

MERCEDES COROMINAS: LA AUTORREALIZACIÓN DE UNA AERONAUTA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

MERCEDES COROMINAS: THE SELF-REALISATION OF AN AERONAUT AT THE EARLY 20TH CENTURY

XAVIER TORREBABELLA-FLIX Y MARTA MAURI-MEDRANO

Authors / Autores:

Xavier Torredabella-Flix
 Universitat de Lleida, España
xtorreba@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-1922-6785>

Marta Mauri-Medrano
 Universidad de Zaragoza, España
mmauri@unizar.es
<https://orcid.org/0000-0003-3411-4930>

Submitted / Recibido: 19/07/2023

Accepted / Aceptado: 09/01/2024

To cite this article / Para citar este artículo:

Torredabella-Flix, X., y Mauri-Medrano, M. (2024). Mercedes Corominas: la autorrealización de una aeronauta a principios del siglo XX. *Feminismo/s*, 44, 485-515. <https://doi.org/10.14198/fem.2024.44.17>

Licence / Licencia:

Este trabajo se comparte bajo la licencia de Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional de Creative Commons (CC BY-NC-SA 4.0): <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.



© 2024 Xavier Torredabella-Flix y Marta Mauri-Medrano

Resumen

El objetivo de este texto es presentar a la catalana Mercedes Corominas, una de las primeras aeronautas del mundo, que despuntó exhibiendo ascensiones en un globo aerostático y arriesgados ejercicios gimnásticos a principios del siglo XX. Así desde una perspectiva histórica, se han trazado las vivencias de una mujer «intrépida» y «transgresora», tratando de esclarecer las vicisitudes biográficas de una vida ilusionada por la aventura y la supervivencia.

Una revisión y análisis de las noticias en las fuentes hemerográficas históricas entre España, Portugal y Brasil sugestionan una hermenéutica biográfica de la protagonista en torno a los estudios de género. Primariamente, a través de una narrativa positivista que proporcionan las noticias de los periódicos de la época, se destaca un suceso de violencia machista que perturba la vida de la protagonista. Posteriormente, se considera la fuerza de voluntad y el coraje de Mercedes Corominas hacia la realización de un sueño: convertirse en aeronauta de globos aerostáticos. Mediante el seguimiento en periódicos y revistas, se descubren noticias de la continuidad de la protagonista y se aprecia una etapa

de emancipación, que la convierte en una popular gimnasta y pilota de globos aerostáticos. Son momentos de plena autorrealización personal y profesional, pero las nuevas circunstancias la trasladan a Latinoamérica a la conquista de nuevos proyectos. En suma, este particular estudio revela los estereotipos patriarcales de principios del siglo XX y, asimismo, la capacidad de resiliencia que tuvieron muchas mujeres para manifestar sus anhelos con independencia y determinación. Sin duda, Mercedes Corominas, la primera mujer española en pilotar un globo aerostático, ofrece uno de los muchos ejemplos de mujeres autorrealizadas que anunciaban al nuevo siglo el cambio social que estaban disputas a protagonizar.

Palabras clave: perspectiva de género; violencia machista; aeronáutica; gimnástica; Barcelona; siglo XX; espectáculos; deporte.

Abstract

The aim of this text is to present Catalan woman aeronaut Mercedes Corominas, one of the world's first aviators who made her name by performing hot-air balloon ascents and risky gymnastic exercises at the beginning of the 20th century. Thus, from a historical perspective, the experiences of an «intrepid» and «transgressive» woman have been traced, trying to shed light on the biographical vicissitudes of a life full of enthusiasm for adventure and survival.

A review and analysis of the news in the historical newspaper sources between Spain, Portugal and Brazil suggest a biographical hermeneutic of the protagonist in terms of gender studies. Firstly, through a positivist narrative provided by the newspaper reports of the time, an event of macho violence that disturbs the protagonist's life is highlighted. Subsequently, Mercedes Corominas's willpower and courage are considered to make her dream come true: becoming a hot-air balloon pilot. Through the monitoring of newspapers and magazines, news of the continuity of the protagonist are discovered and a stage of emancipation is appreciated, which makes her a popular gymnast and hot-air balloon pilot. These are moments of full personal and professional self-realisation, but new circumstances take her to Latin America to conquer new projects. In short, this particular study reveals the patriarchal stereotypes of the early 20th century, and, likewise, the resilience of many women manifesting their desires with freedom and determination. Without doubt, Mercedes Corominas, the first Spanish woman to pilot a hot-air balloon, give us one of the many examples of self-realised women who announced the social change they were ready to bring about to the new century.

Keywords: gender perspective; sexist violence; aeronautics; gymnastics; Barcelona; twentieth century; shows; sport.

1. INTRODUCCIÓN

En el campo de las prácticas gimnástico-deportivas en España, la primera provocación de signo feminista se sitúa a mediados del siglo XIX con la presencia de la vallisoletana Teresa Castellanos de Mesa, primera profesora de gimnástica y esgrima (Torrebadella, 2013). Pero ello sucedía en un momento en el que las ejercitaciones gimnásticas re-construían los modelos corporales contrapuestos acordes a una heterosexualidad normativa (Mauri y Torrebadella, 2021). De todos modos, la actividad gimnástico-deportiva de la mujer quedó relegada al ostracismo (Torrebadella, 2011); y solamente a finales del siglo XIX, en la configuración de los primeros estudios gimnásticos, se desvelaron las primeras profesoras oficiales de «Gimnástica» que defendieron una profesión liberal con una clara voluntad de emancipación femenina, en un campo fuertemente arraigado a la masculinidad (Torrebadella y López-Villar, 2016).

En efecto, en la historiografía española del deporte, los estudios que evocan los comienzos femeninos se inician tardíamente. Entre los más significativos (Caspistegui, 2004, 2006; García García, 2015; López Villar, 2017; Simón, 2009; Torrebadella, 2016), las autorías coinciden en la línea apuntada por Caspistegui (2004): la España de principios del siglo XX no estaba socialmente preparada para la irrupción de la mujer en el deporte, cuyos inicios fueron marginales. Por otro lado, en toda Europa las prácticas deportivas estaban sujetas al relato regeneracionista de la «moderna masculinidad» (Mosse, 2000). En el caso español, la ciudad de Barcelona representaba el paradigma más dinámico de esta nueva identidad en las expresiones de género (Torrebadella y Gutiérrez-García, 2022). La misma condesa Emilia Pardo Bazán (1851-1921) rendía simpatía a la *nueva masculinidad* que cultivaban «los ardorosos y saludables ejercicios atléticos» de la vida anglosajona; formas de cultura que venían a «robustecer y mejorar la raza» (Pardo Bazán, 1906, p. 554). Ahora bien, como apunta López-Villar (2017, p. 141), ya entonces, algunas de las prácticas femeninas manifestaban una actitud provocadora y desafiante. Por un lado, la masculinidad se veía amenazada con la presencia de la mujer en aquellos deportes considerados de violencia y riesgo: la práctica de la mujer en estos deportes se convertía en una imagen transgresora del espacio masculino. Por otro lado, la sociedad, en general,

no entendía las rebeldías feministas y se inquietaba ante la masculinización deportiva de la mujer y en la misma vida cotidiana.

Dentro de este marco, el objeto de estudio aborda la figura de Mercedes Corominas Nicasia (1886-1926), la primera mujer española en pilotar, por cuenta propia, un globo aerostático y hacer de esta práctica gimnástica-acrobática una profesión. La singular trayectoria profesional de esta mujer se inició en abril de 1905 en Barcelona. Sin embargo, como a continuación se verá, un desafortunado incidente marcó su destino y el deseo de vivir de la aventura y del espectáculo itinerante por España, Portugal y América.

Si bien Mercedes Corominas no es una desconocida (González Granda, 1990; López Villar, 2017; Rocamora, 1948; Torredadella-Flix, 2014), no existen estudios que atiendan particularmente su vida personal y profesional. Aparte, fuera de los estereotipos de mujeres contempladas en el corpus de la *literatura feminista*, son muy pocas las obras de referencia para poder completar y comprender cómo era la vida –privada y pública– de aquellas mujeres que a principios del siglo XX desearon mostrarse auténticamente genuinas y muy diferentes a lo que la sociedad patriarcal de aquella época esperaba.

Por consiguiente, este estudio pone en valor el alcance de Mercedes Corominas en el campo del deporte, pero, sobre todo, en el contexto de una España social y culturalmente rezagada en el avance feminista y las conquistas democráticas. Así, el objetivo de este artículo es personificar uno de los tantos *feminismos silenciados* en la historia. Concretamente se pretende visibilizar la singular autorrealización de Mercedes Corominas en el paradigma social y las vicisitudes de una «mujer no notable» y *descartada* por la cultura dominante (Nash, 1985). En suma, re-conocer a Mercedes Corominas en el entorno de las prácticas deportivas «transgresoras» y los estereotipos no feminizados de la mujer de principios del siglo XX (López Villar, 2017).

La metodología parte de la revisión de fuentes históricas. Se han consultado periódicos y revistas gráficas en portales digitales: Arxiu de Revistes Catalanes Antiques (ARCA), Hemeroteca de la Biblioteca Nacional de España (HBNE), Galiciana: Biblioteca Dixital de Galicia, Biblioteca Virtual de Andalucía, Biblioteca Virtual de la Prensa Histórica, Hemeroteca Digital Municipal de Lisboa (HDML) y Hemeroteca Digital Brasileira.

Ciertamente el estudio atiende a un relato histórico de corte positivista, pero también sujeto a un discurso social y de género, en tanto que se centra

en las vidas de las *otras mujeres*, no menos representativas e importantes, al margen de las llamadas «mujeres notables». Estas *otras* también son protagonistas históricas de las luchas sociales y feministas (Nash, 1985).

Asimismo, para abordar la historia de género y las violencias machistas se analizan noticias de las crónicas de sucesos y sentencias judiciales. Como menciona Ramírez Ruiz (2015), esta pesquisa es «una fuente rica en la información dentro de los parámetros mentales y legales de su tiempo. Pero, al mismo tiempo, una fuente aún más interesante si se trabaja sobre ella aplicando la visión de género y las metodologías epistemológicas» (p. 153). Además, las noticias y crónicas de las sentencias judiciales, aunque la información no sea del todo precisa, aportan relevantes notas de los tribunales (Aldave, 2018). En suma, todo este campo metodológico-documental es el utilizado en el presente estudio.

En cuanto a la hermenéutica se aborda un enfoque de género a partir de una historia de vida. En primer lugar, se destaca un suceso de violencia machista que afecta a la protagonista. Seguidamente, se considera el empoderamiento de Mercedes Corominas hacia la autorrealización de un sueño: el pilotar un globo aerostático. Continúa con una etapa de emancipación, que la convierte en propietaria de un globo aerostático y alcanza la autorrealización personal y profesional. Para concluir, llega el desenlace hacia la conquista de nuevos proyectos de vida que se desenvuelven en el nuevo continente.

2. LA MUJER EN LA BARCELONA DEL «NUEVO SIGLO»

En la España de principios del siglo XX, la concepción de una sociedad aristotélica y androcéntrica, en la que las mujeres encarnaban el origen de todos los males, permanecía muy identificada en el imaginario del patriarcado, sobre todo, en el marco mental católico-conservador. Además, la construcción liberal y mítica sobre el origen deportivo del Estado, ejemplificado en «el rapto de las sabinas» –tesis de Ortega y Gasset (1966) –, alimentaban la idealización romántica y medievalista de *una mujer de un solo hombre*. El maniqueísmo religioso sobre la mujer y la superposición de los estereotipos burgueses de la feminidad roussoniana sostenían los fundamentos morales de una sociedad patriarcal; una sociedad en donde las mujeres habían sido despojadas de todo protagonismo, separadas de la esfera pública y asimiladas al proceso de civilización en la invención de la mujer burguesa (Varela, 1997).

Efectivamente, como consideraba Carmen de Burgos (1867-1932), el estancamiento cultural de las clases medias confirmaba «mucho del espíritu señorial de la Edad Media», fijándose en aquella educación de adorno que nada tenía que ver con el realismo de las labores domésticas que les aguardaba (De Burgos, 1906, p. 30).

Así, en el siglo XX, la idea de la mujer asalariada –o libre– era estigmatizada por la cultura católico-burguesa y hacía de esta un ser dependiente del matrimonio y del auxilio económico del marido (Nash, 1983). En España no existían pues, aparte de las esferas racionalistas del anarquismo y socialistas, fuerzas liberales y positivistas capaces de sostener un movimiento ideológico y feminista que cuestionase el lastre de la tradición (Aresti, 2000).

Ciertamente, fue el activismo y la desobediencia de las propias mujeres la palanca que desniveló la sociedad tradicional. La lógica capitalista utilizó los estereotipos de la *mujer nueva* para impulsar la modernidad y nuevos campos de producción y de consumo. La recreación de marcos sicalípticos utilizados por las artistas –del teatro, del canto, del baile, de la música, o de la gimnástica y el circo...– (Zubiaurre, 2015), y otras mujeres deseosas de emancipación, al montar en bicicleta, ejercitarse en la esgrima, vestir con pantalones, lucir trajes de baño, hacer de chóferes de automóvil, de toreras o futbolistas, eran las que atentaban a los valores de la masculinidad moderna.

No obstante, las canónicas fuerzas del patriarcado todavía situaban a las mujeres en la predestinación; la idealización de una mujer dócil, sumisa y obediente, buena hija, dulce novia, fiel esposa, abnegada madre y «ángel del hogar», marcaban el *equilibrio* social. Con lo cual, los dispositivos de feminización de la mujer burguesa, depósito de costumbres y de marcos mentales del antiguo régimen, prevalecían y sostenían los ejes moralizadores de una sociedad dominante que se resistía a los cambios republicanos. Incluso los hombres de ciencia y de progreso social buscaban argumentos, en donde no los había, para apoyar la inferioridad de las mujeres (Tacoronte, 2014).

En cuanto a Barcelona, era la primera fuerza industrial de España; una ciudad cosmopolita y liberal cuyo tejido urbano de clases medias, y un movimiento obrero cada vez más cohesionado, acogía positivamente los derechos democráticos y sociales. Ahora bien, como apunta Bahamonde (2011), también era la ciudad en la que «surgió el primer tejido deportivo, sobre la base de una nutrida red de asociaciones que ágilmente mantenían el diálogo

entre deporte y política, por la militancia de algunos de sus miembros, y aseguraban las relaciones con el extranjero» (pp. 98-99).

Dentro de este contexto, el activismo de la sabadellense Teresa Claramunt (1862-1931), procesada y encarcelada en varias ocasiones, solamente por divulgar sus ideas de justicia social, representaba la pujanza del feminismo librepensador (Pradas, 2006; Vicente, 2005). En 1905 Claramunt respondía a los problemas sociales de la mujer con claridad y contundencia: «la principal causa del atraso de la mujer está en el absurdo principio de la superioridad que el hombre se atribuye» (como se citó en Pradas, 2006, p. 200). Se descubre, pues, que las principales reivindicaciones feministas en Barcelona se encontraban en las capas obreras y asalariadas que trataban de agruparse en movimientos sindicales, para reivindicar mejores laborales, verbigracia: la Sociedad Autónoma de Mujeres (1892-1898).

Por otro lado, la preocupación social de las capas conservadoras se hacía cada vez más sensible. Las *feministas* barcelonesas se mostraban diáfaramente transgresoras, invadían el espacio público, desautorizaban la tradición y los convencionalismos moralizantes. Ciertamente, la sociedad pudiente acusaba a «los delirios de los feministas dogmáticos y de cuantos se dicen apóstoles de la emancipación de la mujer», de «ser bandera de escuelas disolventes y anarquistas» (González Blanco, 1904, p. 7).

Ahora bien, ante la ausencia pública de un *feminismo radical*, existía un bisoño *pensamiento feminista* que venía de la intelectualidad burguesa. En este paradigma se destacaba la omnipresente Emilia Pardo. Pero al margen, existían otras voces censuradas que sufrían el poder represivo y la violencia física del Estado (Tacoronte, 2014).

Efectivamente, la emancipación de las mujeres se encontraba en la cuestión social nuclear de principios del siglo y, por consiguiente, las controversias que planteaba el feminismo cuestionaban una sociedad que deseaba aparentar modernidad, progreso y civilización. Este marco se visibilizaba especialmente en Barcelona. Allí todos deseaban emanciparse: el nacionalismo catalán, la clase proletaria y, también, las mujeres feministas y libres pensadoras. Desde finales del siglo XIX en Barcelona se alojaba un cultivado círculo feminista que venía favorecido por Teresa Claramunt, Ángeles López de Ayala y Dolores Zea, el Colegio de la «Sociedad Progresiva Femenina» y el periódico *El Progreso* –órgano de las sociedades femeninas democráticas

españolas– o en la misma Escuela Moderna de Francisco Ferrer y Guardia (Cortada, 2008). Otro aspecto del feminismo más moderado quedaba encarnado en las reconocidas figuras de Dolors Monserdà i Vidal (1845-1919), que representaba una posición católica (Monserdà, 1908), o el feminismo catalanista y liberal de Carmen Karr i Alfonsetti (1865-1943), que se divulgaba a través de la revista mensual *Feminal de La Il·lustració Catalana* (Muñoz, 2012; Nash, 1983).

La emancipación económica de las mujeres era la aspiración del feminismo del nuevo siglo. Naturalmente, esta era la idealización que concurría en los discursos de las esferas ideológicas socialistas y, sobre todo, en los círculos anarquistas. Ambos luchaban por el convencimiento de que la mujer «saldrá de su aislamiento y de su inconsciencia y empezará a formar parte de la vanguardia progresista del siglo nuevo que, según se ha predicho ya por algunos, será el siglo de la mujer» (Montefiore, 1903, p. 11).

En efecto, como mencionaba De Burgos (1906, p. 14), Cataluña era «la región más floreciente de España; en ella la mujer encuentra ocupación en las industrias, muy desarrolladas, y su suerte es mejor que en las otras provincias». De aquí que los discursos del movimiento obrero también buscasen las complicidades de las mujeres para cohesionar fuerzas en la lucha social. Ahora bien, para este movimiento, las *mujeres libres* eran aquellas que podían emanciparse de la explotación fabril para vivir dignas de los quehaceres domésticos, de la familia, de la «misión elevada, siendo esposas y siendo madres y no como esclavas ni como instrumentos de explotación» (*Solidaridad Obrera*, 16/11/1907, p. 1).

3. CRÓNICA DE UN SUCESO DE VIOLENCIA MACHISTA

Las primeras noticias que aparecen de Mercedes Corominas tienen relación con un dramático suceso: fue víctima de un *crimen pasional*. Los periódicos de Barcelona –*La Publicidad*, *El Diluvio* y *La Veu de Catalunya*– ofrecieron detalladas crónicas. Se cuenta que sufrió tres puñaladas asestadas por su marido, pero que logró salvar la vida. No obstante, hay que considerar que este tipo de crónicas alimentaban la curiosidad popular y desprendían anécdotas y detalles que invadían el ámbito privado (Aldave, 2018).

La joven Mercedes contrajo matrimonio con otro joven de Barcelona, llamado Andrés Suñé Gispert –Sunyé (Suñé) o Junyent–, pero la falta de

recursos los llevó a vivir con los padres de Mercedes. Ambos trabajaban en una fábrica de aprestos textiles, pero fueron despedidos por causas ajenas al trabajo. Contaba la vecindad que los suegros tenían carácter arisco, y que el marido se entregaba más al juego de los naipes y las tabernas «que las herramientas del trabajo, por lo que hubo de sufrir varios arrestos gubernativos» (*La Publicidad*, 25/10/1904, p. 2). De aquí la debilitada convivencia conyugal que pronto perdió la armonía con riñas y peleas. El conflicto apartó al marido de la casa para vivir por cuenta propia y sin Mercedes. Se cuenta que, durante varias veces, «las reconciliaciones aseguraron la paz del hogar conyugal por muy poco tiempo» (*La Publicidad*, 25/10/1904, p. 2). No obstante, se repetía la situación y Andrés se veía obligado a marchar de la casa de sus suegros y de su esposa. Según los conocidos, el joven llevaba una vida de tarambana y vagancia. Así decía *La Publicidad* (25/10/1904, p. 2): «no faltan aficionados a lo pasional que buscan en supuestas infidelidades la clave de estas desavenencias conyugales, y en un acceso de celos la explicación del sangriento epílogo que aquellas han tenido esta mañana». Al parecer, la desconfianza y los celos marcaron la relación, días antes de la prevista ascensión en globo de Mercedes con el conocido capitán Dardé:

Entre las compañeras de Mercedes llegó a poner en duda la fidelidad de éste a su esposo, y hasta, según se dice, llegaron a facilitar a éste pruebas de tal peso que le convencieron de su desgracia, motivando estos chismes, más o menos fundados, la separación de los esposos. (*El Diluvio*, 26/10/1904, p. 9-10)

Pues bien, el 25 de octubre, hacia las once de la mañana, Andrés –de 27 años– se presentó en casa de Mercedes –n.º 23 c/ Sant Pacià– y, durante una tensa discusión en el portal, le asestó tres puñaladas: en el brazo, en la parte superior del pecho y en el costado abdominal. Mercedes salió a la calle pidiendo auxilio y fue trasladada al hospital de la Santa Cruz, con pronóstico muy grave. Andrés fue detenido inmediatamente por un guardia municipal, y comentó: «he muerto a mi mujer, pero ella tenía la culpa». Se cuenta que Andrés imploró a las vecinas «que compareciesen en el Juzgado a demostrar la infidelidad de su esposa» (*El Diluvio*, 26/10/1904, pp. 9-10).

En aquellos tiempos, decía el criminólogo Bernaldo de Quirós (1906), en los *crímenes pasionales* –o de violencia machista–, el móvil venía casi siempre

de un problema sexual o económico. En cuanto a la descripción del agresor, apuntaba al estereotipo del obrero bronco:

Viste el agresor con la achulapada manera de los organilleros, americana negra, pantalón de pana bombacho y boina. Su rostro es vulgar, de facciones duras a las que quitan la expresión unos ojos grises de mirar frío y poco franco. (*La Publicidad*, 25/10/1904, p. 2)

Parece, pues, que el marido de Mercedes encaja en el perfil del obrero que caracterizaba las frecuentes agresiones machistas a principios del siglo pasado:

El perfil del maltratador es el de un varón, de mediana edad (34 años) [...] Todos son declarados insolventes. La mitad de ellos tienen instrucción, aunque en algunos casos se especifica que «elemental» o «sabe leer y escribir». [...] Los agresores son mayoritariamente los maridos, concretamente el 61%, sin embargo, de manera muy significativa, la mitad de ellos (50%) vivían separados de su mujer/víctima en el momento de la agresión. (Ramírez Ruiz, 2015, p. 140)

Efectivamente, Barcelona era una ciudad cosmopolita y desenvuelta, que satisfacía el ocio de una opulenta clase burguesa y que se enorgullecía del regeneracionismo catalán, modernista y de distinción cultural; también de un proceso de unificación política del catalanismo (De Riquer, 2001). Ahora bien, por otro lado, escondía una sociedad con grandes desigualdades sociales y ambientes turbios (Bembo, 1912).

El 6 de mayo de 1905, la Sección 2.^a del Tribunal de Barcelona señaló el juicio oral contra el marido de Mercedes. El procesado dispuso de la defensa del letrado Enrique Gal. Se decía que «de la prueba testifical resultó que la lesionada, falta de trabajo, y con consentimiento de su marido se dedicaba a las lidias taurinas, como señorita torera, y a las ascensiones de globo» (*La Publicidad*, 25/10/1904, p. 2). El abogado fiscal acusó al procesado de autor de un delito con el «agravante de parentesco» y pidió dos años y dos meses de prisión y el pago de las costas. Por su parte, el abogado defensor argumentó que el acusado había actuado en «legítima defensa, por haber sido maltratado de obra por su mujer, y alternativamente, que concurrían los atenuantes de arrebató y obcecación» (*La Publicidad*, 25/10/1904, p. 2).

Se desconoce la sentencia final, pero, en cualquier caso, en España –como en Italia y Portugal– no se permitía el divorcio; una situación anacrónica y

de atraso cultural que perjudicaba gravemente a la mujer. Así se refería De Burgos:

El hombre es más fuerte; las costumbres toleran muchas de sus faltas, hasta el punto de llamar el Código adulterio a la de la mujer y absolver al marido que la mata, mientras que denomina sólo infidelidad a la del hombre y nada atenúa la venganza de la esposa. (De Burgos, 1904, p. 42)

4. EL EMPODERAMIENTO DE MERCEDES

Mercedes se ejercitó corporalmente asistiendo a los gimnasios de Fidel Bricall, de Amadeo Llaverías –gimnasio de Colón– y de Arturo Santanach, eran los mejores de la ciudad (*Los Deportes*, 2/09/1905, p. 57). La asiduidad en estos gimnasios en los que se preparaban físicamente muchos profesionales del espectáculo gimnástico-acrobático posibilitó que Mercedes conociese a personas que se dedicaban a esta profesión (Dalmau, 1947), entre ellos el capitán Dardé –o Josep Darder–. Dardé era un apuesto joven que se estableció en Barcelona y viajó con su globo Montgolfier por muchas poblaciones españolas. En Barcelona, también dirigió funciones de gimnástica acrobática, taurina y de globos aerostáticos hasta mediados de los años veinte.

A principios de siglo Barcelona se había convertido en una escuela de aeronautas, incluso había una empresa de construcción de globos aerostáticos. En poco tiempo se dieron a conocer destacados pilotos: Juan Camprubí, capitán Gimeno, José Farriols, capitán Vilaregut (Jaime Sunyé Vilaregut), capitán Dardé, capitán Josep Ibars Claveria, Francisco Vidal, capitán Juan Gabarró, José Figueras Cuatrecasas, Elias Calvo, Vicente Purroy, y otros tantos, algunos de los cuales perecieron en plena actividad profesional (Artis, 1918; Brotons, 2012).

En la plaza de toros «Antigua» (Barceloneta), para el domingo 9 de abril de 1905, a las cuatro horas, se anunciaba una ascensión doble del capitán Dardé con el restaurado globo «Ville de Lyon», en compañía de la señora Mercedes Corominas, que ambos brindarían «por la prosperidad de la nación española» (*El Diluvio*, 7/04/1905, p. 4). Parece que esta fue la primera y accidentada actuación de Mercedes:

Cuando el aeróstato estuvo en condiciones de elevarse sujetáronse ambos aeronautas en dos sillas fuertemente amarradas con listones, y al grito de «suelten todos» empezó el globo a elevarse paulatinamente, y apenas

traspuestos los muros de la Plaza descendió en el paseo del Cementerio. Cerca el globo de tierra, deslizóse por una cuerda el capitán Dardé; pero apenas hubo tocado el suelo, elevóse de nuevo el globo, perdido lastre, llevándose a la aeronauta, la cual sujetóse fuertemente en su asiento, dispuesta a arrostrar el peligro que pudiera haberle en su inesperada ascensión. Afortunadamente, descendió pronto el aeróstato, frente a los cuarteles nuevos «el Parque, en la amplia plazoleta en que hacen instrucción los reclutas, y allí se deslizó por la cuerda la valerosa mujer, algo pálida, pero serena». (*El Diluvio*, 10/04/ 1905, p. 9)

Para el domingo siguiente, Mercedes estaba dispuesta a colgarse de un trapecio, tal y como habían realizado otros intrépidos aeronautas: «La capitana de los aires doña Mercedes va a demostrar que eso de elevarse en globo es algo tan fácil como hacer calceta [...] capitana y capitán ocuparán su trapecio respectivo, naturalmente» (*El Diluvio*, 10/04/1905, p. 9).

En aquellos momentos, solamente *Los Deportes* (Barcelona, 1897-1910) –la prestigiosa revista ilustrada de cultura física que llegaba a toda España, fundada por el librepensador Josep Lluas y Pujals (1852-1905) y Narciso Masferrer y Sala (1867-1941)– ofrecía el apoyo a la forja de un deporte femenino sin límites. Por eso se pedía más atención a la educación física escolar y, a la vez, difundir la gimnástica y el deporte «por todos los medios para crear juventudes femeninas, no como hoy raquílicas y enclenques, sino sanas, con buen desarrollo, llenas de vida y lozanía» (Llaverías, 1905c, p. 491). Al propósito, se mencionaba que Mercedes se había propuesto crear una posición independiente y que estaba próxima a conseguirlo:

Debido a su presencia de ánimo y a su arrogo, nombradía no le falta; lo cual la coloca al lado de otras muchas mujeres (que aun siendo una excepción) han sobresalido en todo tiempo, demostrando que el llamado sexo débil, lo mismo en los ejercicios de fuerza y resistencia que en las más arriesgadas pruebas de coraje y de valor, puede llegar a valer tanto como el sexo fuerte. (*Los Deportes*, 2/09/1905, p. 57)

Por su parte, Amadeo Llaverías Roviroso (1871-1935), director del gimnasio de Colón y redactor de *Los Deportes* (Torrebadella, 2018), declaraba la intención de proteger aquellas pocas mujeres que ya estaban demostrando la capacidad de asemejarse física e intelectualmente a los hombres:

¿Qué de particular tiene que la mujer llegue a escalar los más altos e inaccesibles picos del Himalaya, que sea a veces intrépida aeronauta o infatigable

nadadora, o que se la halle en los circos haciendo un sin fin de habilidades atléticas, ecuestres y de todo género, si por otro lado la vemos heroínas [sic] en la guerra, infatigable en el trabajo por rudo y pesado que se le busque, así también como penetrar en jaulas de fieras, habérselas con los toros, etc., etc.?

Así va ello; la mujer es, en muchos casos, es [sic] tan fuerte y más ágil que el hombre y no digo si fugará a veces su genio en libros y otras grandes producciones debidas a su mentalidad. (Llaverías, 1905b, p. 608)

Probablemente, estas palabras de Llaverías fueron influenciadas al observar los ejercicios gimnásticos de Mercedes. Efectivamente, *Los Deportes* ofreció noticias de la aeronauta y promocionó su imagen: una mujer, que suspendida de un aerostato y colgada de unas anillas, realizaba arriesgados ejercicios mientras era conducida hasta el mar, punto en el que se iniciaba el descenso; toda una atracción que demostraba que las mujeres podían semejarse a los aventajados acróbatas de la aerostación. *Los Deportes* honró a la joven con varias crónicas y una portada [figura 1].

Figura 1. La capitana Mercedes



LA CAPITANA MERCEDES
INTRÉPIDA AERONAUTA

El domingo próximo pasado hizo su última ascensión con el colosal *montgolfier*, *Barcino*. Poco antes de la ascensión hubo un conato de incendio en la cúpula del aerostato, lo cual no fué óbice para que la señora Corominas emprendiera valerosa su viaje y sin que tampoco hiciera mella en su ánimo el fuerte viento que en aquellos instantes imperaba. Al sojarsarse las amarras, prorrumió el público en una estrondosa salva de aplausos, comentando, admirado, los ejercicios de anillas que, á gran altura, efectuaba tan intrépida aeronauta.

Después de un viaje completamente feliz, tuvo efecto el descenso en el mar, acudiendo prontamente en su auxilio las dos embarcaciones que para este servicio se hallaban de antemano contratadas.



LA AERONAUTA
Dña Mercedes Corominas



El próximo lunes volvió á remontarse desde la Plaza de Toros Vieja, y sin otro aparato que un trapico sencillo en el que hizo algunas figuras y evoluciones de no escasa temeridad.

El descenso fué de los más felices, pues tuvo efecto en el punto de anclaje que circunda la espectacular Plaza de Taldá.

Como es de rigor en tales casos, acudió allí una partida de guardias municipales á caballo, que auxiliada por los de á pie mantuvo á raya la natural curiosidad de la gran multitud allí afanosamente congregada desde todos los ámbitos de nuestra ciudad.



Fuente: *Los Deportes*, 30/09/1905, p. 601; Portada, 14/10/1905. ARCA

El espectáculo causaba una gran sensación, todo salía como era de esperar y Mercedes adquiría reconocimiento y prestigio. Las actuaciones para

las semanas siguientes, en las plazas de toros de Barcelona, se publicitaban con grandes carteles. Periódicos populares como *El Diluvio* anunciaban las ascensiones de quien era la única mujer que en España se atrevía a desafiar uno de los dominios más considerados de la masculinidad: «la mujer más valiente del mundo, no hay otra, la arrojada Capitana Doña Mercedes» (*El Diluvio*, 15/04/1905, p. 4); «Capitana Mercedes», «Reina de los aires», «mujer cometa» (*El Diluvio*, 14/09/1905, p. 3); «la mujer cometa, la mujer voladora, la reina de los aires, sin rival», «completamente sola sin más apoyo que unas anillas» (*El Diluvio*, 24/09/1905, p. 4); «horripilante ascensión con el trapecio completamente sola.– Arrojo varonil.– La mujer más valiente del mundo.– El águila humana.– *Non plus ultra*.– Desprendimiento, temeridad y sangre fría» (*El Diluvio*, 30/09/1905, p. 3).

La muerte del barcelonés Vicente Purroy Gracia, en su primera ascensión pública –6 de agosto de 1905–, al caerse y golpear contra el empedrado de la calle Caspe, provocó la reacción pública. En vista de los fatídicos accidentes se pedía a las empresas garantizar la completa seguridad del espectáculo y prohibir las ascensiones a quienes no hubiesen demostrado suficiente pericia en la profesión (*La Publicidad*, 7/08/1905, p. 3). Ante la probable suspensión de los previstos espectáculos de aeronautas noveles de ambos sexos, se manifestó Llaverías. Pedía una mejor formación gimnástica y técnica de los aeronautas y ofrecer más recursos para organizar este tipo de espectáculos, pero no abogar «para que desaparezcan estos espectáculos interin subsistan las corridas de toros, novilladas, tiro de piedra al palomo, domadores de fieras y otros actos anacrónicos; de temeridad unos y de salvajismo los más» (Llaverías, 1905a, p. 532).

La muerte de Purroy provocó una temporal suspensión de todas las ascensiones aerostáticas. En parte, pudo ser uno de los motivos que hiciesen que Mercedes no actuase más en Barcelona. La «afamada aeronauta» se presentó el domingo 5 de noviembre en el Circo Taurino de Valencia; estaba previsto que, entre la lidia de novillos, «la intrépida aeronauta Mercedes Corominas» verificara una ascensión en el magnífico globo «Barcino» (*El Pueblo*, 5/11/1905, p. 2). No obstante, la rotura de las telas, debido al fuerte viento, provocó la suspensión para el domingo próximo, día 12 (*Las Provincias*, 6/11/1905, p. 2). A finales de diciembre Mercedes realizaba otro

ascenso en globo en unas fiestas deportivas de Terrassa (*Los Deportes*, 2/12/1905, p. 786).

5. LA EMANCIPACIÓN DE MERCEDES

Mercedes permaneció en Barcelona hasta principios de 1906. En este año se marchó, probablemente influenciada por los desagradables sucesos del pasado y los obstáculos provocados por los accidentes ocurridos. Desde entonces, parece ser que no volvió a Barcelona, al menos no para elevarse en globo.

El domingo 13 de mayo de 1906 Mercedes se encontraba en Alicante y realizó arriesgadas ascensiones en un colosal globo llamado «Franco-Español». En las ascensiones permanecía suspendida y «completamente sola, sin más apoyo que el de unas anillas, practicando ejercicios durante el viaje aéreo» (*El Graduador*, Alicante, 13/05/1906, p. 5). También realizó varias intervenciones acompañadas del capitán Camprubí –Joan Camprubí i Valls–, del que se decía era su maestro. El día de San Juan realizaron un número en el que ambos viajaban asidos, cada uno en un simple trapecio realizando ejercicios a un mismo tiempo (*El Graduador*, 24/06/1906, p. 3). La crónica literaria y los versos de Juan Huelgas Casanovas, después de observar las peripecias de la aventurera, que precipitó el globo en el mar, decían que anunciaban nuevos tiempos en que «los hombres, dentro de unos cuantos años, tendrán que dedicarse a amas de cría»:

Anda vete por el aire, qué sabe Dios donde irás. Anda y sube con el globo en que Mercedes se va. Sube pronto, sube pronto, sube y no bajas ya más, que yo con ella en el aire pasaba una eternidad. (Huelgas, 1906, p. 2)

El 22 de julio, la capitana Mercedes y el capitán Camprubí participaban en la Plaza de Toros de Granada luciendo el globo «Franco-Español». Según el *Noticiero Granadino* (26/07/1906, p. 2) se trataba de un espectáculo inmensurable: «un fenómeno aéreo sin rival en el mundo».

Por lo tanto, Mercedes se presentaba como la única mujer que destacaba entre los mejores aeronautas masculinos. No obstante, el momento coincidía con los inicios de la aerostación deportiva y los primeros concursos. El aristocrático Jesús Fernández Duro (1878-1906), fundador del Real Aeroclub

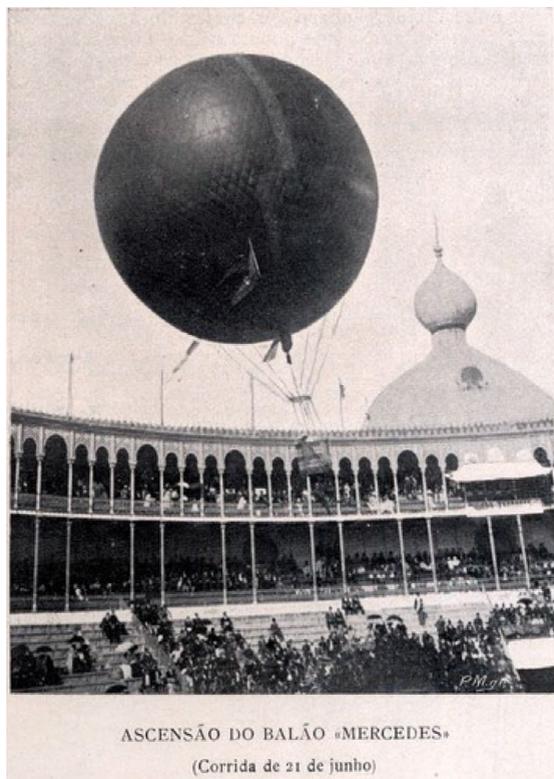
de España, era la figura más destacada y el primero que cruzó los Pirineos en globo. Lamentablemente, Fernández Duro falleció –el 9 de agosto de 1906– por una eventual enfermedad (Torrebadella-Flix, 2014); toda la prensa acentuó el desgraciado fallecimiento del aeronauta:

No hace mucho tiempo, NUEVO MUNDO publicaba el interesante y dramático relato del viaje aéreo que Fernández Duro realizó a través de los Pirineos y que constituyó un notable récord, y en aquella ocasión reconocimos en el aeronauta una encarnación de aquel antiguo espíritu español aventurero y dominante que tan grandes cosas hizo en los siglos de Isabel la Católica y Carlos V. (*Nuevo Mundo*, 16/08/1906, p. 2)

Al respecto, Emilia Pardo (1906) mencionaba: «Todo el movimiento de la aerostación en España fue obra de Fernández Duro» (p. 554). En cambio, contrasta la *invisibilidad* de Mercedes, que no tenía más referencia que la que directamente podía impactar en el espíritu romántico de algunas otras jóvenes. Mercedes no procedía de una familia acomodada, y puede decirse que, a excepción de la revista *Los Deportes*, apenas se valoraban los históricos aires de modernización deportivos que estaban emprendiendo algunas mujeres en la sociedad española.

En 1906 la aeronauta catalana se trasladó a Portugal, actuó en Lisboa, Matosinhos, Espinho y en el circo Calderón de Oporto. Durante tres veranos promovió exhibiciones aerostáticas y espectáculos, suspendiéndose aún del trapecio. Allí se casó con el lusitano Francisco Pedro Monteiro, célebre picador taurino (Ferreira, 1986). En concreto, actuó ocasionalmente en la Plaza de Toros Campo Pequeño. El 21 de junio de 1908 [figura 2], en plena temporada taurina, Mercedes amenizaba los momentos previos a la gran corrida (*El Toreo*, 27/06/1908, p. 4). Fue destacada la actuación en la corrida del 20 de septiembre de 1908, en homenaje al centenario de la guerra peninsular y al ejército portugués: «demostró que es española por la serenidad y valor que demostró en tan arriesgada ascensión, la cual hizo con mucha felicidad, siendo frenéticamente aplaudida» (Gómez, 1908, p. 2).

Figura 2. Ascensión del globo «Mercedes»



Fuente: *Tiro e Sport*, 31/07/1908, p. 9. HDML

En agosto de 1908 Mercedes se encontraba en España y realizó varias ascensiones en La Coruña y Vigo. El día 25 actuó en el campo del *Foot-ball* Club Vigo ante un numeroso público que presenció cómo el globo se elevó a más de 900 metros. El día 30, después de ascender en La Coruña, volvió a realizar otra ascensión en Vigo, tal y como se había previsto; naturalmente, el espectáculo fue todo un éxito y causó mucha satisfacción a los socios del FC de Vigo [figura 3].

Figura 3. «La aeronauta catalana a Vigo»



Fuente: *La Il·lustració Catalana*, 27/09/1908, p. 4. ARCA

En relación con estas ascensiones, *Los Deportes* volvió a informar de la «intrépida aeronauta» y de la aventurada exhibición que protagonizó en Vigo. Resulta que la ascensión en globo libre fue la más arriesgada, «pues el viento soplaba hacia el mar y tuvo necesidad de atravesar la ría y descender cerca de la marola ya casi en alta mar, al lado de un pueblo pesquero denominado «Meirás»» (*Los Deportes*, 15/09/1908, p. 389).

El acontecimiento de Vigo también fue noticia en *Feminal*, la revista que dirigía la mencionada Carmen Karr, que representaba el estereotipo cultural femenino que impulsaba el catalanismo: «las catalanas son inteligentes, hacendosas; tienen espíritu cosmopolita, deseo de instruirse; son activas y ¿por qué no decirlo? creo que las más cultas de España» (De Burgos, 1906, p. 14). Así *Feminal* ofreció una nota gráfica –firmada por B. M.– de la ascensión en Vigo de la «compatriota» catalana, mencionando que «rendía un tributo a los actos de valor y a la temeridad, que, realizados por la mujer, demuestran que esta es capaz de ocupar su lugar en todas las esferas de la actividad humana» (B. M., 1908, p. 648) [figura 4]. El reconocimiento a Mercedes era

indiscutible y, ahora, acompañada de su segundo marido, regresaba a España con el propósito de realizar una gira.

Siguiendo los periódicos se aprecian actuaciones del «globo Mercedes» en Bilbao, Vigo, La Coruña, Santander, Valencia y Madrid. En Bilbao actuó el domingo 21 de marzo de 1909 en la Plaza de Toros, antes de la novillada. El domingo 4 de abril también realizó otra ascensión en esta plaza, sin ningún incidente (*El Correo Español*, 5/04/1909, p. 3). El 23 de mayo, en la Plaza de Toros de Santander, la novedad de la fiesta era la presencia de Mercedes que coreaba «éxitos en cuantas ascensiones ha verificado en las más importantes capitales del extranjero y España y últimamente en Bilbao, donde tuvo que repetir la ascensión a instancias del público» (*El Cantábrico*, 22/05/1909, p. 2).

En efecto, los periódicos ofrecieron breves noticias de las ascensiones de Mercedes. Es destacable la que protagonizó en Santander, el 23 de mayo. Después de ascender de la Plaza de Toros, más tarde fue recogida en Peña del Castillo por el expresidente de la República de Venezuela (1899-1908), el general José Cipriano Castro –exiliado político–, que pasaba por las afueras de la capital y regresó a la intrépida aeronauta en su coche a Santander» (*Heraldo de Tarragona*, 25/05/1909, p. 3).

Mercedes también actuó en Madrid en junio de 1909 y durante la primavera y verano de 1910. Las ascensiones tenían lugar en el Recreo de la Castellana, los domingos y los jueves [figura 4]. La primera ascensión se verificó el jueves 24 de junio, festividad de San Juan, y se anunciaba como un «emocionante aliciente de una excursión en globo realizada por la intrépida Srta. Mercedes Corominas reina de los aires» (*El País*, 20/06/1909, p. 3). Esta ascensión estuvo a punto de acabar en fatalidad. El globo que salió de la Castellana, después de hora y media de vuelo, cayó en la vía férrea, cerca de Vallecas y «estuvo a punto de ocurrir una catástrofe, porque a los pocos minutos de retirarse la aeronauta de la vía, pasó un tren con dirección a Madrid» (*La Correspondencia Militar*, 25/06/1909, p. 2).

Precisamente fue la aristócrata Emilia Pardo quien apreció el valor de Mercedes. En 1907 tuvo la oportunidad de ver a Mercedes en la Plaza de Toros de La Coruña; y ahora, en relación con el nuevo incidente en Madrid, aprovechó la circunstancia para tratar la cuestión de género:

La señorita Corominas, «reina de los aires», sin más compañía que su intrepidez—recuérdese que las señoritas no pueden ir solas ni a la tienda de enfrente,—se iba a hacerles competencia a las águilas, si las hubiese en estos climas; y hora y media volaba tranquilamente, hasta venir a caer en Vallecas, afortunadamente sana y salva, pero entre los rieles de la vía, donde tres minutos después pasaba el tren, que a poco pudo aplastarla... (Pardo Bazán, 1909, p. 458)

Ahora bien, dejar el protagonismo a una mujer sola no era común. De aquí que se requiriese la colaboración y «pericia del piloto profesional», el capitán Martínez, para hacer más atractivo y seguro el evento (*El País*, 23/06/1909, p. 3).

Figura 4. «Varias notas de actualidad»



MADRID. LA AERONAUTA SEÑORITA COROMINAS
EN LA BARQUILLA DEL GLOBO CON EL CUAL HA
VERIFICADO DOS ASCENSIONES

Fot. R. Cifuentes

Fuente: *Actualidades*, 30/06/1909, p. 14. BNE

Las noticias de Mercedes circulaban por todos los diarios y en muchas ciudades se requería su presencia. Participó con éxito en la Exposición Regional Gallega (*Gaceta de Galicia*, 8/10/1909, p. 1) y en la Exposición Regional de Valencia (*La Correspondencia de Valencia*, 11/10/1909, p. 1). En esta última realizó varias ascensiones –el 10 y 24 de octubre y el 1 de noviembre–, estrenó el globo «Melilla», de 800 metros cúbicos de gas, y ascendió con un conocido *sportsmen* de quien se decía era su hermano, Joan Corominas.

Aparte, en esta ciudad, el domingo 12 de septiembre, sucedió el trágico accidente del globo «Mariposa» del capitán Esteban Martínez Díaz, que fue arrastrado por el fuerte viento hacia el interior del mar, perdiéndose para siempre y acabando con la vida de este experimentado y querido aeronauta (Hernández, 1909).

Las revistas de sociedad no solían otorgar demasiada atención a la aeronauta catalana. Las crónicas, aparte de alguna imagen aislada, apenas resaltaban elogios a la conquista social de una mujer cuyas proezas eran comparables a las del sexo opuesto. Verbigracia, la noticia que ofrecía *La Hormiga de Oro* de la Exposición de Valencia:

Dos nuevas atracciones tuvieron lugar la semana última en la gran pista de la Exposición: la ascensión del globo «Mercedes» y el concurso de aerostatos. Iba el primero tripulado por una dama, circunstancia que atrajo al lugar de la ascensión numerosa concurrencia, la cual premió con repetidos aplausos la intrepidez de la aeronauta que media hora después de haberse elevado descendía sin incidente en el término de Benimámet, a donde fue fácil recogerla por haber transmitido parte de dos palomas mensajeras que juntamente con ella han salido de la exposición, para poder avisar si le ocurría alguna necesidad. (*La Hormiga de Oro*, Barcelona, 23/10/1909, p. 685).

De todos modos, después del desgraciado accidente del capitán Esteban Martínez, las ascensiones de los hermanos Corominas continuaron en la Exposición valenciana, sin destacar incidente alguno (*Correspondencia de Valencia*, 19/11/1909, p. 1; 24/11/1909, p. 1). Más tarde volvieron para celebrar las fiestas del nuevo año (*La Correspondencia de Valencia*, 31/12/1909, p. 1).

Por otra parte, este ambiente glamuroso y de modernidad que se propagaba en las principales ciudades del país contrastaba con la miseria y el descontento generalizado de la población, víctima de unas oligárquicas políticas que ignoraban el problema social. España emprendía una guerra en el

Riff, los sucesos de la Semana Trágica –25 de julio – 2 de agosto de 1909– la ejecución de Ferrer y Guardia –el 13 de octubre de 1909– y otras trágicas huelgas obreras, marcaban la trayectoria política de una celosa monarquía. Naturalmente, después de los sucesos de la Semana Trágica, para Mercedes, resultaba difícil el volver a Barcelona, lugar en el que la convulsa situación podía perjudicar el espectáculo. Por su parte, Mercedes se ofrecía para amenizar las fiestas de otras ciudades. Así se confirma una de estas solicitudes en Jerez de la Frontera: «la aeronauta señorita Corominas, llamada la reina de los aires, ha escrito al alcalde ofreciéndole verificar ascensiones en Sevilla con el globo «Mercedes» durante los próximos festejos primaverales» (*El Guadalete*, 12/01/1910, p. 2).

Después de Valencia, los hermanos Corominas regresaron a Madrid con el globo «Mercedes» (*La Correspondencia de España*, 19/03/1910, p. 5). En el Recreo de la Castellana, los domingos y jueves casi siempre había alguna que otra exhibición aerostática. El público reclamaba a los hermanos Corominas y su estancia fue prolongada hasta finales de julio. Hacían ascensiones individuales o en pareja y, en ocasiones, viajaban con algún invitado. En efecto, el capitán Corominas realizó varias ascensiones en solitario con el globo «Mercedes» (*La Correspondencia de España*, 19/03/1910, p. 5), que se decía pertenecía al desaparecido Capitán Martínez (*La Época*, 26/03/1910, p. 3), pero también invitó a varios pasajeros con el globo «Melilla». El domingo 1 de mayo de 1910, el capitán Corominas estrenó el hermoso globo-libre «Melilla» –de 1000 metros cúbicos– y con él viajó el futbolista y redactor-crítico deportivo de *El Mundo*, Rodríguez Eguinoa (Lozano, 1910). *El Mundo Deportivo* publicó una carta de Rodríguez Eguinoa (1910), que elogiaba el viaje que realizó gracias al «Capitán Corominas», del que se decía era el sucesor del inolvidable capitán Martínez (*La Correspondencia de España*, 26/03/1910, p. 6).

El lunes 4 de abril, Mercedes actuó en el Recreo de la Castellana, pero el fuerte viento provocó la precipitación del descenso: «La arriesgada aeronauta se produjo lesiones de poca importancia en una mano; pues el descenso, por el fuerte viento, se hizo con bastante dificultad» (*La Época*, 5/04/1910, p. 3). Días después se decía que «piloteará por primera vez el magnífico globo «Melilla» la señorita Corominas, siendo auxiliada por su hermano, el capitán

del mismo apellido, que tan arriesgadas ascensiones viene verificando» (*La Época*, 7/05/1910, p. 3).

Precisamente fue el *Heraldo Militar* quien reconoció «la sangre fría» y «el conocimiento del arte aerostático» de la «Reina de los aires»: «una linda y joven señorita, Mercedes Corominas, que tiene ya acreditado su valor y su pericia, habiendo realizado numerosas ascensiones, muchas en puertos de mar, y algunas en condiciones peligrosas» (*Heraldo Militar*, 5/04/1910, p. 1).

Mercedes cada vez adquiriría mayor protagonismo. Esto sucedía cuando unas pocas mujeres de la burguesía empezaban a introducir en sus estilos de vida la práctica de los *sports* –tenis, golf, equitación, tiro al pichón, esquí o natación– (García García, 2015). Sin embargo, las mujeres españolas distaban mucho de parecerse «a las inglesas, las alemanas, las suizas y las más naturales de la mayor parte de las naciones más avanzadas del mundo» (*Los Deportes*, 16/01/1909, p. 6). Y si bien, los *sportsmen* más distinguidos se abrían paso entre la tecnología y los nuevos deportes –automovilismo, motociclismo, aerostatos y aeroplanos–, otros constituían clubs de fútbol por todo el país. En cambio, cuando se trataba de la cultura física de la mujer, su visibilidad en la esfera pública estaba sujeta a la compañía de un *hombre protector* –padre, hermano, prometido o esposo– y, en ningún caso, podía concebirse la práctica deportiva de mujeres libres o emancipadas, ni siquiera la existencia de una asociación deportiva femenina. Los cánones eran los que eran y, por lo tanto, ellas debían tener preferencia a los «ejercicios que por su índole las permitan conservar su gracia natural, y como deducción inmediata, se puede adivinar que un equipo femenino de *football* ofrecería un espectáculo deplorable, no muy en armonía con su delicado y susceptible temperamento» (Alzamora, 1910, p. 168).

Todo esto sucedía en un contexto bélico y de desafección política; la realidad social distaba de las retóricas populistas de aquel regeneracionismo finisecular en el que se cuestionaba la masculinidad de la nación (Álvarez Junco, 1998). A la vez que la catalana Mercedes demostraba, con decenas de ascensiones en globo, la virilidad de una mujer, también se evidenciaba el atraso cultural de un país que impedía que otras mujeres *levantasen también el vuelo*.

Aparte, una Europa inmersa en la *Belle Époque* se embellecía con la fiebre de los inventos aeronáuticos –globos dirigibles y aeroplanos– que ponían en juego las disputas por dominar el aire (Robène y Bodin, 2007). En una escala menor, este ambiente de ascenso técnico de la navegación aérea también se apreciaba en España. Verbigracia, el globo dirigible «Relámpago» que realizó el trayecto de Madrid a Barcelona solamente en tres horas. Aterrizó en la plaza Catalunya ante una grandiosa expectación: «El celebré capitán del aerostático don José Salomón, su señora y cinco hermosas damas de la aristocracia madrileña fueron aplaudidísimos por la multitud al tocar pie a tierra» (*La Vanguardia*, 4/04/1904, p. 2).

Al mismo tiempo se producía el arranque de la aerostación deportiva. En 1902 y 1905 se celebró en Francia la Copa de distancia de la «Vie au Grand Air» (*Challenge des femmes aéronautes*), pero las mujeres solamente podían ir de acompañantes. A partir de 1906, en Inglaterra, las aventureras Griffith Brewer y Lady Harbord cruzaban el canal de la Mancha, en repetidas ocasiones. En Francia, entre 1906 y 1907, distinguidas jóvenes empiezan a ascender en solitario. Son Emile Carton, esposa del ingeniero aeronauta Emile Carton (Del Rivero, 1903), la artista Marie-Anne Lafaurie, que realizó un delicioso relato de las sus primeras ascensiones (*Le Figaro*, 10 de febrero de 1906), y Marie Surcouf, que el 13 de febrero de 1909 fundaba en París el elegante Aéro Club Féminin «Stella» (*L'Aérophile*, París, 15/02/1909, p. 93). El 23 de agosto de 1906 Marie Surcouf pilotó el globo «Bengali» acompañada de la Sra. Gache, secretaria del Comité de Damas del Aéro-Club de France. Se menciona que este fue el primer vuelo de una tripulación femenina, desde el Parc des Coteaux de Saint-Cloud, a Neuilly sur Marne, en un tiempo de vuelo de 2h y 24 km (*L'Aérophile*, París, 1/09/1906, p. 188).

Pero Mercedes no era una *sportswoman*, hacía de las ascensiones en globo una profesión y un medio de subsistencia. No obstante, la iniciativa de Mercedes no era inédita, puesto que la historia de la aeronáutica femenina tenía sus antecedentes (Onfray, 2023). En 1799, Jeanne-Geneviève Garnerin (1775-1847) –esposa del famoso aeronauta André-Jacques Garnerin– fue la primera mujer en ascender sola en un globo aerostático; años más tarde, el 18 de agosto de 1805, fue Sophie Blanchard (1778-1819) –la mujer de

Jean-Pierre Blanchard, el primer aeronauta profesional de la historia– que encontró desgraciadamente la muerte, el 6 de julio de 1819 en París. Luego llegó Elisa Garnerin (1791-1853) –hija de Jacques Garnerin– y, después de esta, en Inglaterra, surgió Margaret Graham (1804-1880), que en 1826 realizó un vuelo en solitario (Earhart 1931).

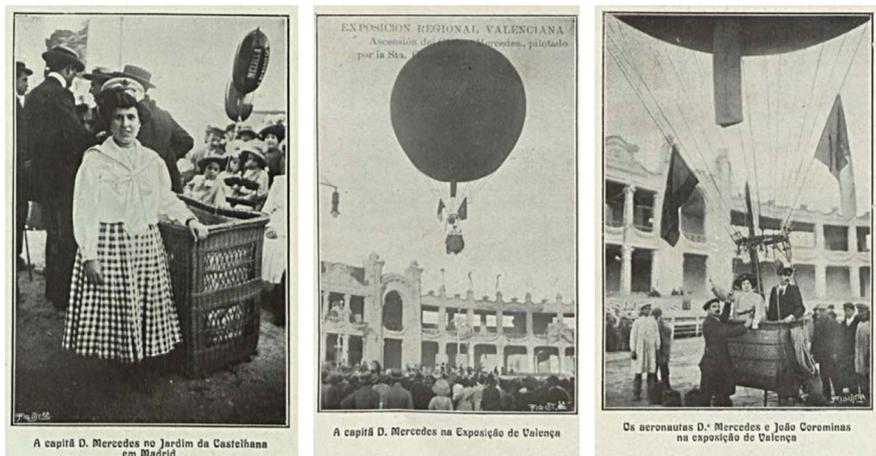
Élise Léontine Delaroche (1882-1919), más conocida por la baronesa Raymonde de Laroche, fue la primera mujer en pilotar sola un aeroplano, el 22 de octubre de 1909. Ahora bien, por su parte, Emilia Pardo colocaba a Mercedes a la altura de estas mismas hazañas:

Se ha hablado estos días del valor de la baronesa de Laroche; pero no me parece inferior el de otra mujer española, no aviadora, sino aeronauta: la señorita Corominas. Esta señorita está todos los días en el aire, si cabe decirlo así. Continuamente realiza ascensiones en el globo que ella misma maneja y tripula. Sola, intrépida, va a donde la lleva el viento que puede arrastrarla hacia el mar, o precipitarla contra los tejados [...].

Cualquier día sabremos que la señorita Corominas ha tenido la suerte de Ícaro, con la diferencia de que no darán su nombre al mar donde se zambulla. Ni siquiera le quedará el consuelo de ser incluida entre los mártires de la ciencia, puesto que los globos no dirigibles, los aeróstatos que el viento se lleva a donde quiere, han pasado a la categoría de juguetes de chiquillos, y sus tripulantes sufren el riesgo y no ganan el mérito. (Pardo Bazán, 1910, p. 506)

A finales de julio de 1910, Mercedes, su hermano y su marido regresaron a Portugal y realizaron algunas actuaciones más. El 21 de agosto, los hermanos Corominas actuaban en el Parque Laranjeiras del Jardín Zoológico de Lisboa, esta vez con el globo «Prata» (*Diario Ilustrado*, Lisboa, 20/08/1910, p. 2 y 4). Meses después se trasladaron a Río de Janeiro. Es de suponer que la *tournee* que realizaron por España tenía por objetivo el adquirir el presupuesto necesario para viajar a Brasil. Antes de la partida, Mercedes recibió el homenaje gráfico de la revista *Brasil – Portugal* (Lisboa, 16/01/1911, pp. 381-382) [figura 5].

Figura 5. «Aeronautas»



Fuente: *Brasil – Portugal, Lisboa*, 16/01/1911, pp. 381-382. HDML

En Sudamérica, Mercedes viajó por varios países y continuó realizando ascensiones; estuvo primero en Buenos Aires y luego en Río de Janeiro. En esta ciudad, la llamada «Reina de los aires» actuó durante varias semanas en el Jardín Zoológico; pilotaba el «globo Mercedes», y si bien contaba con la compañía de su marido –puede que también de su hermano–, la protagonista era ella: la única mujer «la gloriosa representante del bello sexo» que se atrevía a pilotar en solitario (*A Noticia*, 4/11/1911, p. 4). Parece ser que Mercedes antes de llegar a Lisboa adquirió un nuevo globo dirigible en París (*Journal do Comercio* –Río de Janeiro–, 11/01/1911, p. 6). A partir de la fecha, ya no se encuentran más noticias de Mercedes.

La familia Monteiro-Corominas se estableció definitivamente en Brasil, en Campos dos Goytacazes (Río de Janeiro). Mercedes y su marido crearon varios espectáculos y compañías de circo y después de la muerte de ella, uno de sus hijos, Affonso Corominas Monteiro (1912-1995), creó el Circo-Teatro Aloma. Desde entonces sus descendientes, y el linaje de Mercedes y Francisco, continúan dedicándose profesionalmente al circo.

6. CONCLUSIONES

La prensa histórica ha permitido conocer a Mercedes Corominas, sin duda una pionera de la aerostación –e incluso de los deportes de riesgo– que hasta ahora ha sido poco destacada. Mercedes era una de tantas mujeres *hechas así mismas*, mujeres nuevas, mujeres de acción y emprendedoras, pero que, en España, lamentablemente, no encontraban espacios de progreso.

En cuanto al ámbito deportivo, como cita López-Villar (2017, p. 141), Mercedes participaba de las «prácticas deportivas transgresoras» y, probablemente, fue una referencia que estimuló la autorrealización de otras tantas jóvenes, que también anhelaban la decisión y autonomía que se desprendía de la catalana.

En suma, el considerar a Mercedes como una mujer empoderada y emancipada, es también valorar la iniciativa y capacidad que demostró, en un entorno hostil de violencia machista, por cambiar su destino hacia una vida personal más afectiva y autónoma en lo profesional. El deseo de coronar un sueño, privativo para las mujeres, se convirtió en una realidad, con independencia de los prejuicios sociales. En efecto, Mercedes fue una mujer independiente, que tomó sus propias decisiones y que participó de una práctica transgresora, por encima de los estereotipos normativos de las prácticas deportivas.

También, puede pensarse que la presencia de Mercedes en los espectáculos y eventos sociales propios de las grandes capitales europeas de comienzos del siglo XX se encontraba sugestionada por una subyacente instrumentalización de la mujer. No obstante, como mencionaba Emilia Pardo, estos espectáculos visibilizaban las mujeres en las conquistas del porvenir. Sin duda, Mercedes demostraba la imagen de la mujer autorrealizada y anunciaba el cambio social del nuevo siglo: la irrupción de la mujer en la modernidad.

En suma, en este artículo, desde una perspectiva histórica, se ha pretendido seguir las vivencias de una mujer *intrépida* y *transgresora*, y se ha intentado aclarar algunas claves biográficas de una apasionada vida por la aventura y la supervivencia. Ciertamente, los elementos aportados son escasos para adentrarse en una historia de vida completa, pero hasta ahora son necesarios para poner al descubierto que Mercedes Corominas demostró una gran capacidad de superación a las adversidades y que atesoró un

endurecimiento emocional, físico y social que le valió el empoderamiento que necesitaba para alcanzar su emancipación como mujer libre.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aldave, E. (2018). La mujer silenciada. Violencia de género en Pamplona durante la Restauración (1876-1923). *Príncipe de Viana*, 272, 903-919.
- Álvarez Junco, J. (1998). ¿Modernidad o atraso? Sociedad y cultura política. En S. Julia (coord.), *Debates en torno al 98: Estado, Sociedad y Política* (pp. 69-90). Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura.
- Alzamora, A. (1910, 1 de junio). La Cultura física de la mujer. *Gran Vida*, 85, p. 168.
- Aresti, N. (2000). El ángel del hogar y sus demonios. Ciencia, religión y género en la España del siglo XIX. *Historia Contemporánea*, 21, 363-394.
- Artis, J. (1918, 6 de junio). Conquista del aire. De los progresos de la aerostación. *La Publicidad*, p. 3.
- B. M. (1908, 27 de septiembre). Una aeronauta en Vigo. *Feminal (La Ilustració Catalana)*, p. 648.
- Bahamonde, A. (2011). La escalada del deporte en España en los orígenes de la sociedad de masas, 1900-1936. En X. Pujadas (coord.), *Atletas y ciudadanos. Historia social del deporte en España, 1870-2010* (pp. 89-123). Madrid: Alianza Editorial.
- Bembo, M. (1912). *La mala vida en Barcelona*. Maucci.
- Brotons, R. (2012). *Més lleugers que l'aire, globus i dirigibles al cel de Barcelona*. Albertí Editor.
- Caspistegui, F. J. (2004). «La resbaladiza arista de un monte erguida sobre dos abismos»: mujer y deporte en España (1900-1950). *Memoria y Civilización*, 7, 129-174. <https://doi.org/10.15581/001.7.33756>
- Caspistegui, F. J. (2006). De la marginación a la práctica: mujer y deporte en la primera mitad del siglo XX. *Vasconia*, 35, 253-269.
- Claramunt, T. (1905). *La mujer, consideraciones sobre su estado ante las prerrogativas del hombre*. Biblioteca «El Porvenir del Obrero».
- Cortada, E. (2008). Feminisme i educació en els inicis del segle XX. En *Pedagogia, política i transformació social (1900-1917): l'educació en el context de la fundació de l'Institut d'Estudis Catalans* (pp. 199-225). Institut d'Estudis Catalans.
- Dalmau, A. R. (1947). *El circo en la vida barcelonesa. Crónica anecdótica de cien años circenses*. Librería Milla.

- De Burgos, C. (1904). *El Divorcio en España*. Vda. de Rodríguez Serra.
- De Burgos, C. (1906). *La Mujer en España*. Sampere y Compañía Editores.
- De Quirós, C. B. (1906). *Criminología de los delitos de sangre en España*. Editorial Internacional.
- De Riquer, B. (2001). *Escolta, Espanya. La cuestión catalana en la época liberal*. Marcial Pons.
- Del Rivero, R. (1903, 1 de octubre). Sport aéreo. *Gran Vida*, pp. 6-9.
- Earhart, A. (1931). *Plaisir des Halles*. Gallinard.
- Ferreira, J. (1986). *A Mulher nos Céus de Portugal*. Edição do Autor.
- García García, J. (2015). *El origen del deporte femenino en España*. Jorge García García.
- Gómez, M. J. (1908, 20 de septiembre). Desde Lisboa. *El Toreo*, p. 2.
- González Blanco, E. (1904). *El feminismo en las sociedades modernas*. Imp. de Henrich y C^{ia}.
- González Granda, R. (1990). Otras aerosteras. *Revista de Aeronáutica*, 592, 360-362.
- Hernández, R. (1909, 17 de septiembre). Crónicas ligeras. El globo errante. *El Día*, p. 1.
- Huelgas, J. (1906, 22 de mayo). Mi Sección. La capitana Mercedes. *La Correspondencia de Alicante*, p. 2.
- Llaverías, A. (1905a, 19 de agosto). De actualidad. *Los Deportes*, p. 532.
- Llaverías, A. (1905b, 7 de octubre). El bello sexo y los deportes. *Los Deportes*, p. 608.
- Llaverías, A. (1905c, 29 de julio). ¿Qué opina usted acerca de la influencia que pueden ejercer los deportes en el desarrollo físico e intelectual de la mujer española? *Los Deportes*, p. 491.
- López Villar, C. (2017). *Pioneiras do deporte en Galicia*. Deputación da Coruña.
- Lozano, L. (1910, 30 de abril). Notas de Sport. *El Liberal*, p 3.
- Mauri, M., y Torrebadella, X. (2021). Subjetividades y dispositivos sobre el control del cuerpo femenino en la génesis del gimnasio moderno. *Investigaciones Feministas*, 12(2), 515-527. <https://doi.org/10.5209/infe.74729>
- Monserdà, D. (1908, 4 de enero). El feminisme a Catalunya. *Aurora Social*, pp. 2-3.
- Montefiore, D. B. (1903, 1 de julio). La independencia económica de la mujer del siglo XX. *Revista Blanca*, p. 11.

- Mosse, G. (2000). *La imagen del hombre. La creación de la moderna masculinidad*. Talasa.
- Muñoz, A. (2012). La revista «Feminal»: paradigma de las publicaciones feministas españolas de principios del siglo XX. *El Futuro del Pasado*, 3, 91-105. <https://doi.org/10.14201/fdp.24715>
- Nash, M. (1983). *Mujer, familia y trabajo en España (1875-1936)*. Anthropos.
- Nash, M. (1985). Invisibilidad y presencia de la mujer en la historia. *Historias*, 10, 101-20.
- Onfray, S. (2023). Pioneras «intrépidas». Fotografías y aeronautas en la España decimonónica (1840-1860). En E. Almarcha y R. Villena (Eds.), *Colecciones, museos y fotografías. IX Encuentro de historia de la fotografía* (pp. 391-413). Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- Ortega y Gasset, J. (1966). El origen deportivo del Estado. *El Espectador*, 13, pp. 60-80.
- Pardo Bazán, E. (1906, 27 de agosto). La vida contemporánea. *La Ilustración Artística*, p. 554.
- Pardo Bazán, E. (1909, 12 de julio). La vida contemporánea. *La Ilustración Artística*, p. 458.
- Pardo Bazán, E. (1910, 8 de agosto). La vida contemporánea. *La Ilustración Artística*, p. 506.
- Pradas, M. A. (2006). *Teresa Claramunt, la «virgen roja» barcelonesa. Biografía y escritos*. Virus.
- Ramírez Ruiz, R. (2015). Estudio sobre la violencia contra la mujer en el primer tercio del siglo XX: la provincia de Córdoba. *Arenal: Revista de historia de mujeres*, 22(1), 121-155.
- Robène, L., y Bodin, D. (2007). Le feuilleton aéronautique à la Belle Époque. *Le Temps des Médias*, 2, 47-62. <https://doi.org/10.3917/tm.009.0047>
- Rocamora, M. (1948). *Historia de la navegación aérea en Barcelona*. J. Porter.
- Rodríguez Eguinoa, J. (1910, 12 de mayo). Mi primera ascensión. *El Mundo Deportivo*, pp. 2-3.
- Simón, J. A. (2009). El papel de la mujer en el origen y desarrollo del deporte en España (1900-1939). En L. Branciforte, C. González Marín, M. Huguet y R. Orsi (Eds.), *Actas del primer Congreso Internacional. Las mujeres en la esfera pública. Filosofía e historia contemporánea* (pp. 77-102). Compañía Española de Reprografía y Servicios.

- Tacoronte, M. J. (2014). Una aproximación a la construcción de la mujer en España. *Cuadernos del Ateneo*, 32, 110-123.
- Torreadella-Flix, X. (2014). Aventura, espectáculo y deporte en los inicios de la aerostación en España (1784-1905). *Recorde: Revista de História do Esporte*, 7(1), 1-35.
- Torreadella-Flix, X. (2016). Fútbol en femenino. Notas para la construcción de una historia social del deporte femenino en España, 1900-1936. *Investigaciones Feministas*, 7, 308-329. https://doi.org/10.5209/rev_INFE.2016.v7.n1.52710
- Torreadella, X. (2011). La educación física y la actividad gimnástico-deportiva de las mujeres a partir de la bibliografía especializada del siglo XIX. *Arenal*, 18(1), 147-179.
- Torreadella, X. (2013). La educación física femenina en el período Isabelino (1833-1868): Teresa Castellanos de Mesa, primera profesora española de gimnástica. *Ágora para la educación física*, 15(1), 20-39.
- Torreadella, X. (2018). Amadeo Llaverías y la biblioteca del gimnasio de Colón (1892-1935). Una vieja pugna en torno a la nacionalización de una biblioteca gimnástico-deportiva. *Anales de Documentación*, 21(1). <https://doi.org/10.6018/analesdoc.21.1.288731>
- Torreadella, X., y Gutiérrez-García, C. (2022). Boxeo, Jiu-jitsu, lucha grecorromana y esgrima de bastón en Barcelona. Sportsmen y clases sociales a principios del siglo XX. *RAMA. Revista de Artes Marciales Asiáticas*, 17(1), 73-107. <https://doi.org/10.18002/rama.v17i1.7257>
- Torreadella, X., y López-Villar, C. (2016). Las primeras profesoras de gimnástica en España. Profesión liberal y coartada durante el siglo XIX. *RICYDE. Revista Internacional de Ciencias del Deporte*, 46, 423-442. <https://doi.org/10.5232/ricyde2016.04606>
- Varela, J. (1997). *Nacimiento de la mujer burguesa: el cambiante desequilibrio de poder entre los sexos*. La Piqueta.
- Vicente, L. (2005). Teresa Claramunt, memoria y biografía de una heterodoxa. *Arenal: Revista de historia de mujeres*, 12(2), 281-307.
- Zubiaurre, M. (2015). *Culturas del erotismo en España, 1898-1939*. Cátedra.