisladas que servirán para los saltos que realizara Benita con sus planeadores. La destartada nave de ordeño se convertirá en taller para la fabricación de sus modelos y alojamiento para la solitaria inventora. Hasta su tercer aparato no buscare ayuda entre sus compañeras de trabajo, hasta entonces, solo recibirá el apoyo de sus madres que asistían, entre el asombro y el orgullo, a la evolución del sueño aereo de su hija.

Una vez instalada, dedicara las primeras semanas a construir un planeador, un calco casi, del ultimo de los triplanos de Paula que le servirá para ganar seguridad en el vuelo con este tipo de aparatos. Al caer la noche, las experiencias de cada vuelo, se vuelcan sobre la mesa de dibujo y poco a poco, las ideas de Paula y las correcciones, evoluciones e innovaciones de Benita le llevan a diseñar el primero de los planeadores propios. Unos planeadores que ya no están pensados para saltar con ellos. La ingeniera construirá una ligera catapulta teatral para lanzarlos, primero sin tripulante y tras las primeras pruebas y con sus instrumentos de gobierno instalados, asumirá ella misma los controles. Aunque, aparentemente, la estructura triplana se muestra mas efectiva, Benita prefiere decantarse por una biplana. Un esqueleto en madera de fresno soportara las grandes alas enteladas, con elevador horizontal al frente y cola trasera. Algunas autoras han llegado a afirmar que la decisión de Benita fue fruto de la necesidad de simplificar la construcción ya que, en esos días, ella se encargaba de todo el proceso de construcción y montaje de estos primeros planeadores.

Las primeras pruebas realizadas con catapulta, demostraron la efectividad del diseño pero, lógicamente, no se controlaba, de ninguna manera, el vuelo del aparato. Antes de su primer vuelo a bordo de su planeador, el automóvil de la familia, uno de los primeros modelos fabricados por Cabezuelo, motores modernos, servia como tren de arrastre para levantar el planeador y desde la trasera del robusto cuatro ruedas, mediante un ingenioso dispositivo, controlar la dirección y altura del aparato. En realidad, la familia Rocagorda volaba una gigantesca cometa, pero con estas pruebas, Benita podía comprobar el comportamiento real del planeador en el aire y mejorar, a partir de estas experiencias, los instrumentos y sistemas de control.



Los primeros vuelos con Benita a bordo cubrieron cortas distancias, suficientes para los intereses de la ingeniera pero que evidenciaban que sin un motor que propulsara al ingenio, este, no sería nada más que un modelo más sofisticado que los anteriores pero incapaz de levantar vuelo por sus propios medios y mucho menos, permitir a la voladora soportar su peso para realizar el salto inicial.

Desde siempre se ha considerado el vuelo en que Benita murió, tras sus evoluciones sobre el público asistente al certamen aerostático de Portazgo, como el primer vuelo de la historia e, incluso, nosotras mismas lo consideramos así. En las notas de Benita, por el contrario, se escribe que meses antes del despegue de "REA", para comprobar las prestaciones de los diferentes motores Cabezuelo, motores modernos, disponibles, había volado con su planeador motorizado en distintos vuelos de prueba celebrados en su finca y solo con su familia como espectadora. Desafortunadamente, nunca se le ocurrió fotografiar o registrar su aparato o, simplemente, detallar sus características. Solo hay referencias esporádicas a la utilización de dos motores de 25 caballos a derecha e izquierda de su puesto de vuelo. Benita detalla que al contrario que en su planeador sin motor, la voladora controla la dirección del aeroplano mucho mejor si lo hace sentada que no tumbada sobre el ala y diseña un doble asiento en la parte central y frontal del ala inferior. Con todo detalle narra como sus madres le acompañaron en estos vuelos e incluso, ellas dos realizaron algunos vuelos en solitario. Según parece, Benita, consideraba su diseño, no como un fracaso, pero no se encuentra nada satisfecho con él. La elección de dos motores, a simple vista, una lógica elección para el peso del avión, no le satisface y tras una reunión con sus compañeras de trabajo, carpinteras y soldadoras de la empresa de dirigibles: Ramona Cardenas Bailen y Maria Cifuentes Martin, considera que es mejor desmontar este prototipo y concentrarse en el diseño y construcción de un potente motor de 100 caballos que por si solo sea capaz de impulsar a "REA".

El objetivo no pudo ser alcanzado por ninguna de las tres y tras semanas de fracasos y decepciones, se contentaron con un motor de 75 caballos desarrollado a partir de un motor automovilístico Cabezuelo, motores modernos. Benita decide construir el segundo prototipo alrededor de este motor y pocos meses antes del certamen aéreo realiza diversos vuelos de prueba y consigue alcanzar distancias realmente asombrosas para su tiempo. Si hemos de hacer caso a sus informes, llegó a alcanzar los 100 km de distancia en poco más de dos horas. Para mantener el secreto de sus diseños, todos estos vuelos se desarrollaron más allá de su propiedad, en lo más profundo de la gran pradera que se adentra en el sur y muere ante el gran desierto central. En el límite del cinturón verde, Benita pone a punto su aeroplano acompañada por sus dos amigas y familia. Transcurrirán dos meses de frenético trabajo para que la compañía de planeadores "REA" presente su catálogo de máquinas voladoras en la gran feria de Portazgo.

Para no desvelar el secreto del vuelo de su aeroplano, la familia Rocagorda, se inscribió en el Salón aerostático de Portazgo como una compañía, "REA", dedicada a la construcción y venta de planeadores recreativos. Benita tenía pensado, llegado el momento de la exhibición, despegar desde la vaquería y llegar al recinto aéreo para sobrevolarlo, exhibirse con el y aterrizar ante el público asistente. Mientras, Ramona, cantaría las excelencias del aeroplano y sus madres descubrirían un modelo estático en el centro de su parcela comercial.

La primera parte del plan de Benita funcionó a la perfección, tras anunciar desde la torre de comentaristas el inicio de la demostración aérea de "REA" y sus planeadores de recreo, Ramona, tomó la palabra para, poco a poco, crear la expectación necesaria para recibir a Benita y su aeroplano y, realmente, lo consiguió y el delirio se instaló entre el público asistente, el comité del salón y las numerosas reporteras gráficas que combatían el tedio por cubrir el vuelo de globos y dirigibles fumando bajo las gradas de la tribuna.

Benita, sobrevoló el campo con lentitud, saludando, exultante, a las asistentes y no olvidó lanzar un ramo de flores silvestres a la presidenta del acto, una Engracia que, boquiabierta junto a Beatriz, contemplaba el vuelo del maravilloso aeroplano. Antes de que las espectadoras pudieran recobrarse, Benita inició toda una serie de maniobras, como acrobacias fueron clasificadas en su tiempo, para demostrar que asistían, por primera vez en la historia del planeta al vuelo de una nave aérea automotor que realmente volaba bajo la dirección de su voladora.

La tragedia se produjo cuando, para dar por concluida su exhibición, el aeroplano, viraba para encarar la pista de aterrizaje y sin motivo aparente, la nave capotó y se precipitó contra el suelo. Sin ningún sistema de sujeción, Benita salió despedida y murió tras chocar contra el suelo. Aunque fue trasladada al hospital comunal de la ciudad y se intentó durante varias horas reanimarla, nada se pudo hacer y fue declarado su fallecimiento minutos antes de la media noche de ese día.

Tras el accidente, la propia familia de Benita redactó un largo informe sobre el accidente. No pudo encontrar ningún fallo mecánico en el aeroplano y lo atribuyeron a una imprudencia o error de la propia ingeniera que, cegada por su triunfo no prestó atención a la delicada maniobra de aterrizaje. Además, ese día, Benita renunció a su casco de vuelo, tal vez, por simple coquetería, quien sabe, pero acabó estrellándose contra el suelo sin ninguna protección.



Tras la muerte de Benita se suspendieron por tres días las exhibiciones aéreas y fueron declarados de luto oficial por la burgomaestre de la ciudad de Portazgo. Engracia y Beatriz, asumieron la organización de las pompas funebres y movieron todos los hilos necesarios para que la aviadora fuera enterrada en la Catedral de Nuestra Señora la Mayor, bajo la cruz central, tal y como merecía la hazaña realizada por la joven ingeniera. A Benita Rocagorda de Pedro Sillano y Velazquez se le ofreció el homenaje solo reservado a las leyendas y tras el tiro de artillería con ocho caballos negros, desfiló la compañía de ordenes de las Granaderas acorazadas y sus gaitas mortuorias. El avanzado estado de gestación de la futura Taciana VI impidió a Madre Corona presidir el funeral y, en su lugar, la heredera al trono, triste destino sería el suyo, lideró el cortejo fúnebre, a pie, hasta la escalinata de la catedral mientras las campanas de toda la ciudad repicaban a la hora de morir.

Engracia escribió muchos años después, en sus memorias, que esa lluviosa mañana, no solo enterraban a la primera de nuestras aviadoras si no que, también, sepultaban a su compañía. Ninguna de las dos dudó, ni por un instante, nunca lo afirmaron en vida, que el aeroplano, en pocos años, acabaría con sus dirigibles comerciales. En ningún momento, por eso, pensaron en apropiarse del trabajo de Benita, a fin de cuentas una de sus empleadas, legalmente, en aquellos días, hubieran podido hacerlo y prefirieron cumplir la voluntad de sus madres.

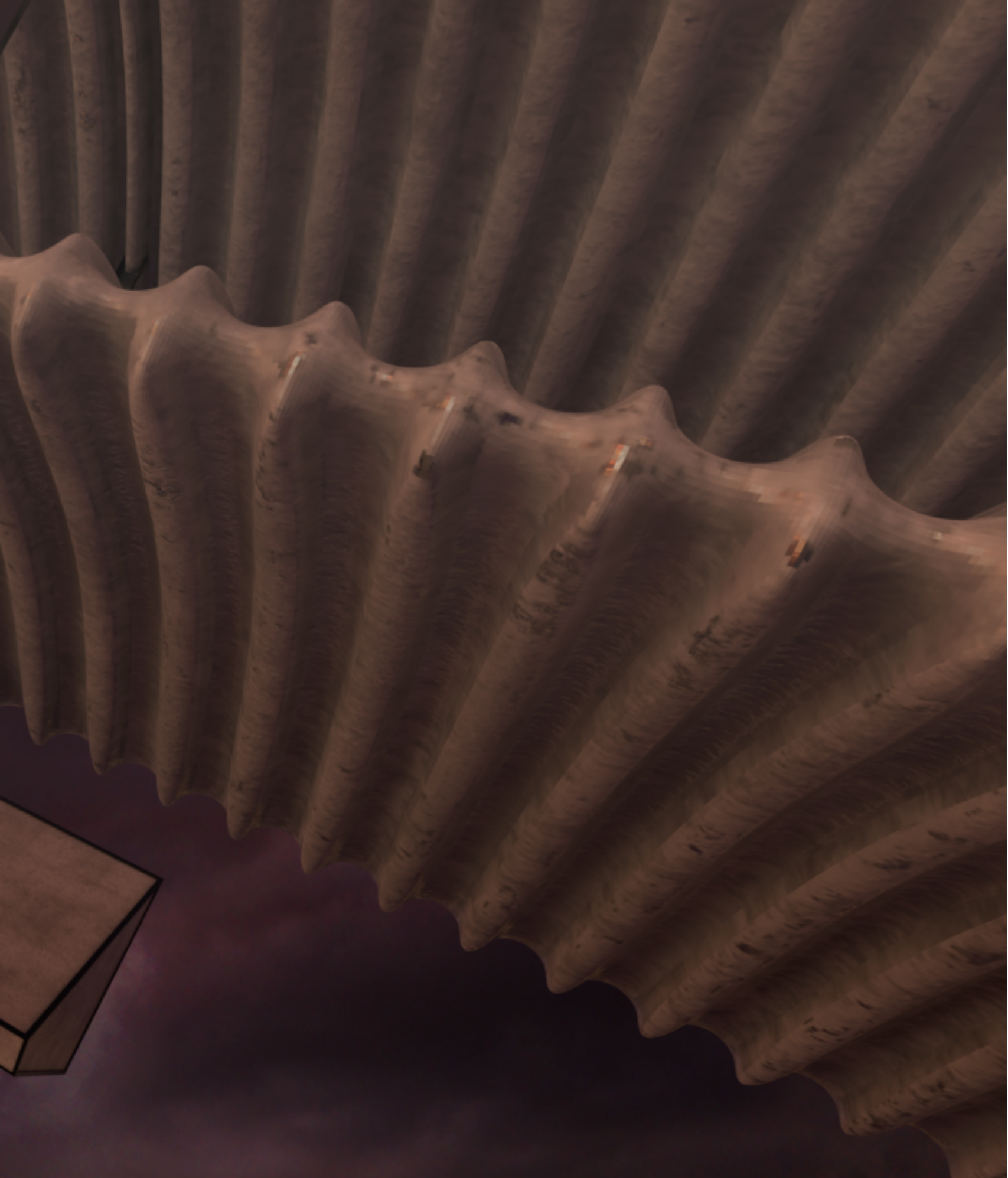
La familia y sus compañeras decidieron que lo mejor para todas sería abandonar la vaquería y cerrar su asociación, Ramona y María serían libres de establecerse por su cuenta y continuar con el desarrollo del aeroplano de Benita. A finales de ese año abrieron su propio taller en el cinturón industrial de Amarillo con el propósito de vender su aeroplano a nuestro ejército. A pesar de haber mejorado el diseño de Benita no consiguieron convencer a nuestras estrategias mayores que dudaban de la aplicación militar del frágil aparato. Las antiguas compañeras de Benita no se desanimaron y consiguieron levantar una sólida compañía aérea para la venta de sus aviones para el disfrute de particulares. Con el tiempo, aunque no gozó de mucho éxito y llevó al cierre de su compañía, construyeron uno de los primeros hidroaviones de la historia que, años después, se convertiría en el origen de las grandes hidros de transporte contruidos por "Aeronáutica Vestal" y tanto se significaron durante la guerra de invasión

Por su parte, sus madres, decidieron que no debían registrar las patentes a su nombre y se declararon títulos abiertos y así, cualquiera de las habitantes del planeta, pudiera acceder a todos los escritos, planos y bocetos archivados por Benita durante la concepción y construcción de su avión.

La decisión familiar permitió que a los pocos meses, por todo nuestro Hogar, comenzaran a producirse vuelos con aparatos basados en el diseño de Benita que fueron evolucionando de forma exponencial desde su muerte hasta que los aeroplanos cumplieron, por fin, los anhelos de las pioneras que un día soñaron con alcanzar los cielos desde la más remota antigüedad.







Se conservan mínimos testimonios gráficos de las pruebas y vuelos de los aparatos diseñados por Benita. Ni siquiera su familia realizó ninguna fotografía para incluirla en el álbum de recuerdos familiares. Todas sus contemporáneas, tras su desaparición, reconocieron la timidez y el retraído carácter de nuestra protagonista. Solo recurrió a la ayuda de sus dos únicas amigas de la factoría cuando el trabajo en su aeroplano, había llegado a un punto que le desbordaba por completo.

Dorita se ha basado en el testimonio de su familia, compañeras y de ella misma, para reconstruir el primer planeador construido a su vuelta a Portazgo. Lógicamente, los diseños triplanos de Paula fueron de gran ayuda, no hay que olvidar que esta primera construcción, replicaba hasta el último tornillo los últimos diseños de la primera de las planeadoras.

El primer planeador de Benita, no poseía ningún tipo de gobierno y se limitaba a dejarse llevar por el viento. La voladora podía alterar mínimamente el centro de gravedad pero con imperceptibles variaciones en su rumbo.









La ilustración de nuestra Dorita, permite apreciar la elegancia de los diseños de Benita a lo largo de toda su vida.

De los aparatos lanzados por catapulta o remolcados, si que se conservan abundantes descripciones, dibujos y alguna borrosa fotografía realizada durante las pruebas en la antigua vaquería.

Nuestras lectoras pueden apreciar como el planeador ha sido concebido para ser lanzado o impulsado o por un motor. A la voladora le resultaría imposible soportar su peso y los controles de gobierno instalados mas tarde deben ser manejados cabalgando el planeador. Como comentábamos anteriormente, lo hacia tumbada sobre el centro del ala y mas tarde, sentada, en el frente de la misma mediante el uso de palancas y pedales para accionar el cableado tal y como seria habitual en el resto de aeroplanos que aparecerían tras la muerte de la inventora.

Como anécdota y, demostrando, la influencia de Paula, hay que anotar que Benita conservo la librea "Mizifu" para todos sus prototipos.







La versión motorizada del planeador de la pagina anterior, ha sido imaginado por Dorita a partir de las pocas notas manuscritas que se conservan de la aviadora. Sabemos que el aeroplano era prácticamente idéntico a la versión planeadora que arrastraba el automóvil familiar. De los dos motores de 25 caballos, Benita, realizo abundantes dibujos y esquemas y describió el mecanismo de cadena que movía las dos grandes hélices traseras.

Para que el aeroplano pueda despegar sin problemas, a los deslizadores originales, la ingeniera, añade cuatro ruedas y un patín trasero. De una forma un tanto primitiva, Benita anuncia la aviación que vendrá tras ella y aunque pudiera considerarse su diseño un paso atrás respecto a lo que hubiera podido conseguir su maestra, no cabe duda que merece el honor de ser considerada la primera aviadora de nuestra historia, que, poniendo rumbo al primer sol de la mañana, nos guiara hacia el espacio exterior.









“REA” y su mitológica mascota, mas tarde adaptada por las unidades experimentales de nuestra aviación, despegas desde la propiedad ganadera rumbo al festival aerostático de Portazgo.

La soberbia ilustracion de Dorita muestra la profunda transformación que sufrió en tan poco tiempo el planeador motorizado. Aunque básicamente, se mantiene el diseño original, podemos apreciar la solida elegancia de su vuelo con el potente motor situado en el centro del aeroplano.

A pesar de contar con algún detalle que, en la actualidad, podría ser considerado un tanto pintoresco, el diseño de Benita muestra algunas de las constantes que repetirá la aviación en las próximas décadas.

Resulta doloroso imaginar los pensamientos de Benita en el momento de levantar vuelo rumbo a la feria y a un futuro que debía estar repleto de esperanzas por lo que vendría tras sus evoluciones sobre el campo de pruebas del salón.









Cuando los servicios de emergencia se aproximaron al lugar del accidente no imaginaban la gravedad del mismo, las propias madres de Benita pensaron que había sufrido un simple revolcón como otros tantos durante las pruebas previas. El aparato estaba prácticamente intacto y la defensa delantera, que servía como estabilizador de altura, había cumplido su cometido y, a pesar de la rotura, evito, dada la baja altura, el impacto directo contra el suelo.

Nadie había previsto la renuncia de la aviadora a su gorro acolchado de vuelo y al improvisado cinturón de seguridad que habían decidido incluir poco antes de la prueba. Un cinturón anclado, a través del asiento, a la estructura del avión y que, suponemos, generaba una gran incomodidad a la aviadora.

La fotografía de Veronica Rodriguez de Faro, es la primera que se tomó del accidente y muestra el cuerpo inerte de Benita frente a su aeroplano en posición fetal. La instantánea la tomó desde su propio automóvil mientras todo el mundo corría a socorrer a la desafortunada voladora.









Los restos del aparato de Benita fueron trasladados al taller de la vaquería y hasta varios meses después, las madres de la aviadora y sus compañeras, no redactaron su informe acerca de las causas del accidente. Las agentes asignadas a la investigación consideraron que, dado lo novedoso del aparato, solo ellas como ingenieras y participes en su construcción podrían descubrir las causas del accidente.

A las pocas semanas de la publicación del informe para entregarlo a las autoridades judiciales, se decidió disolver amistosamente, la compañía aeronáutica y cerrar por siempre la propiedad.

Hasta el fin de la guerra de invasión no se redescubrió el avión en el interior del taller una vez liquidadas las propiedades de la familia Rocagorda a la muerte de la última superviviente. Inmediatamente, se ordenó reconstruirlo, restaurarlo, fue puesto de nuevo en funcionamiento y se trasladó, en un primer momento, a la Torre de cristal y pasados los años, pasó a presidir las colecciones aéreas de la Casa del espacio.

es

**Consuelo Guzman Oñate**

Doctora en historia, especialista en artes escénicas por el tercer mandato editorial.

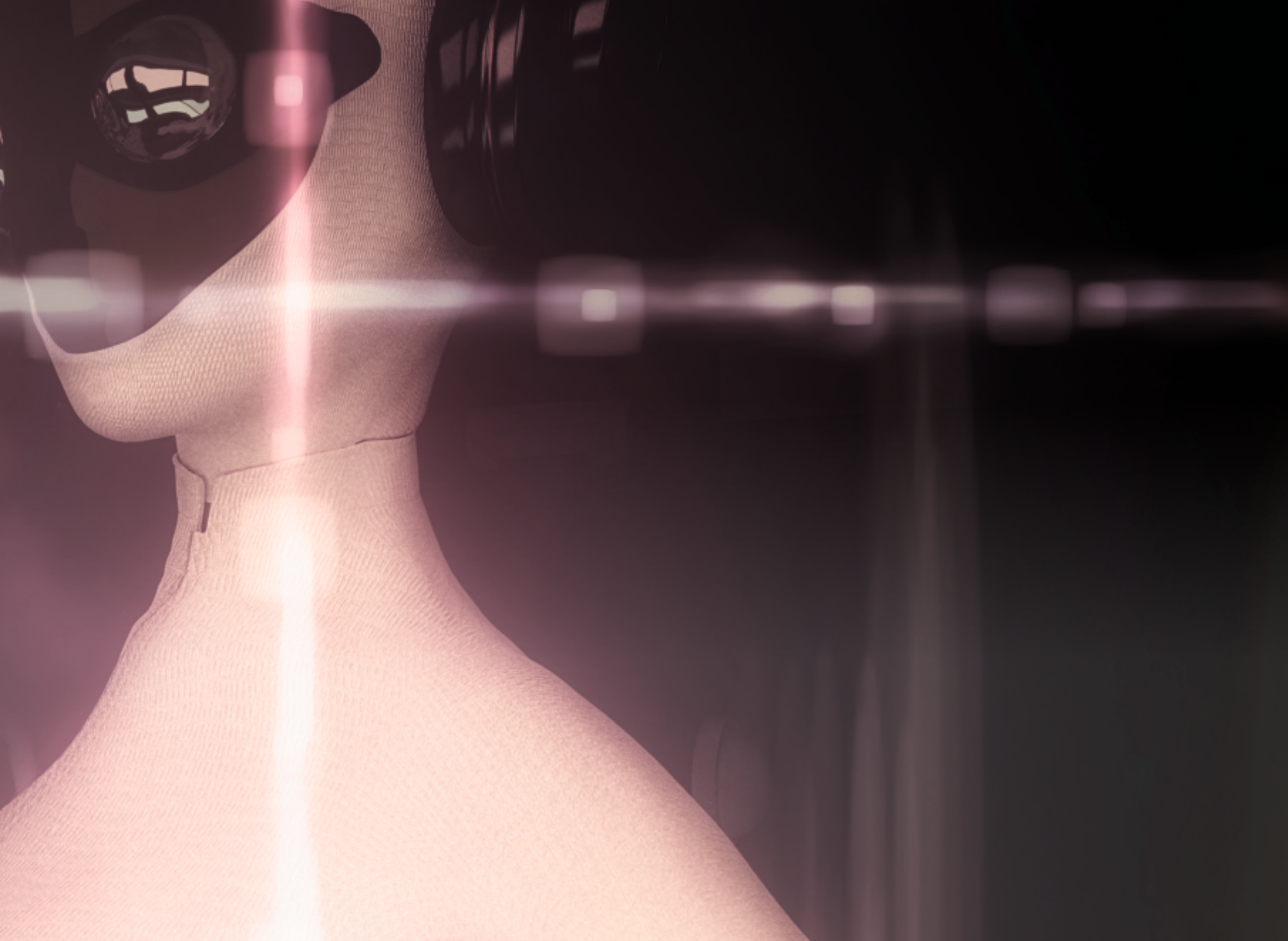
A



**xre**







Poco antes de cerrar esta edición, recibimos un ruego directo de nuestro mandato editorial. A raíz de una serie de problemas sanitarios en la redacción de "Pala", publicación, como todas nuestras lectoras saben, dedicada al arte religioso de la antigüedad, no habían podido incluir en su numero "D" la sección dedicada a la uniformología de nuestra aviación a lo largo de la historia. Su selección, solo debía incluir referencias a los uniformes o modelos utilizados en nuestro imperio y mas tarde, por la aviación y flota estelar planetaria.

Dada la premura necesaria para cumplir los plazos de aparición de todos los números conmemorativos, se nos pidió que esta sección se incluyera en nuestro numero al estar dedicado a las pioneras de nuestra aviación y permitir así, su enlace con el resto de secciones similares. Considerando que, dado su contenido, se adaptaría mejor a la estética de nuestras publicaciones, solicitaron una revisión de la misma procurando que el resultado final no retrasara nuestra fecha de publicación.

Fui seleccionada por nuestra directora para coordinar la inclusión del trabajo realizado por la redacción de "Pala" con nuestra visión personal del tema. Junto a Paquita y Dorita, dividimos la sección en cuatro partes bien definidas. La primera estaría dedicada a las pioneras anteriores al primer vuelo de Benita y la segunda, abarcaría los años transcurridos desde este hecho hasta la conclusión de la guerra civil y la normalización de la aviación propulsada por reactores. La tercera parte estará dedicada a los años heroicos de la conquista del espacio y la flota estelar de nuestros Dias cerraría esta sección y nuestro numero "D". Naturalmente, no podrá ser, nuestra selección, todo lo exhaustiva que desearíamos, debíamos ser realistas y adaptar nuestro trabajo a las fechas prevista para la publicación. Por lo tanto, nos detendremos en los uniformes de vuelo mas generalizados según la época y, por ejemplo, no nos detendremos en todas las infinitas variantes utilizadas por la aviación civil a lo largo de todos los años que pretende cubrir esta sección.

En los años anteriores al vuelo de Benita no podemos hablar de una moda común para las aviadoras, aeronautas o planeadoras. Solo hasta la llegada de Engracia y "BECA" se puede comenzar a escribir sobre una uniformología o vestimenta adaptada a unas exigencias comunes para todas. Hemos repasado en estas paginas los modelos diseñados por Rigoberta Castaño para la empresa de dirigibles y, especialmente, para el "Dragón azul" en su vuelta al mundo y su posterior destino en la linea que unía Agua hechicera con la capital del antiguo reino maldito. Todas nuestras académicas, dedicadas al estudio de la moda en nuestro planeta, consideran este vuelo inaugural como el momento clave desde el que se puede hablar realmente de una moda aérea con todas las puntualizaciones que queramos admitir.

No olvidemos que todas las pioneras anteriores al primer globo construido por Frisia, incluyendo a algunas de las voladoras de cometas, lo hacían desnudas para evitar el peso excesivo de los ropajes de la época. Solo las voladoras militares lucieron uniformes del ejercito y la armada adaptados a sus necesidades.



Por estos motivos, la primera sección será un poco mas breve que las cuatro restantes, básicamente, nos detendremos en las voladoras de come-tas militares y algunas de las pioneras del vuelo en globo. En los primeros años de la aerostación, la vestimenta debía ser, ante todo, de abrigo por las bajas temperaturas a media y gran altura y lo mas ligera posible para evitar el peso excesivo de las ocupantes del aerostato. los traba-jos en materiales aislantes de Jacinta Yagüe Corredera permitieron a nuestras diseñadoras presentar sencillos monos de vuelo que abrigaban lo suficiente sin la incomodidad y peso de los gruesos chaquetones de cuero utilizados por las primeras navegantes aéreas.

Hasta el momento de nuestro primer vuelo, casi todas las aeronautas, planeadoras y otras pioneras siguieron usando estos monos de vuelo, “Ja-cintos” era el cariñoso mote que se hizo popular entre nuestras voladoras o como fue el caso de Benita en su funesto ultimo vuelo, adaptaban ropa de trabajo a sus necesidades particulares, la propia Benita, para los vuelos en sus últimos planeadores, prefería vestir el uniforme de las soldadoras de “BECA” tejido en tupida lana de oveja.

Para no resultar redundantes, los fantásticos diseños de Clotilde para sus dragones voladores, no estarán incluidos en esta primera sección pero si que se presentaran algunos de los uniformes utilizados por la clase de tropa y oficialidad alistada tras la desaparición de la princesa y reorga-nización de su unidad.

El gran desarrollo de la aviación, supuso también una vertiginosa evolución de la moda aérea. No solo nuestros ejércitos verán la aparición de la nueva arma volante, a la par, comenzaran a fundarse innumerables compañías dedicadas al transporte de mercancías y pasajeras y, todas ellas, siguiendo las directrices de Eugenia para su compañía de dirigibles, dotaran a su personal de vistosos, sugerentes y elegantes uniformes para distinguirse de la competencia y seducir a sus viajeras. Esta desenfrenada carrera llevaría a algunas de estas compañías a ser calificadas como verdaderos burdeles con alas.

Nuestra arma aérea decide inspirarse en la recargada heráldica del pasado y diseña unos uniformes, solo pueden ser calificados como maravi-llosas creaciones, pero que la gran invasión mostrara totalmente inadecuados para la guerra moderna y tras los primeros meses de reveses y de-rrotas, se dispondrá que el sencillo mono térmico en negro imperial equipe a nuestras aviadoras y lo hará hasta, prácticamente, el fin de la gue-rra civil y, con distintas actualizaciones, llegara a estar en servicio hasta la llegada de la primera flota estelar.

La exploración espacial necesitara de nuevos equipos y uniformes para las tripulantes y estos serán reflejados con detalle en la sección que cie-rra esta publicación. No debemos olvidar que hubo un época en el que viaje al espacio fue visto como una campaña militar y no como lo que es en la actualidad. Una nueva era se abre a la exploración pacífica y la búsqueda del conocimiento mas alla de nuestro sistema estelar



Abrimos nuestro repaso a la moda aérea de nuestro imperio con la típica vestimenta utilizada por las pioneras de la antigüedad. Burriana Dafrosa no fue la única que intentó levantar vuelo en busca de la divinidad, pero sí que fue la primera que lo hizo con un cierto sistema científico. Figuras como Roldana Damian de Cercas y Olmedilla o Castraria Primas Far-tasan también decidieron un día saltar con, cuando menos, excéntricos e ingenuos trajes emplumados con trágicas consecuencias. Plinia Castro Yuba de Montelimarro, por su parte saltó desde el tejado del ayuntamiento de Balastra con unas grandes alas batientes construidas con madera, tela y las plumas de mil gallinas. Si bien, en su caso, no murió en el intento, quedó impedida para el resto de su vida. Podíamos enumerar un sin fin de casos parecidos, pero en nuestro prólogo decidimos centrarnos en el caso de Burriana por su importancia para el desarrollo de la futura aviación y en el de Organa, como reflejo del fuerte sentido religioso de todas estas primeras experiencias aéreas.

La ilustración realizada por Dorita, muestra a una figura cualquiera luciendo la ropa interior de la época, vestimenta habitual de casi todas las pioneras para reducir el peso corporal respetando las púdicas costumbres de su tiempo. Solo Burriana decidió saltar desde el monasterio completamente desnuda sin importar las protestas de las superiores de su orden. Este figurín, está basado en un antiguo grabado, incluido en el anuario agrícola de la ciudad de Tablada donde, tras la cosecha de trigo de ese año, Casimira Trias de Bartillo y Zelma, decidió saltar desde la torre del reloj con un extraño artilugio volador formado por unas grandes alas móviles realizadas en tela y madera. Afortunadamente para ella, su esposa colocó unos grandes colchones de lana a los pies de la torre y gracias a su sentido común, pudo salvar, su vida, Casimira.

Los brazaletes y esclavinas que porta la “aviadora” estaban grabados con antiguas plegarias dirigidas a las “Divinas” para que la protegieran en su salto. Nuestra pionera luce también, a modo de talismán, los grandes discos dorados de Asuncion y un brillante colgante con la efigie de Doña Clotilde de Palenque.











En esta doble pagina, presentamos algunos de los uniformes utilizados por las arqueras en sus cometas. En primer lugar, la voladora de la izquierda luce el uniforme originalmente concebido para ellas e inspirado en las arqueras de a pie de nuestros ejércitos.

Este uniforme fue rechazado por las propias tropas tras sus primeras experiencias con el. Resultaba imposible disparar el arco mientras se enredaban con las sogas de las cometas y fueron las arqueras de la decimotercera legión las primeras en subir desnudas a sus cometas y siguieron así hasta el fin de su historia.

Solo las voladoras navales mantuvieron sus uniformes desde el principio. Realizados con las ligeras telas habituales entre la marinería y con los colores de la Santa Herminia equiparon a las arqueras de la nautarca durante toda la vida operativa de la unidad.

¡A proa, a proa, siempre a proa!, seria el lema afortunado que desde la campaña de Pilos y la derrota y captura de la limpia Garcia proclamaba desde el cielo el arrojo y valor de las voladoras embarcadas y su fidelidad a la corona bajo las ordenes de Cinta Ramirez y Cuenca, nautarca imperial y primera de las voladoras.

La ilustracion se ha realizado a partir de las ordenanzas navales depositadas en la Torre de cristal tras la disolución de las unidades y su conversión en infantas de marina.



A pesar de su decisiva intervención en nuestra historia aérea, sus proyectos volantes, nunca fueron concebidos para el vuelo libre, siempre se diseñaron pensando en los espectáculos encargados por la corte de su Señoría y concentro los mayores esfuerzos en los proyectos aéreos que hemos comentado a lo largo de este texto y que, desgraciadamente, nunca podrían abandonar el suelo. A pesar de todo, sería imperdonable, por nuestra parte, no traer a estas paginas algunos de los soberbios y maravillosos modelos lucidos por las actrices en sus representaciones. Desde el primero de ellos, Calamandra, diseña fabulosos vestuarios que, aun hoy en día, asombran por su modernidad y que, sorprendentemente, fueron olvidados por sus contemporáneas y murieron con ella.

Los mágicos bocetos encontrados en los archivos de la catedral, conmocionaron el mundo de la moda del momento que asistió, desesperado e impotente, a la revolución que, desde un remoto pasado ya olvidado, arrasó todas las reglas establecidas por los grandes talleres de costura capitalinos, enfrentándolos, sin piedad, a la salvaje creatividad de la menuda artista e ingeniera para desnudar, con ellos, la ceguera intransigente en la que sumergían y ocultaban su mediocridad.

Obviamente y dadas las condiciones especiales para la inclusión de esta sección en nuestra publicación, no podemos revisar el trabajo de Calamandra como se merece y hemos preferido centrarnos en el vestuario diseñado para la efigie de la pequeña princesa utilizada durante la ceremonia de homenaje tras su muerte y larga enfermedad. El resultado es de todas conocido, al finalizar el vuelo del planeador consumido por el artificio, la primera emperatriz ofrece su amistad personal junto a un nuevo linaje para la antigua huérfana.

Para la negra figura de la difunta, Calamandra, diseña una fantasía mortuoria repleta de crípticos mensajes encerrados en el maravilloso tocado alado que la corona. La pedrería y la ornamentación plateresca celebran una furiosa danza que nos recuerda la brevedad de la vida y el anuncio de un inevitable final que, en esta ocasión, llega demasiado pronto. Solo los escasos detalles en helados albos resisten los embates del olvido y aunque poco a poco se desvanecen, convertidos en borrosos recuerdos, mantienen la esperanza en el reencuentro con la divinidad que aguarda su llegada mas allá de la oscuridad celeste. Con una aparente y caótica acumulación de tejido, la artista, descubre la negrura que la consumió día a día e intento devorar todo rastro de su presencia sobre el planeta y en los corazones que dejaba tras de si. Calamandra no crea un sudario, renuncia a ello desde un principio y los fragmentos de enlutadas telas, unidas por las frágiles agujas de costura, construyen la terrorífica alegoría gaseosa de la que, la inocente, escapara bajo la protección de las dos hermanas rumbo a las estrellas.

Recomiendo encarecidamente a nuestras lectoras que descarguen, de los archivos de publicaciones de este mandato, la soberbia monografía dedicada a el vestuario teatral de Calamandra obra de Angelines Ferreras Arcolea aparecida cinco años atrás y que podemos, sin paliativos, considerar definitiva.





El pequeño museo textil de Caravaca de La Cruz fue creado hace unos 150 años gracias a la cesión de la colección Parminia - Graso por parte de sus herederas. La colección de las dos industriales estaba constituida por poco mas de doscientas piezas seleccionadas, principalmente, por su importancia histórica y exquisita factura. No se sabe como y hay quien asegura que oscuros procederes se sucedieron, llegó a la colección el vestuario lucido por Frisia y sus dos ayudantes el día de su hazaña. Si bien, había aparecido representado en numerosos grabados de la época, se le había dado por desaparecido al cerrar la empresaria su oficina aérea para centrarse en la concesión imperial conseguida tras su vuelo.

El museo de Caravaca es una de las pocas instituciones museísticas que expone en sus salas las piezas originales y renuncia a la replicación o los grandes ciclorama con sus simulaciones virtuales. En el luminoso espacio diseñado por la gran arquitecta Fernanda Comas Hinsu, las visitantes pueden admirar el trabajo de las grandes modistas del pasado sin ningún tipo de barreras y sentir la fuerza que emana de cada una de las piezas en su eterna búsqueda de la verdadera elegancia y belleza. Precisamente, en la sala principal, se presenta la figura de Frisia flanqueada por sus dos ayudantes, figuras anónimas que nunca aparecieron en las crónicas y que, poco a poco, se disolvieron en la leyenda que rodea el vuelo del aerostato azul y el prohibido romance de su inventora con Benita III, reina emperatriz.

En el centro de la gran sala oval, bajo luz natural, se presentan ante nosotras las tres aventureras tal y como deberían hacerlo esa mañana ante la emperatriz y su séquito en la explanada de los inventos. Siempre se ha sospechado que el plan original de Frisia incluía la seducción de la emperatriz pues el atuendo de las aeronautas inspirado en el de las acróbatas, funambulistas y saltimbanquis de la época, desprende una descarada carga sexual. Frisia, en el centro, viste un sugerente uniforme de vuelo en negro “eterno” y dorados herrajes como las heroínas de las leyendas del pasado y empuña un discreto espadín que anuncia el antiguo linaje de su portadora. Por su parte, su escolta, viste dos uniformes simplificados en blanco y rojo, junto al negro, los colores tradicionalmente asociados al valor, la inteligencia y la pasión, como mudo mensaje al noble cortejo.

Desgraciadamente, el conjunto no está completo, una de las ayudantes carece de su tocado capilar y por supuesto, se ausenta la capa de Frisia que, tras ser arrojada a los pies de la emperatriz, fue recogida por esta y atesorada durante todo su reinado, pues, en sus disposiciones finales, ordenó que su cuerpo desnudo fuera enterrado, sin ningún ornamento real y amortajado con la vieja capa carmesí de Frisia.

En los antiguos romances cantados tras la muerte de la soberana, se narra, sea cierto o no, como tras las ceremonias de homenaje de cuerpo presente y ataviada con la negra armadura de batalla, la propia Frisia despoja al cuerpo del metal y cosió, ella misma, la mortaja antes de que fuera depositado en el féretro dorado,





Perdición y Pepita optaron para su primer vuelo por la cómoda y practica indumentaria utilizada desde tiempos remotos por las grandes caravanas comerciales de la provincia. Concebidos para combatir los súbitos cambios de temperatura, resultaron ser los mas apropiados para el corto vuelo, a media altura, de las dos inventoras.

En la imagen que acompaña este texto podemos apreciar como Pepita opta por la gran capucha de viaje y unas pequeñas gafas de esquiadora para proteger sus ojos de la luz solar. Por el contrario, Perdición sustituye la capucha por un pañuelo de cuello y prefiere mantener su cabeza descubierta. Según sus notas, la aeronauta maldice a las modistas de Palomares por no encontrar, según sus propias palabras, una elegante capucha que pueda contener el melón que tengo por cabeza.

En la pagina opuesta aparecen tres figurines que muestran la evolución de la moda aeronáutica. En la primera de ellas, aparece Federica Bueno Urquiza, la gran exploradora, famosa por sus travesías aeronáuticas sobre el gran desierto central. Su uniforme habitual era una sobria adaptación de las aeronautas militares en los que elimino toda superflua heráldica diseñada por Clotilde y en lugar del casco de acero reglamentario prefirió, siempre, vestir un gorro acolchado con forro de lana extraíble. Para las frías noches de invierno siempre recurrió a vestimenta de invierno de su propio guardarropía para las zonas de acampada.

Las dos ultimas figuras presentan indumentarias utilizadas tras la guerra civil por toda suerte de aeronautas en vuelos de recreo o de investigación científica. El primero de ellos todavía mantiene una fuerte influencia militar siendo utilizado por nuestras científicas durante muchos años, pero el segundo, es ya una buena muestra de los diseños que aparecieron tras la unificación planetaria y se generalizo, en aquellos años, el globo como vehículo de recreo.







No es de extrañar que Josefina Cebolla perdiera el habla durante unos minutos con el apasionado beso de la vencedora de su desafío, tras arrancarse la dorada máscara, al desembarcar de su dirigible. Ya hemos comentado que el viejo uniforme de los dragones sentaba como un guante a Beatriz y la reconstrucción del uniforme de vuelo utilizado para ganar la copa Cebolla no hace mas que confirmar nuestras palabras.

Se desconoce quien diseñó la máscara de Beatriz y de quien fue la idea de lucir esta indumentaria en la competición. Todo parece indicar que fue Engracia quien estuvo detrás, pero incluso, al redactar sus memorias, muchos años después, no hace ninguna mención al uniforme y su espectacular máscara, detalla la planificación de la campaña y la febril actividad en el taller o narra con toda clase de detalles la contratación de la sección de metales forastera, pero ignora todo lo referente al uniforme de Beatriz.

En la pagina opuesta, aparece Engracia luciendo su traje de vuelo habitual en esos días. Al contrario que su esposa, para el desafío, escogió una sobria y elegante indumentaria de inspiración militar que luciría durante todos los vuelos en dirigible.

La elección de Engracia fue seguida por la antigua unidad de Clotilde, pues tras la muerte de esta y, en pocos años, abandono los espectaculares y maravillosos diseños de la princesa. A pesar de ello, su espíritu siguió dirigiendo el pensamiento de las grandes modistas en los uniformes de parada, como muestran las dos figuras que acompañan a Engracia. Con ellas presentamos una oficial y una guía de dirigible en los primeros años del reinado de Madre Corona en uniforme de gran gala. A la llegada de los primeros aviones, se siguió la reglamentación de las estrategias mayores y se colgaron las venerables prendas coloradas inspiradas por Clotilde definitivamente.















Tras el primer vuelo de Benita, la aviación automotor sufrió una evolución vertiginosa. Si globos y dirigibles necesitaron décadas para su desarrollo, en los primeros días de la aviación, los saltos se producían anualmente o, a veces, incluso, mensualmente. De los frágiles aeroplanos biplanos y sus alas y fuselajes entelados se pasa a los monoplanos metálicos y cerrados en poco mas de cinco años. En breve surgirán los polimotores para el transporte de viajeros y mercancías y se batirán una tras otra las marcas del pasado y los aviones enlazarán cualquier punto del planeta por remoto que este sea.

Dadas las particularidades de este anexo y la imposibilidad de revisar las indumentarias de las aviadoras desde la aparición del primer avión hasta la guerra de invasión, y eso, si nos referimos solo a nuestro antiguo imperio, simplemente presentaremos algunos de los modelos mas populares que utilizaron las voladoras en aquellos años. Es el caso de la figura que acompaña estas líneas. En ella, aparece sonriente la oficial al mando de uno de los primeros bimotores Vera Cruz para el transporte de pasajeros. Como en el caso de los diseños de Rigoberta para "BECA", el negro "inmortal", de clara inspiración militar, se impone para los uniformes de las tripulantes y con el paso de los años se convertirá en un, no escrito, reglamentario para toda la aviación civil.

En la pagina opuesta presentamos algunos de los variados uniformes lucidos por la tripulación de cabina a lo largo de los años. Hemos seleccionado, en primer lugar, el lucido por el personal de "AREA", una de las primeras compañías civiles de transporte aereo y, junto a ella, aparece un figurín de los años de los grandes reactores supersónicos. Cerraremos la pagina con una de las tripulantes encargadas de la atención al pasaje de las grandes naves que conectan nuestro planeta con los asentamientos exteriores. En este caso, como es por todas conocido, se trata de una "CA" de ultima generación.







A pesar de contar en nuestros ejércitos con unidades aéreas desde hacia muchas décadas, las nuevas unidades en servicio en nuestra primera fuerza aérea tuvieron la consideración de tropas escogidas y se organizaron a partir de las antiguas compañías de damas a caballo del pasado y mantenían un espíritu muy cercano a las leyendas narradas en las antiguas novelas de caballería. Así, los uniformes de estos escuadrones se confiaron a las grandes modistas de la capital y recrearon todo un guardarropa fantástico que estuvo en vigor hasta la catastrófica guerra en el norte. Una campaña que acabo resultando victoriosa pero a costa de inasumibles perdidas frente a las rebeldes levantadas en armas.

La torpeza de las aristócratas al mando, según se descubrió tras el fin de la guerra de invasión, fue el definitivo acicate para que Carmencita autoriza los planes de guerra convencida de la fácil victoria de su ejercito mecanizado frente a nuestras tropas, mal armadas y peor dirigidas en esa campaña. Nuestra aviación entro por primera vez en batalla durante la guerra en el norte, convencida de gozar de nula oposicion, sufrió espantosas perdidas frente a las unidades mercenarias de las rebeldes que contrataron aviadoras y compraron el mas moderno material en el antiguo reino maldito. La dura campaña área trajo, entre otras muchas cosas, una racionalización de los uniformes de nuestras aviadoras y del maravilloso y sofisticado lujo de los primeros uniformes se paso a sobrias indumentarias que se adaptaran al combate aereo de aquel tiempo.

Para ilustrar la uniformologia previa a la guerra de invasión hemos traído a nuestras paginas la figura de Parminia Guzman Tortajada, primer as de nuestra historia con un apabullante palmares de 42 victorias sobre las rebeldes mercenarias. Podemos contemplarla en la primera de las ilustraciones vistiendo el sensacional uniforme diseñado por Clara Fuertes Santaleona, su taller, consiguió la contrata del ejercito del aire hasta pocos años antes de la invasión, para asistir a la revista imperial y toda suerte de eventos en palacio. Puede comprobarse a simple vista como este conjunto estaba pensando para mil ocasiones distintas y causar sensación en todas ellas pero, decididamente, no para volar y fue lucido en exclusiva por nuestra aviadora. La segunda ilustracion muestra el uniforme de vuelo para el primer verano en campaña. La propia Clara se despojo de cualquier accesorio inútil para el combate aereo, siguió renunciando a mantener la abigarrada disciplina capilar reglamentaria para tropa y oficiales y conservo durante todo su servicio el ajustado casco de cuero metálico para su protección craneal.

La ultima ilustracion la muestra con el uniforme con el que ha pasado a la historia y consiguió el mayor numero de victorias a bordo de su "Velasco" azul. La dureza de la batalla y el clima la llevo a vestir las grandes botas utilizadas por las aviadoras a gran altura y un grueso abrigo de cuero. En esos días renuncio a su viejo uniforme y equipo un "Jacinto" colorado para combatir el frío y el viento en su cabina abierta.

A pesar de la dura experiencia, ninguna de las estrategias mayores aprendió la lección y desde el fin de la guerra en el norte hasta la invasión se continuo permitiendo a la fantasía gobernar nuestros aviones como veremos en la pagina siguiente.





En los años anteriores a la invasión, nuestra aviación continuo viviendo las fantasías del pasado y siguió siendo un ejercito alejado de la realidad de la guerra moderna. Solamente las unidades especializadas, comenzaron a modernizarse y abrió la recluta y el voluntariado a todas las ciudadanas del imperio siendo las únicas que pudieron enfrentarse a las unidades enemigas durante las primeras horas y días de la invasión.

Es cierto que estas unidades modernas todavía arrastraban algunas rémoras del pasado, pero fueron las primeras en racionalizar sus uniformes y adaptarlos a la guerra moderna.

Las cuatro figuras que presentamos muestran la rápida evolución de nuestra arma aérea durante la guerra. Del funcional, pero todavía abigarrado de la primera figura con su exagerado tocado capilar a la ultima de las figuras con su casco acolchado y su mono de vuelo sin ningún artificio pasaron escasos y largos meses de derrotas y sacrificios.

La primera figura muestra la oficial al mando de una unidad de bombardeo en picado que todavía mantiene muchos puntos estéticos con los diseños de Clotilde para sus aeronautas. Por su parte, la segunda figura muestra a la oficial de una unidad de caza nocturna, conservando la reglamentaria melena, pero equipada con el equipo necesario para el combate nocturno. La tercera de las aviadoras presenta a la fotógrafa de una unidad de reconocimiento aéreo luciendo ya, fue de las primeras en hacerlo, un moderno uniforme de vuelo adaptado a las necesidades de la tripulante en el aire y, de esta funcionalidad, se derivó el último de los uniformes, reglamentario hasta el fin de la guerra civil para todas las dotaciones aéreas y que solo fue sustituido al generalizarse la aviación a reacción y las primeras experiencias extra atmosféricas.







Frente a la amenaza de las grandes familias aristocráticas y su levantamiento en armas, Taciana VI, obtuvo el mayor respaldo a las reformas constitucionales que abolirían los privilegios de clases y llevarían a la monarquía parlamentaria que nos gobierna en la actualidad en la población del antiguo reino maldito. Liberadas del yugo de las carniceras del pasado que llevaron a la destrucción al reino, no estaban dispuestas a permitir, de nuevo, el triunfo de la tiranía y a miles, se alistaron bajo las banderas imperiales.

En un principio, las lógicas reticencias de nuestras estrategas, las relegaron a misiones secundarias y de servicio, pero fue la propia Taciana la que autorizó que todas ellas se alistaran con los mismos derechos y obligaciones que las ciudadanas imperiales y las levas fueran distribuidas entre los tres ejércitos. Es cierto que se crearon, en un primer momento, unidades formadas únicamente por estas voluntarias, pero la larga y cruel campaña hizo que se integraran en las unidades desplegadas sin ninguna distinción por su origen o pasado.

En el arma aérea todavía se recuerda el brillante historial de la escuadrilla de ataque 222 formada por veteranas de las antiguas unidades a reacción de la "Bestia" al mando de la princesa Justina Borman-dia de Fuente negra y Acanto. Esta antigua aristócrata en los últimos meses de la guerra decidió rendir su escuadrilla y ofrecer sus estandartes al servicio de Taciana VI y aceptar voluntariamente la cura a sus procesos de transformación. Al acabar la guerra fue una de las más entregadas colaboradoras del proyecto de unión de los dos grandes imperios y, por ende, de la futura unificación planetaria. Cuando se inicia la rebelión, reúne a las antiguas oficiales bajo su mando, quizás, las mejores aviadoras de su tiempo, para solicitar de la emperatriz su incorporación a las nuevas alas de reactores.

La ilustración que acompaña este texto, presenta a Justina con su antiguo uniforme de parada y la página opuesta recrea a tres de sus integrantes. Como pueden comprobar nuestras lectoras, aunque mayoritariamente lucen sus antiguos uniformes gracias a una dispensa imperial, la figura central, luce en su pulsera de honores las diversas condecoraciones ganadas durante la campaña junto a algunas de las prendas reglamentarias de nuestra fuerza aérea.







La Guerra civil supuso el fin de nuestra fuerza aérea pues la victoria militar y los esfuerzos diplomáticos de Taciana VI y sus sucesoras consiguieron unificar el planeta y el gran ejercito aereo del pasado fue siendo desmantelado poco a poco y se concentraron todos los esfuerzos, por primera vez en nuestra historia, planetarios, en conseguir enviar a una de nuestras ciudadanas al espacio y, con el tiempo, mas alla.

Los años posteriores a la guerra civil ven como la aviación civil sufre una dorada etapa de expansión y los aparatos para el transporte de pasajeros son cada vez mas grandes, rápidos y seguros y por fin, tras tantos años, al alcance de todas las ciudadanas. Un hecho positivo en su momento, pero que pasados los años trajo consigo graves problemas ambientales por la proliferación de vuelos y apertura de nuevas lineas.

Ya hemos comentado que el uniforme de nuestras aviadoras en esos años, era prácticamente igual al lucido por nuestras voladoras durante la guerra de invasión. He preferido, por tanto, dar un pequeño salto y, antes de llegar a nuestras pioneras cosmonautas, presentar en la pagina siguiente algunos de los uniformes equipados por las tripulaciones experimentales que trabajaron junto a las divisiones del conocimiento en la construcción de la primera nave espacial tripulada tras décadas de pruebas y ensayos con satélites artificiales y de comunicación.

A primera vista, los uniformes de estas valerosas aviadoras no diferían demasiado de los habituales de la aviación militar. Destacan, sobre todo, los cascos para la grabación y recogida de los datos de sus vuelos y los primeros modelos de escafandras y trajes presurizados para los vuelos hasta el limite de la atmósfera. Vistos con nuestros ojos pueden resultar un tanto primitivos y desfasados pero con las experimentaciones realizados con ellos pudo Lavinia Gasca Antúnez convertirse en la primera de nuestras cosmonautas.

La primera de las figuras luce un primitivo modelo de casco para vuelo orbital. Los primeros diseños de nave espacial contemplaban navíos cerrados y presurizados sin ninguna visión exterior. Hasta que no se resolvieron los problemas que impedían la incorporación de miras de observación, se pensó en el uso de cascos conectados a una red de cámaras que permitirían a la navegante contemplar el espacio y aliviar la sensación de encierro y la observación científica de su entorno.

La figura segunda y tercera muestran la primera de las escafandras pensadas para el vuelo a gran altura y en espacios no presurizados. Cabe destacar la complicada mascara respiratoria que permitía soportar el vacío estelar en caso de accidente, un diseño que años después seria desarrollado con éxito pero que en esos primeros años fue desechado por su relativa utilidad a bordo de un navío individual.

Hasta el primer lanzamiento se vivió una época de errores y grandes sacrificios, pero seguramente, no celebraríamos los éxitos de nuestra actual flota estelar sin el anónimo trabajo de las aviadoras experimentales.











La imagen de la derecha, recrea a nuestra primera cosmonauta con su uniforme de vuelo durante las sesiones fotográficas previas a su lanzamiento. Podemos apreciar como los uniformes de las unidades experimentales revisados anteriormente, alcanzan la máxima elegancia y simplicidad para permitir libertad total de movimiento en la esfera de control. Para esta primera misión y las siguientes, las diseñadoras de los laboratorios espaciales se decantaron por una interminable gama de blancos para aliviar la claustrofóbica sensación a bordo. Así mismo, la ausencia de todo color serviría para lanzar un claro mensaje a todo nuestro Hogar, el esfuerzo conjunto de todas las ciudadanas y la sabiduría e inteligencia representada por la alba gama conseguiría alcanzar las estrellas después de tantas años de sueños y anhelos.

En esta figura, Lavinia no equipa la máscara para la comprensión del vacío estelar que se convirtió en el símbolo de las expediciones estelares como lo hace el segundo figurín. Aunque el ingenio demostró su utilidad, rápidamente fue sustituido por cascos de vuelo presurizados que permitían a la cosmonauta permanecer en contacto con la base en el cosmodromo y recibir todos los datos proporcionados por los sensores de su navío. La tercera figura es una buena muestra de ello y presenta el último de los uniformes lucidos por las astronautas antes de las grandes campañas de expansión y que, a pesar de sus logros, siempre se han considerado un paso atrás en la exploración espacial.

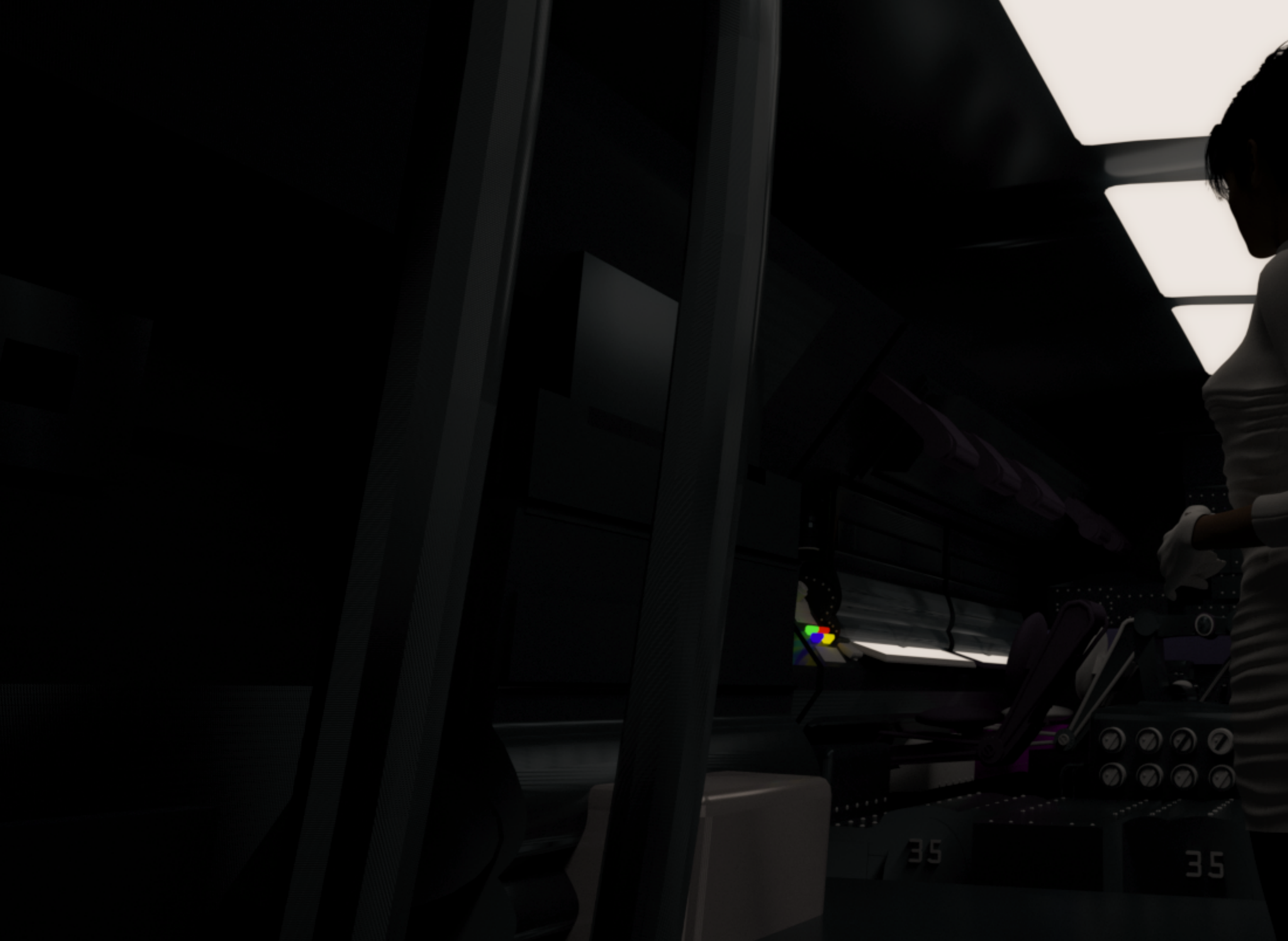
Nuestras lectoras pueden apreciar en el brazo izquierdo de Lavinia y sus compañeras la pulsera de ordenes y control que se hizo imprescindible en esos primeros vuelos para recoger todo tipo de datos médicos de la tripulante y la influencia del vuelo orbital en nuestra fisiología.

Los 23 vuelos del proyecto “Aurora” permitieron preparar las misiones a las dos hermanas, la construcción de las primeras estaciones orbitales y la construcción y envío de sondas y telescopios para explorar los confines de nuestro sistema estelar y el espacio profundo.













La fotografía de esta doble pagina muestra el puente de control de la primera estación espacial puesta en órbita y paso previo a las expediciones a nuestros dos satélites. La misión a las dos hermanas y futuras expediciones al espacio han sido detalladas por el resto de nuestros mandatos. Naturalmente, estos temas no serán tratados en estas paginas, pero he querido incluir esta fotografía para ilustrar los grandes saltos tecnológicos que dimos en esas décadas de febril trabajo científico.

La tripulante luce ya su uniforme de trabajo para un navío presurizado y bajo las condiciones de gravedad artificial que con tanto esfuerzo se consiguió alcanzar y necesaria para el trabajo a largo plazo en este tipo de navíos.

No debemos olvidar que la estación Santa Ana con sus trabajos en gravedad cero proporciono avances indiscutibles para la medicina planetaria y es recordada, sobre todo, por la cura a tantas enfermedades incurables hasta el momento de su lanzamiento.

Con la comprobación exploratoria de la existencia de varios planetas similares al Hogar en nuestro entorno se fue instalando en las autoridades parlamentarias un olvidado, o eso se pensaba, afán expansionista y de conquista. En poco tiempo se cambiaron los objetivos de nuestra flota espacial y se fue arrinconando la exploración pacífica para destinar todos los recursos disponibles a la conquista y explotación de las riquezas de esos planetas. Así, una tras otra, las expediciones militares aterrizaron en su superficie y eliminaron cualquier riesgo potencial para las futuras habitantes o trabajadoras en sus industrias o explotaciones mineras. Incontables especies fueron aniquiladas y el destino de esos planetas estaba sellado desde nuestra llegada y se convertirían en colonias residenciales o en contaminados vertederos industriales.

Es justo reconocer que las necesidades militares llevaron a nuestra tecnología espacial a lugares que hubieran necesitado largas décadas de continuado estudio, pero pagamos por ello un precio muy alto y solo el agotamiento de nuestros recursos para mantener semejantes actividades y las cuantiosas bajas producidas en las conquistas planetarias hizo que poco a poco, comenzaran a levantarse voces exigiendo el fin de semejante locura. Los levantamientos producidos en el octavo planeta, tras la crisis de las especias y los grandes casos de corrupción asociados a estas, posibilitaron la convocatoria de elecciones anticipadas y la formación de un nuevo gobierno de espíritu abiertamente pacifista.

Los uniformes de aquellos años muestran la influencia de las antiguas tradiciones imperiales posibilitando que el negro “eterno” vuelva a dominar las indumentarias de nuestra flota. La figura de una cosmonauta de guerra, junto a estas líneas, es buena muestra de ello, así como las presentadas en la página siguiente con sus uniformes pensados únicamente para el combate.

Este uniforme militar se hizo común a todas las ramas de servicio, hasta la última de las divisiones científicas se militarizó y adoptó el uniforme de combate. Solo se distinguían de las acorazadas en las pequeñas marcas metálicas de su cuello.







Con algunos de los uniformes de la actual flota estelar, cerraremos este anexo y nuestra edición. Afortunadamente, hace muchos años que se abandonaron las políticas expansionistas de nuestra armada y ha vuelto el originario anhelo de la exploración y la búsqueda del conocimiento y la indumentaria de nuestras tripulantes es buena muestra de ello.

Acompaña este texto una de las tripulantes de los navíos de exploración planetaria con su mimético uniforme de vuelo cuya curioso esquema de colores se adapta perfectamente a todo tipo de entornos. En la pagina siguiente, a la izquierda, nos saluda la figura de una de las integrantes de la dotación de cualquiera de las grandes naves de exploración, la divisa negra, nos indica que pertenece a la sección de ingeniería del navío. En la nueva flota, todos los uniformes de servicio son idénticos para todas las ramas con su divisa personalizada para cada cuerpo: negro para ingeniería, blanco para ciencias, rojo para el personal de defensa...

La figura de la derecha muestra a una de nuestras ecólogas con el traje de exploración tal y como aparece en la fotografía de la doble pagina siguiente durante una de las misiones preparatorias en el décimo tercer planeta.

Por su parte, la figura central muestra el uniforme de la directora de tiro de toda nave de exploración en rojo "Clotilde". A pesar de estar solas en nuestro sistema y anticipandose a las necesidades futuras de las naves que partirán en misiones de exploración al espacio profundo, se decidió continuar desarrollando todo el armamento diseñado para la defensa y conquista en épocas pasadas. Lógicamente al tratarse de misiones científicas, el armamento tiene carácter únicamente defensivo pero, las naves mayores poseen la capacidad de arrasar un planeta.

Solamente la comandante de la nave esta autorizada a desplegar su armamento y, desde aqui, rogamos encarecidamente, que ninguna de ellas deba llegar a hacerlo.











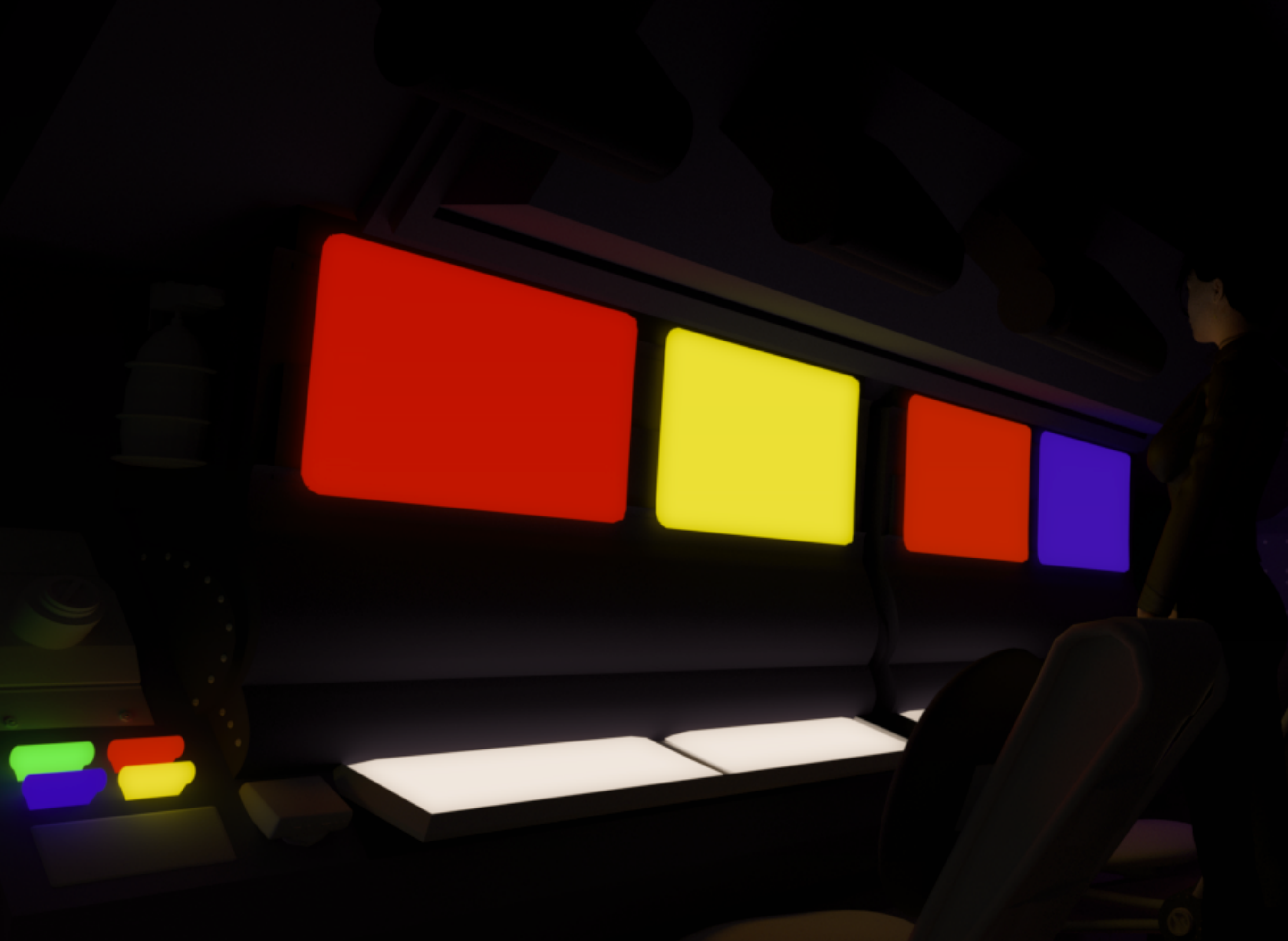




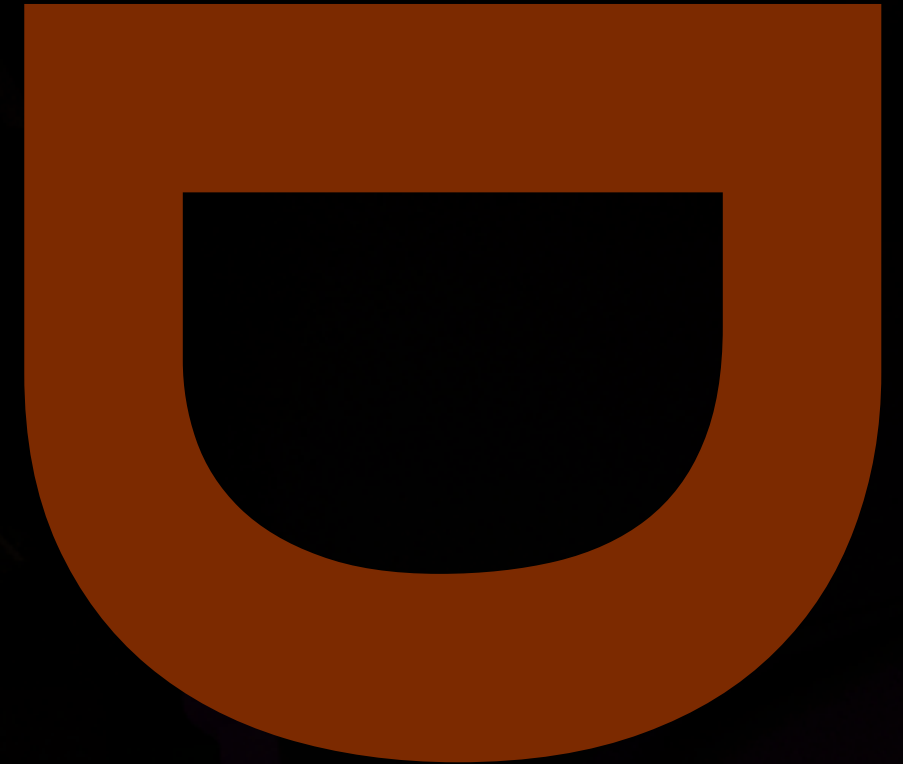
La imagen muestra a la dotación de un explorador artificial durante una misión preparatoria en el decimotercer planeta. El planeta, con una desbordante y primitiva vida salvaje, fue arrasado por una de las primeras expediciones expansionistas, que eliminaron innumerables especies para convertir dicho planeta en un jardín seguro para nuestras colonizadoras y disponer el saqueo indiscriminado de todos sus recursos.

Aunque será prácticamente imposible restaurar la flora y fauna a los niveles previos a nuestra llegada, nuestras divisiones científicas realizan en estos días multitud de trabajos sobre la superficie del planeta para conseguirlo. Una vez concluyan estos estudios y se determinen los daños producidos y como corregirlos, el planeta será puesto en cuarentena y se prohibirá el aterrizaje de toda nave y la futura colonización del planeta. Solo permanecerá en órbita uno de nuestros laboratorios para estudiar la evolución de la ecología planetaria.

Desgraciadamente, el décimo tercer planeta es de los pocos en los que se detuvo a tiempo, o eso queremos creer, el proceso de colonización salvaje.







உ

Suria, invierno 2023.

Carpa es una obra de ficción, cualquier parecido con personas, instituciones o hechos reales, es pura coincidencia.

# carpa





# D

Somos águilas

Loza ediciones

José Carlos Soto

# S