

María Bernaldo de Quirós: Primera aviadora española

María Bernaldo de Quirós: Spanish first aviatrix

RESUMEN

A diferencia de otros países, en España aún es frecuente el desconocimiento de figuras fundamentales de nuestro pasado histórico. Es el caso de la primera mujer aviadora española, María Bernaldo de Quirós Bustillo, cuya nacionalidad estadounidense la hubiera situado por encima de mujeres de la talla de Amelia Earhart. Se considera preciso desde este estudio, la reivindicación de este tipo de personajes cuya desaparición en el transcurso de la historia, en el caso español y femenino, casi siempre ha estado relacionada con cuestiones como la política y el patriarcado. A través de un estudio en profundidad sobre María Bernaldo de Quirós, no solo se pretende otorgar la notoriedad merecida a su figura, sino que al mismo tiempo, se reclama la puesta en cuestión de su destino incierto.

Palabras clave: Bernaldo de Quirós, mujer, aviadora, patriarcado, género, historia.

ABSTRACT

Unlike other countries, Spain is still common ignorance of key figures in our historical past. This is the case of the Spanish first woman aviator, María Bernaldo de Quirós Bustillo, whose U.S. citizenship would have women located above as Amelia Earhart. It is considered necessary for this study claim of this type of character whose disappearance in the course of history, in Spanish and Female Case, almost always been related to issues such as politics and patriarchy. Through a detailed study of María Bernaldo de Quirós, not only intended to give the deserved notoriety to her figure, but at the same time, the questioning of her uncertain fate is claimed.

Keywords: Bernaldo de Quirós, woman, aviatrix, patriarchy, gender, history.

SUMARIO

1. Introducción. 2. Las mujeres modernas en la España primorriverista y republicana. 3. María Bernaldo de Quirós. 4. El fin de un sueño: aspectos de interés y controversias en torno a la aviadora. 5. Conclusiones. 6. Bibliografía.

1 Universidad Carlos III de Madrid, email: almudenaorellana1984@gmail.com.

Ya se irán acostumbrando, al ver que las mujeres servimos para algo más que para bordar.

María Bernaldo de Quirós

1. Introducción

Los estudios de las mujeres surgidos en el siglo xx, lucharon por la reivindicación de la mujer moderna, y en general de todas aquellas que hubieran contribuido activamente en la sociedad, para poder demostrar con ello que el patriarcado había ignorado y ocultado de manera consciente a las mujeres de nuestra historiografía tradicional. Sin embargo, no todas estas biografías salieron finalmente a la luz, y muchas mujeres importantes en su época continúan hoy siendo desconocidas. ¿Qué pudo motivar esto? Analizamos las posibles asociaciones de la ideología patriarcal con elementos políticos y sociales latentes, como agentes de causa y efecto en el desarrollo y composición de la historiografía del género.

Para ello, al igual que lo hicieron nuestras predecesoras feministas durante el surgimiento de los estudios de género, en la realización de este artículo se planteó la búsqueda de una biografía femenina relevante y poco estudiada. En dicho camino surgió, María de la Salud Bernaldo de Quirós.

2. Las mujeres modernas en la España primorriverista y republicana

En el siglo xx, el auge de los estudios feministas motivó la investigación en torno a la existencia de posibles papeles y conductas alternativas llevadas a cabo por las mujeres en la historia. Esta búsqueda de «logros femeninos» era imprescindible con respecto a la necesidad de romper con los estereotipos extendidos por el patriarcado, referentes a la inexistencia de la mujer en el espacio público. En este sentido surgió el interés por la denominada *mujer moderna* de los años veinte y treinta, un estudio que sería realizado a través del análisis de la mujer como grupo, así como a través de su biografía individual. Este tipo de investigación, si bien sacó a la luz grandes y numerosas biografías de mujeres que habían participado activamente en la sociedad, olvidó por otro lado la situación y los posibles papeles desempeñados por otras, y sin duda, por parte de las mujeres más anónimas. Al mismo tiempo, la búsqueda exclusiva del *logro* y la participación social femenina, dejó de lado infinitas cuestiones que influyeron en la desigualdad de las mujeres, contribuyendo escasamente a la creación de una historia integral del género.

No podemos, sin embargo, restar la importancia que verdaderamente tuvo toda esta línea inicial de estudios de las mujeres, gracias a la cual hoy conocemos bien a numerosas y significativas figuras, como fueron, María de Maeztu, Clara Campoamor, Margarita Nelken o Victoria Kent. Otras figuras igualmente conocidas y celebradas en su época siguen permaneciendo, por el contrario, ocultas en nuestro acervo histórico y cultural sin razones claramente justificadas.

Es el caso de la aviadora María de la Salud Bernaldo de Quirós Bustillo, nombre que responde nada más y nada menos, que a la primera mujer en España en

conseguir el título de piloto de la aviación. Un título equivalente en Francia al de la notable baronesa Raymonde de Laroche, o en norteamérica, al de Blanche Stuart Scott (Yusta Viñas, 2008: 19-24). Esto quiere decir que hablar de María Bernaldo de Quirós, a efectos del surgimiento de las mujeres en la aviación, significaría más en nuestro país que figuras como la archiconocida Amelia Earhart Putman (*Estampa*, 1932: 11), que alcanzaría la fama por ser la primera mujer piloto en intentar realizar un vuelo transoceánico alrededor del mundo y no por convertirse en la primera mujer en obtener la licencia de vuelo.² A pesar de estas cuestiones, la realidad es que María Bernaldo de Quirós es una mujer desconocida casi cien años después de la realización de su esfuerzo y logros, atribuyéndose a menudo su papel a otras mujeres piloto que la sucederían en el tiempo, siendo una de ellas (así como la más destacada) María Josefa Colomer o *Mari Pepa* Colomer, que obtendría la licencia casi cuatro años después.

La escasa información existente sobre Bernaldo de Quirós parece ser la causa mayormente atribuible a su falta de estudio, y también, a los errores de asociación de biografía surgidos. A este último punto debemos sumar además otras causas que complejizan el estudio de la figura de la aviadora, como es la frecuencia de su primer apellido en figuras femeninas de la misma época, y coincidentemente también del mismo nombre. Apellido que, por tanto, ha podido provocar la dificultad en los estudios biográficos sobre su figura, y la confusión o inexactitud en los ya realizados, como tendremos ocasión de ver en las páginas siguientes.

El rastro sobre María Bernaldo de Quirós se pierde en los inicios de la guerra civil española, aunque algunos estudios (Cabañas González, 2010; O'Donnell, 2003) hayan situado a la aviadora en determinados puntos ya una vez iniciado el conflicto, motivado probablemente en algunos casos, por el dato ya mencionado anteriormente de la multiplicidad del nombre y apellido de «María» y «Bernaldo de Quirós». Otras causas atribuibles, como son, el peso que el patriarcado seguía ejerciendo sobre las mujeres y sobre el papel que estas desempeñaban en la sociedad, o los prejuicios establecidos en torno a la Guerra Civil y los papeles ejercidos en ella a nivel político, son otros de los elementos a tener en cuenta en el estudio de María Bernaldo de Quirós y en el análisis de su ensombrecimiento.

Para realizar un correcto estudio de la aviadora, debemos situarnos en la dictadura de Primo de Rivera, es decir, en la década de los años veinte, y más concretamente a finales de la misma, dando ya con los inicios de la Segunda República Española. En esta época ya habían comenzado a sucederse en Europa cambios políticos y sociales a consecuencia de los efectos de la Primera Guerra Mundial, afectando también a España a pesar de no haber sido potencia participante. En este contexto, algunas mujeres parecían querer romper con las normas tradicionales hasta entonces imperantes en la sociedad, imbuidas por el nuevo espíritu de lucha feminista que había surgido en Europa. Las mujeres ya habían comenzado a enfrentarse de manera notable a los roles tradicionales de la sociedad en el siglo XIX, pero el período interbélico y, más concretamente, la

2 Amelia se convertiría en piloto en 1923, siendo la mujer número dieciséis de la Federación Aeronáutica Internacional.

década de los denominados «felices años veinte», fue absolutamente determinante para muchas en cuanto a su incorporación laboral definitiva como consecuencia de la guerra y de la ausencia de hombres en el día a día. El conflicto bélico cambió el destino de la mayoría de países del continente europeo y las mujeres se vieron obligadas durante la duración del mismo, a la incorporación laboral con motivo de esa ausencia de varones insertos en los campos de batalla. Esta incorporación (en cierto modo forzada) al mundo público y laboral, hizo que muchas mujeres a partir de entonces no quisiesen retornar al mundo de lo privado, uniéndose en la incipiente lucha aún por la liberación de los derechos femeninos. Pero esta especie de «inmiscusión» de las mujeres en tareas que hasta entonces habían estado reservadas exclusivamente a los hombres, generó actitudes negativas y de rechazo ante lo que parecía ser el fin de la superioridad masculina.³ Paralelamente también generó la lucha de muchas mujeres en defensa de sus propios derechos, que despertaban hacia esferas ideológicas de sesgo liberal.

En España no se cerró los ojos a dichos cambios y se produjo una transformación de roles (más teórica que práctica), que fue desde el arquetipo femenino de «ángel del hogar» hasta el de «nueva mujer moderna». Un salto que parecía abismal, y que se tradujo en parches y controversias que resumían, en definitiva, un nuevo modelo social muchas veces válido tan solo para las mujeres solteras, ya que nuestra sociedad seguía constreñida en parámetros religiosos y conservadores con respecto a la mujer muy marcados (Capel, 1989; Cases Sola, 2010). Estos parches y controversias al nuevo modelo de mujer, se tradujeron en coacciones encubiertas a la libertad de acción femenina, volviéndose especialmente duras contra aquellas mujeres casadas y/o procedentes de familias acomodadas, de las cuales se esperaba unos comportamientos determinados y ajustados a los patrones que el patriarcado venía marcando desde tiempos inmemoriales acerca de la domesticidad, como nos refleja de manera brillante Carmen Baroja en sus memorias, publicadas *post mortem* de la mano de Amparo Hurtado.

En toda esta línea, y sobre todo en lo referente a las dificultades de las mujeres de alta posición social, debemos situar a la aviadora Bernaldo de Quirós. En un primer momento, y a pesar de todos los obstáculos sociales generales existentes para las mujeres en general (de los que ella misma hablaría en diferentes entrevistas), Bernaldo de Quirós consiguió introducirse en el mundo de la aviación y obtener su licencia de vuelo. Según pone de manifiesto en su estudio Franco Rubio (1986: 239-263), en cuanto a la presencia y contribución de las mujeres en cargos políticos en la España contemporánea, ésta casi siempre se debió a causas como la afección al régimen primorriverista, a posiciones muy cercanas a la monarquía, o simplemente al prestigio social y/o al parentesco y la asociación a hombres que ya ostentaban dichos puestos de importancia política

3 Desde la acusación de *femmes-hommes* que recibieron las primeras sufragistas en el siglo XIX, en virtud de su interés por desempeñar tareas consideradas entonces exclusivamente varoniles, la cuestión de cómo romper con las normas tradicionales que la sociedad imponía a las mujeres ya en la época contemporánea, estuvo sometida a un debate permanente donde las referencias al patrón masculino resultaron insoslayables.

o militar. Aspecto muy importante a tener en cuenta en la biografía de Bernaldo de Quirós, especialmente a partir de su enlace matrimonial con el que sería su segundo esposo, José Manuel Sánchez-Arjona de Velasco (Salazar y Acha, 2001: 186). Un dato, el del matrimonio, que parece ser vital en el destino de todas aquellas mujeres destacadas del momento y que finalmente no pudieron continuar por regla general (una vez iniciada ya la Guerra Civil) con aquellas tareas emprendidas en los prometedores años veinte, viéndose así frustrado lo que se había denominado ya como un importante *avance del feminismo* y de los movimientos de las mujeres en nuestro país.

3. María Bernaldo de Quirós Bustillo

María de la Salud Bernaldo de Quirós Bustillo nació el día 26 de marzo del año 1898 en Madrid, hija de Rafael Bernaldo de Quirós y Mier y Consolación Bustillo y Mendoza, IV Marquesa de los Altares. Una familia de ascendencia asturiana, y en concreto de la localidad de Llanes (Salazar y Acha, 2001).

Bernaldo de Quirós contrajo matrimonio en dos ocasiones, ambas sin descendencia. En primer lugar, contrajo matrimonio con el que fue su primo Ramón Bernaldo de Quirós y Argüelles, fallecido prematuramente en el año 1920. En segundas nupcias contraería matrimonio con José Manuel Sánchez-Arjona y Velasco, el que sería por muchos años alcalde de Ciudad Rodrigo en la provincia de Salamanca y cuya labor al frente de su ayuntamiento llegaría a tildarse de sobresaliente (Martínez López, 2007; *ABC Sevilla*, 1938: 14). De manera simultánea a este segundo matrimonio, comenzaría a tener lugar el desarrollo de Bernaldo de Quirós como piloto de la aviación. Pero lo cierto es que María había tenido ilusión de volar desde niña, de volar *con sus propias alas y no con alas ajenas* (*Estampa*, 1928: 3) como sí habían hecho otras aviadoras famosas de la época, como Ruth Elder, de quien se llegaría a decir que tan solo buscaba la fama de la aviación para consagrarse como actriz. Por este motivo María se negó a viajar como una simple pasajera o, según sus propias palabras: «a ir cargada igual que un fardo» (*Estampa*, 1928: 3). Su posición como miembro de la alta sociedad posibilitó muy probablemente su pronta participación en los círculos sociales del momento, surgidos al calor de los años veinte, y que tras el fin de la Primera Guerra Mundial, propiciaron aspectos tales como el encuentro y la reunión femenina. Uno de aquellos círculos sociales más famosos fue el llamado *Lyceum Club Femenino*, creado en Madrid en 1926 por María de Maeztu, y fundado de manera primigenia en Londres a comienzos del siglo xx (Aguilera Sastre, 2011: 65-90). Club que definía así a sus componentes en el año de su fundación para el *Heraldo de Madrid*: «La mayoría de estas señoras llevan nombres ilustres. Unas se han labrado su fama con el esfuerzo de su propio valer; las demás tienen el raro, el excelso mérito de saber ser "dignas" compañeras de hombres notables» (*Heraldo de Madrid*, 1926: 5).

El comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea sería el encargado de enseñar a María la maestría de pilotar una avioneta, y en concreto, el modelo *Havilland DH-60 Moth*. María fue consciente desde el principio del avance que las mujeres

estaban experimentando en la sociedad en aquella época, pero no consideraba, sin embargo, que el haberse convertido en la primera mujer piloto española fuese a transformarla en ningún modelo de imitación o admiración para las demás mujeres. Estaba convencida de que otras muchas podrían seguir su mismo ejemplo, dada la normalidad con la cual parecía observar, según sus palabras, la incorporación de la mujer al espacio público:

—¡Psch!... la opinión pública [...] se va ya acostumbrando a que las mujeres sirvamos para algo más que para bordar. La gente que no se asombra de que haya ciclistas, o jugadoras de tenis, o conductoras de automóviles, ¿por qué se va a asombrar de que una deportista se dedique a la aviación? (*Estampa*, 1928: 4).

Una confianza en el trabajo de las mujeres que depositó en ella en un primer momento el comandante Lecea, manifestando el orgullo y la satisfacción que la profesaba, así como la admiración que sentía por su valentía y entusiasmo. Sin embargo, tanto la actitud como las palabras del comandante Lecea, denotaban una especie de trato de excepcionalidad con respecto al trabajo de María, mostrando con ello que el haber dado luz verde a su título no significaba en modo alguno que también se hubiesen redimido las conciencias en torno a la liberalización social y profesional de todas las mujeres como colectivo: «La mayoría de las mujeres son incapaces de realizar el esfuerzo que la aviación requiere. Sin embargo, aquí tiene una excepción» (*Estampa*, 1928: 3).

Unas palabras, las del comandante Lecea, que sin duda respondían a la actitud paternalista de la época:

Las mujeres... ya sabe usted como son... Valientes y resueltas, y hasta temerarias en un momento dado, sí. Y aficionadas a las empresas brillantes... Pero la mayoría incapaces de ese esfuerzo, sostenido y sereno, que hace falta en la Aviación: les molesta el frío que hay allá arriba, unas veces, y el calor, otras. Y madrugar. Y ensuciarse de grasa... (*Estampa*, 1928: 3).

Actitudes que rezumaban aún una fuerte esencia patriarcal basada en el dominio ejercido por los hombres sobre las mujeres, provocando en estas últimas grandes inseguridades y debilidades interiores que dificultaban en gran medida su progresión en la esfera pública y social. En este sentido es importante tener en cuenta la inseguridad constante de María a la hora de realizar las pruebas, manifestada constantemente por Lecea y por ella misma: «¡Lo que a mí me daba miedo —exclama— era no servir para aviadora! ¡Si hubiera usted visto el primer día que subí a dar la lección con Lecea, qué pánico de que me declarara inútil tenía! [...]» (*Estampa*, 1928: 3).

Es importante destacar como, en cualquier caso, y a pesar de insertarse en un contexto social discriminatorio para las mujeres, la prensa reconoció a Bernaldo de Quirós su labor en la aviación, señalando tanto sus diferentes actividades de vuelo como sus otras labores relacionadas con su participación como piloto en

diferentes propagandas aeronáuticas, festividades, u otras labores más enfocadas al apadrinamiento de futuros pilotos (*La Correspondencia Militar*, 1929: 1).⁴ Destaca entre ellas la participación de Quirós en el acto de bienvenida al infante Don Jaime de Borbón y Battemberg en La Coruña en el año 1929, donde María realizaría vuelos sobre el automóvil del infante lanzando flores al paso (*La Correspondencia Militar*, 1929: 1).⁵ María llegaría a recibir incluso de manos del Real Aeroclub (*La Época*, 1929: 2), la concesión de la insignia de la aeronáutica militar, distinción que en forma semejante ya había sido entregada a personajes tan destacados como la ya mencionada aviadora norteamericana Ruth Elder (*El Imparcial*, 1927: 3), que la recibiría a raíz de su intento frustrado de sobrevolar el Atlántico⁶ junto al piloto George Haldeman en 1927.

Bernaldo de Quirós llevó hasta el final aquella ilusión de infancia y aprendió a gobernar su propio aeroplano, objetivo que lograría cumplir finalmente con la obtención de su título de piloto obtenido el 15 de septiembre de 1928⁷ finalmente, y tan solo siete años más tarde que el primer hombre español, Benito Loygorri. María obtuvo su licencia por la escuela de pilotos del Real Aeroclub de España (RACE) en el aeródromo de Getafe. Sin duda su proeza había sido una tarea ardua, por las dificultades que revestía aun para una mujer el alcance de cualquier tipo de hazaña o conquista de poder. Ella misma refirió estas dificultades en diferentes ocasiones en declaraciones a periodistas del momento como Francisco Lucientes, al cual manifestó en entrevista concedida para el periódico *El Heraldo de Madrid* en septiembre de 1928, su desacuerdo con la política antifeminista estatutaria del Real Aeroclub de España.⁸ Dichos estatutos impedían a las mujeres ser admitidas como socias, como sí se hacía ya a nivel internacional, con las consiguientes desventajas asociadas al mundo de la aviación. Una política que Bernaldo de Quirós relacionaba directamente con la gran dificultad de acceso a aquella profesión que encontraban las mujeres. En dicha entrevista María manifestaría además algo si cabe de mayor importancia y/o crudeza en torno a las dificultades sociales que hubo de sortear para llegar hasta donde lo había hecho en el mundo de la aviación, que sería lo que ella misma denominó como «lucha terrible» (*Heraldo de Madrid*, 1928: 16) contra los prejuicios de su familia en contra de su gran ilusión.

A pesar de las dificultades, este título convirtió automáticamente a María

4 Actividad que culminaba en los denominados bautizos del aire popularizados gracias, fundamentalmente, a la revista creada en 1928 por Félix Gómez Guillamón y Luis Maestre Pérez de «Moto Aviación».

5 Podemos ver otras actividades en, *Diario La Época*. Nº 27.786, Viernes 18 de enero de 1929, p.2; *La Correspondencia Militar*. Nº 16.237, Sábado 8 de junio de 1929, p.1; o *La Correspondencia Militar*. Nº 16.264, Miércoles 10 de julio de 1929, p. 1

6 Travesía que Ruth Elder inició como intento de convertirse en la primera mujer en igualar, o incluso superar el reto, hasta entonces solo conseguido por el piloto Charles Lindbergh.

7 Datos obtenidos a través de los expedientes personales del Archivo Histórico del Ejército del Aire. Signatura, 10.222.

8 El Real Aeroclub, sin embargo, y según el expediente de licencia que le fue expedido como «primera mujer española piloto internacional de aeroplano», que se encuentra en el Archivo del Ejército del Aire, sí elevó la propuesta al Gobierno en curso de otorgar a la aviadora el título de «aviadora honoraria del ejército». Propuesta que sería rechazada taxativamente en 1929.

Bernaldo de Quirós en la primera aviadora civil española, tras la cual vendrían muchas más casi todas aún hoy desconocidas.

4. El fin de un sueño: aspectos de interés y controversias en torno a la aviadora

A pesar de que fueron muchos los méritos sociales de María Bernaldo de Quirós, su figura pronto fue cayendo en el olvido conforme avanzó la década de los años treinta, y su rastro hoy es tan indeleble que apenas es rastreable pasada esa década. Pero, ¿cuál pudo ser el motivo?

Existen muchos claroscuros en torno a la biografía de Bernaldo de Quirós, y el comienzo de la Guerra Civil ensombrece el desarrollo y final de la misma por completo. Sus orígenes aristocráticos han dado pie a pensar a determinados autores, que la aviadora probablemente realizase servicios de enlace para el bando nacional durante el conflicto, si bien O'Donnell es el que aporta en su artículo datos más específicos acerca de esta posible colaboración, aunque sin fuentes claras (O'Donnell Torroba, 2003: 237). El estudio de Cabañas González no aporta más claridad a la biografía de la aviadora, puesto que llega a cometer errores graves de asociación, al confundir a María de la Salud Bernaldo de Quirós Bustillo con María Ignacia Bernaldo de Quirós y Argüelles, esposa de Francisco Ansaldo y Bejarano, aviador militar falangista. Un error que lamentablemente se repite y reproduce en fuentes de consulta electrónicas muy populares y de uso habitual.

La colaboración de Bernaldo de Quirós con el bando nacional se sustenta, por tanto, en sus orígenes sociales. Pero también en un curioso método comparativo utilizado con respecto a otras figuras femeninas similares, como fue el caso de la trayectoria seguida por la aviadora catalana Mari Pepa Colomer al inicio de la Guerra Civil como enlace, en este caso, para el bando republicano. Una de las pruebas que consiguieron ubicar en el cielo del conflicto armado a la aviadora catalana fue el rastro de las avionetas *Moth*, modelo que ella pilotaba y con el que coincidió con Bernaldo de Quirós. Pero lo cierto es que apenas han podido rastrearse en la documentación el vuelo de este tipo de avionetas durante la Guerra Civil, y es precisamente en la figura de Mari Pepa Colomer en el único de los casos en que se ha atestiguado por el momento. El Ejército del Aire nos remite asimismo a la escasez de este tipo de avionetas en España y a que su utilización en cualquier caso, durante la Guerra Civil, correspondió a las escuelas elementales de pilotaje del bando republicano.

Lo cierto es que no podemos dejar de lado que María Bernaldo de Quirós fue una mujer de aquellas definidas como *modernas*, *flappers*, o tantas otras definiciones⁹ utilizadas en la época. María Bernaldo de Quirós fue una mujer, en definitiva, adelantada a la mentalidad de la sociedad y los convencionalismos de su tiempo, y por tanto, una mujer nada al uso. Hechos como el de contraer matrimonio en dos ocasiones o su falta de descendencia, se suman al paradigma

9 La masculinización de la mujer económicamente independiente, y liberada estéticamente de las restricciones de la femineidad, parecía ir asociada al movimiento de emancipación de la mujer y al rechazo social, o a una aceptación con precauciones.

de *mujer moderna y fuera de lo común* de la época que fue Bernaldo de Quirós. La biografía de la aviadora nos aporta diversas pruebas de lucha social y feminista (si bien de un feminismo atenuado, probablemente en línea con el llamado *feminismo social* o *feminismo católico* de la época, en sintonía con su iniciadora Concepción Arenal y sus labores de acción altruistas propias de muchas mujeres de la alta sociedad). El día 27 de junio de 1928, Bernaldo de Quirós recibía de manos de la reina doña Victoria el brazal y el título de dama-enfermera de la Cruz Roja (*ABC Madrid*, 1927: 22), maniobra que tal vez la aviadora pudo utilizar de algún modo para pretender su empleabilidad en el ejército, o su seria consideración y valía en el mismo, tras la negativa del Real Aeroclub de admitir a las mujeres como verdaderas aviadoras de oficio. El real decreto del día 27 de febrero de 1917 había establecido la entrada de las primeras mujeres al ejército a través del *Cuerpo de Damas Enfermeras* dependiente del Ministerio de la Guerra. Una colaboración que, sin embargo, de nuevo se revestía de un carácter más simbólico que práctico a nivel laboral, al tratarse de colaboraciones completamente altruistas. Una participación en la Cruz Roja, en cualquier caso (participación que ya habían realizado otras mujeres destacadas, como la mencionada Concepción Arenal, que llegaría a ser nombrada secretaria general de dicha institución en 1871), que no debió congratular a Bernaldo de Quirós con respecto a la consolidación de la posición de la mujeres en el ejército, ya que sería pocos meses después de obtener este nuevo diploma, y en concreto en septiembre de 1928, cuando manifestara en prensa su malestar contra los estatutos conservadores del Real Aeroclub (*Heraldo de Madrid*, 1928: 16).

Fuera como fuere, la realidad de Bernaldo de Quirós debió ser, y sigue resultando, compleja debido a su procedencia. Durante los orígenes del conflicto la mayor parte de la aristocracia simpatizó con el movimiento de sublevación ante el gobierno de la república, y esto indujo a muchas de las mujeres de buena posición que habían acudido a los salones de tertulias, o habían adquirido un oficio, a retirarse de nuevo a la vida privada consignada por las doctrinas del movimiento insurgente, plasmadas de manera muy eficaz (tanto durante el conflicto como durante todo el periodo posterior de posguerra) en el ideario de la denominada *Sección Femenina*.

Este dato sí que podría llevarnos a pensar que el destino de María una vez comenzada la guerra, fuese la reclusión de nuevo en la domesticidad, como sucediera a tantas y tantas mujeres del momento, y a diferencia de otras como Mari Pepa Colomer que sí participó de manera bastante activa durante el conflicto. Que su segundo esposo, José Manuel Sánchez-Arjona y Velasco fuese un hombre monárquico, conservador y católico a ultranza, o que su profesor el comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea, se convirtiese con los años en una figura activa del franquismo e incluso en Ministro del Aire durante la dictadura, son sin duda elementos vitales en esta posible configuración de la biografía de Bernaldo de Quirós. Sin embargo, si estudiamos una biografía tan solo por los datos que su asociación a personajes masculinos nos proporcione, sin duda no estaríamos haciendo investigación asociada a las cuestiones del género. De este modo,

es importante observar otro tipo de elementos más íntimos y personales, que puedan revelarnos aspectos más concretos sobre el personaje femenino a tratar. Elementos como el del divorcio contraído entre María Bernaldo de Quirós y José Manuel Sánchez-Arjona, apenas conocido y sucedido en plena república en el año 1933 (*El Sol*, 1933: 6).¹⁰ Un divorcio apenas recién estrenado a nivel legislativo en España, y con el que se había pretendido la existencia de una moral diferente, más acorde con la mentalidad moderna y laica que inspiraba todo el sistema republicano (Daza Martínez, 1992).

La cuestión del divorcio es, por tanto, uno de los elementos más importantes a tener en cuenta en el análisis de la aviadora, ya que dicha *Ley de divorcio de 1932* elaborada por la Segunda República, aunque tuvo en la sociedad bastante acogida, nunca llegó a manifestarse en la práctica de manera muy significativa debido al peso que seguía ejerciendo la iglesia y sus doctrinas con respecto al matrimonio en la sociedad. Según la socióloga Inés Alberdi: «En general, los hombres y las mujeres de ideas avanzadas fueron los que con más ardor acudieron a exponer sus ideas en pro del divorcio, mientras que los que tenían fama de católicos se abstuvieron de dar las suyas» (Alberdi, 2007: 86).

Esta ley había sido pionera, tanto en la consideración de *igualdad* con respecto a ambos cónyuges, como en el establecimiento del *mutuo acuerdo*. Además, esta ley también podía solicitarse por uno solo de los miembros hasta en trece supuestos, de los cuales uno de los más recurrentes sería el de malos tratos. Este suceso atribuible como supuesto con la nueva ley, había comenzado a dispararse con motivo del surgimiento de aquella denominada *mujer moderna* y de sus deseos y aspiraciones de independencia. La resistencia de muchos hombres a este avance femenino en la sociedad, era proclive a provocar violencia en el seno íntimo y/o familiar. Veamos las palabras de Carmen Baroja al respecto: «Rafael, si no estaba para la hora de cenar, que solía ser muy temprano, se ponía hecho una furia» (Baroja, 1998: 91).

La mayoría de los divorcios que tuvieron lugar en este periodo fueron promovidos por las mujeres, que se proponían, amparadas relativamente por una ley liberal, el reivindicar sus derechos y libertades dentro de la pareja. La mayoría de estos divorcios conllevaba casos de mala convivencia y trato, que al margen de la existencia de violencia o no, solían añadir una carencia total de comprensión, afecto y felicidad. De este modo, la mayor parte de los divorcios que se llevaron a cabo a partir de 1932 procedían de separaciones «previas de hecho». Estas separaciones previas se constituían en uno de los trece supuestos de amparo al cónyuge que solicitase el divorcio, cuando la separación alcanzase los tres años en el momento del pleito final. Caso concreto de Bernaldo de Quirós, que en 1930 ya parecía haber iniciado el contencioso contra Sánchez-Arjona¹¹ muy probablemente sin su consenso, si observamos la discriminación que la familia de Sánchez-Arjona realizaría sobre María en la esquila del susodicho tras su fallecimiento,

10 «Sala primera de lo Civil. Doña María de la Salud Bernaldo de Quirós con don Manuel Sánchez Arjona. Divorcio».

11 «Audiencia territorial. Doña María Bernaldo de Quirós con don Manuel Sánchez-Arjona sobre apelación de auto» (*ABC Madrid*, 1930: 31).

omitiendo por completo y de manera consciente relación alguna con la aviadora,¹² emparentándole de nuevo con su primera mujer.

5. Conclusiones

A María Bernaldo de Quirós las fotografías la retrataron casi siempre con un rostro serio, más bien triste. Ella llegó a definirse en una ocasión como *casi, casi, feliz*. No sabemos, sin embargo, a pesar de todos estos datos que se acumulan sobre su vida, cual terminó siendo finalmente su devenir. Sí sabemos, por el contrario, en qué época había tenido la suerte o la desgracia de vivir y participar a nivel social. Una época, en la cual, a pesar de los breves avances políticos en materia femenina, las mujeres siguieron sufriendo en la práctica las mismas consecuencias devastadoras del tradicional pensamiento patriarcal. Devastadoras, porque así de rotunda debía ser la sensación, quizás, que experimentase la primera mujer convertida en piloto de la aviación en España cuando la prensa emplease sus recursos estilísticos en definirla de una manera tan simple, retrógrada y alejada de la profesionalidad, como las empleadas por la *Revista Estampa* en el año 1928: «Los ojos más bonitos que tiene la aviación» o «[...] bajo los anteojos, arden unos ojos negros, grandes, bellísimos; unos ojos positivamente antirreglamentarios» (*Estampa*, 1928:3). De esta forma era como tendía a retratarse a las mujeres que habían roto moldes y accedido al mundo profesional restringido a los hombres. Frases que denotan la desigualdad de trato y de género existente, representativas de como la ideología patriarcal permanecía inmutable respecto a los avances políticos y al papel que las mujeres debían desempeñar en la sociedad.

María Bernaldo de Quirós fallecería el día 26 de septiembre del año 1983. Durante casi cincuenta años hasta entonces, desde la obtención de su título de piloto, el rastro de la primera aviadora de nuestro país pareció perderse en el tiempo. Las políticas y libertades de los años treinta en materia femenina terminaron rompiéndose con la instauración por la fuerza del régimen totalitario fascista (denominado comúnmente en nuestra sociedad como «régimen franquista») y sus denominadas «misiones» emprendidas, encaminadas a devolver a las mujeres a sus estados de *esposa y madre* tradicionales. Estas llamadas «misiones»¹³ fueron una prueba irrefutable de como el franquismo no solo estuvo influenciado, en cuanto a su discriminación del género y otras construcciones simbólicas y legislativas, por el catolicismo, sino que lo estuvo también, y mucho, por parte de los fascismos europeos que consideraban inferiores a las mujeres.

Es muy probable que la sombra del conflicto de la Guerra Civil, y más aún, la duda de que María pudiera pertenecer o de que hubiese participado de algún modo con la dictadura franquista, haya oscurecido y ocultado en el tiempo su figura como aviadora. Pero lo cierto es que si nos atenemos estrictamente a los datos hasta ahora

12 Esquela a Don Manuel Sánchez-Arjona y Velasco (*ABC Sevilla* del 2 de abril de 1955, p. 36). En ella, y casi un mes después del fallecimiento de Sánchez-Arjona, se establece al difunto como «viudo que fue de la señora Doña Concepción Sánchez-Pizjuán Muñoz», es decir, de su primera mujer.

13 Vocablo muy utilizado por las fuerzas militares, así como el de *formación*, que sería trasladado también durante la dictadura a la realidad social de las mujeres a través de la Sección Femenina.

tácitos y comprobables, Bernaldo de Quirós nunca pareció querer tener ninguna implicación con ámbitos políticos conservadores a la altura de los años treinta, partidaria como había demostrado ser públicamente y a «boca llena» de la educación, formación e independencia de las mujeres. Es importante destacar también, que en la mayoría de los casos, estas mujeres *modernas* no solo no fueron partidistas, sino que carecieron a nivel general (y ante la falta de formación que continuaba existiendo con respecto a la educación femenina) de conciencia política alguna. Así por ejemplo, en el prólogo de *Celia en la revolución* editado por Marisol Dorao en 1987, la editora manifestó que Elena Fortún, socia en su momento del Lyceum Club así como otras muchas, no tuvo ningún carácter ni afán partidista ni tendencioso: «Porque ella no juzga: trata de relatarlo todo de la manera más objetiva, sin omitir detalles y sin dejar de preguntarse quién tiene la razón. Ella se limita a contar lo que vivió [...]» (Baroja, 1998: 125). Estas mujeres que habían sido atrevidas y habían conocido y practicado la modernidad, no solo sufrieron las duras consecuencias de la opinión pública sino que también sufrieron (y en ocasiones esto sería lo más importante, al tratarse casi siempre de mujeres pertenecientes y *dependientes* de su alta clase social) la falta de comprensión y el escaso o nulo apoyo familiar, como ya pudimos ver a través de las propias palabras de la aviadora. Esta falta de apoyo conduciría a la mayoría de ellas¹⁴ de nuevo al ostracismo, al fin de las ideas liberales, y a la reclusión y la vuelta a la domesticidad con el comienzo de la dictadura, ya que esta consideró necesaria la limpieza de todas las medidas llevadas a cabo por la República, y entre ellas, aquellas que habían permitido a las mujeres su acceso al espacio público. Aspectos sociales que revirtió la dictadura, por tanto, con una feroz imposición del sistema autoritario fascista y de dominio patriarcal:

La moral de mi casa, muy a la española, era por demás rígida para mí en cosas pueriles y sin importancia, y muy laxa para mis hermanos en cosas que yo, ya entonces, consideraba importantes. Luego, después de casada, esta moral todavía se acentuó más, y ya no tuve derecho más que a hacer mis labores domésticas y llevar la carga de muchísimas cosas (Baroja, 1998: 45).

Tal vez las más que posibles simpatías que María pudo profesar hacía el movimiento feminista, así como hacia ideologías de carácter liberal sin máximas pretensiones políticas, pudieron ser también motivo de su condena progresiva hacia el ostracismo social, e incluso familiar, con el tiempo. Pero de lo que no cabe duda, es que aunque María participase una vez comenzada la Guerra Civil como enlace para el denominado bando nacional, debe ser estudiada tanto por su pertenencia al grupo de mujeres modernas de los años veinte y treinta de nuestro país, como por sus méritos laborales estrictamente personales. Porque lo cierto es que la Guerra Civil rompió con los sueños de la mayoría de las

14 Este sería el caso de casi todas las mujeres que permanecieron en España y no recurrieron al exilio, como sí lo hicieron Elena Fortún, Magda Donato o Isabel Oyarzabal, grandes ejemplos de avance y éxito profesional durante la dictadura franquista.

mujeres, de uno y otro bando. Incluso Mari Pepa Colomer, tras su participación como enlace para el bando republicano durante el conflicto, se vio en la obligación social imperante de renunciar a un futuro profesional volviendo al hogar: «La guerra acabó con mis sueños y ya nunca más he tenido contacto con la aviación».¹⁵ La guerra simplemente había significado un mantenimiento de conveniencia política en el espacio público para determinadas mujeres, siempre en funciones secundarias y de retaguardia. En este contexto debemos observar, que las mujeres no solo fueron víctimas en consecuencia de un conflicto armado concreto, sino que fueron todas víctimas y, en mayor medida, de la imposición de un sistema fascista posterior basado en la supremacía de los hombres sobre las mujeres, el revanchismo político y la violencia social. La guerra y la dictadura posterior plantearon la vuelta al espacio privado, obligatoria para todas aquellas que no llegaron a conocer o experimentar el exilio. Un abandono del espacio público violento e imperativo, ante la inobservancia total de la querencia femenina al respecto.

Las mujeres fueron condenadas, por tanto, a la inactividad y al silencio, hasta que poco a poco y con el paso de los años, se atreviesen de nuevo a desobedecer la norma establecida. Las mujeres fueron obligadas a situarse en un último plano con respecto a sus padres, hermanos, maridos... en favor de sus intereses y progresiones sociales. Bajo este precepto, Carmen Baroja y Nessi debió renunciar a su propio éxito y ambición como escritora en favor de la promoción y el éxito social de sus hermanos, Pío y Ricardo, y posteriormente también del de sus hijos. Como así mismo debió ocurrirle a Bernaldo de Quirós, la hija pequeña de seis hermanos, cuyo recuerdo como aviadora (y con respecto a su unión con Sánchez-Arjona) fue desplazado en favor del sí recordado y laudado alcalde de Ciudad Rodrigo. Un tiempo de silencio que reflejaría brillantemente Martín Santos a través de diferentes mujeres y personajes de distinta clase social:

Llegar a encontrar refugio en la soledad, en la protección de las paredes. En la misma inmovilidad. No se está mal. No se está tan mal. Para qué pensar. No hay más que estar quieto. No pensar en nada. Llegar a hacer como si fuera un deseo propio estar quieto. Como si el estar aquí quieto, escondido, fuera un deseo o un juego. Estar escondido todo el tiempo que quiera. Estar quieto todo el tiempo necesario. Aquí mientras estoy quieto, no me pasa nada. No puedo hacer nada por mí mismo. Tranquilidad. No puedo hacer nada; luego no puedo equivocarme. No puedo tomar ninguna resolución errónea. No puedo hacer nada mal. No puedo equivocarme. No puedo perjudicarme. Estar tranquilo en el fondo. No puede ya

15 Palabras de Mari Pepa Colomer proporcionadas por la *Asociación de Aviadores de la República*. Disponible en: http://adar.es/index/index.php?option=com_content&task=view&id=96. Fecha de consulta: 23 de julio de 2013. Mari Pepa Colomer, como mujer que se manifestó públicamente partidaria de la izquierda, es una muestra excelente para observar de qué forma la dictadura barrió las posibilidades de promoción, empleo y desarrollo en el espacio público de las mujeres, como consecuencia de su ideología y sistema de «gobierno impositivo» militar y fascista.

pasar nada. Lo que va a pasar yo no lo puedo provocar. Aquí estoy hasta que me echen fuera y yo no puedo hacer nada por salir [...] (Martín Santos, 2008: 209).

Un tiempo de «nada», como ya constató Laforet en 1944, que había llegado para quedarse.

6. Bibliografía

- AGUILERA SASTRE, Juan (2011) «Las fundadoras del Lyceum club femenino español», *Brocar*, nº 35, Universidad de la Rioja, pp. 65-90.
- ALBERDI, Inés (1979) *Historia y sociología del divorcio en España*, Madrid, Centro de investigaciones sociológicas.
- BAROJA, Carmen (1998) *Recuerdos de una mujer de la Generación del 98*, Barcelona, Tusquets (prólogo, edición y notas de Amparo Hurtado).
- BURGOS, Carmen de (1927) *La mujer moderna y sus derechos*, Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Igualdad de Oportunidades, 2007.
- CABAÑAS GONZÁLEZ, José (2010) «Las derivaciones de la Sanjurjada en la Bañeza». *Argutorio: revista de la Asociación Cultural «Monte Irago»*, nº 28, pp. 13-18.
- CAPEL, Rosa María (1989) «El modelo de mujer en España a comienzos del siglo XX», *Mujeres y hombres en la formación del Pensamiento Occidental*, Actas de las VII Jornadas de Investigación Interdisciplinaria, Madrid, Universidad Autónoma: Instituto Universitario de Estudios de la Mujer. Vol. II, pp.311-320.
- CASES SOLA, Adriana (2010) «Del «Ángel del Hogar» al «Ángel del Ayuntamiento»», *Revista Feminismols*, nº 16, pp.139-158.
- DAZA MARTÍNEZ, Jesús (1992) «La ley de divorcio de 1932. Presupuestos ideológicos y significación política», *Alternativas: cuadernos de trabajo social*, nº1, pp.163-175.
- DUBY, Georges y PERROT, Michelle (1991-1992) *Historia de las mujeres en Occidente*, Madrid, Taurus, Vol. V, 2003.
- FRANCO RUBIO, Gloria Ángeles (1986) «La contribución de la mujer española a la política contemporánea: de la Restauración a la Guerra Civil (1876-1939)», *Mujer y sociedad en España (1700-1975)*, Madrid, Ministerio de Cultura, Instituto de la Mujer, pp. 239-263.
- GARCÍA CARRAFFA, Alberto (1926) *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*, Salamanca, Imprenta comercial salmantina, Volumen 16, tomo 14.
- GONZÁLEZ-ALLENDE, Iker (2006) «Los espacios ideológicos en Carmen Baroja, escritora del 98», *Cultura Latinoamericana: Annali dell'Istituto di Studi Latinoamericani*, nº 7, Universidad de Illinois, pp. 397-423.
- MANGINI, Shirley (2006) «El Lyceum Club de Madrid un refugio feminista en una capital hostil», *Asparkia. Investigació feminista*, nº17, Castelló de la Plana, Seminari d'Investigació Feminista, pp.125-140.
- MARINA, José Antonio y RODRÍGUEZ DE CASTRO, María Teresa (2009) *La conspiración de las lectoras*, Barcelona, Anagrama.
- MARTÍN SANTOS, Luis (1961) *Tiempo de Silencio*, Barcelona, Seix Barral, 2008.

- MARTÍNEZ LÓPEZ, María Isabel (2007) «La cartelera teatral en Logroño: 1936-1939». *Revista STICHOMYTHIA*, nº 5, pp. 101-132.
- MOOLMAN, Valerie (1982) *La conquista del aire. Heroínas del aire*, Amsterdam, Time-life Books.
- O'DONNELL TORROBA, César (2003) «María Bernaldo de Quirós. La primera mujer piloto de aviación en España». *Revista española de historia militar*, nº41, Quirón ediciones, pp. 235-237.
- PEÑA RODRÍGUEZ MARTÍN, Manuel de la (1998) *Medio siglo de la aviación en Getafe (1911-1960)*, Madrid, Manuel de la Peña Rodríguez Martín.
- SALAZAR Y ACHA, Jaime de (2001) *Estudio histórico sobre una familia extremeña. Los Sánchez Arjona*, Ciudad Rodrigo, Lletra.
- VV.AA. (1997) *La mujer en el arte español*, Madrid, Alpuerto, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- VV.AA. (2006) «La mujer española en la aviación», *Aeroplano, revista de Historia aeronáutica*, nº24, pp.136-159.
- YUSTA VIÑAS, Cecilio y Lázaro Ávila, Carlos (2008) *Descubrir las mujeres en la aeronáutica*, Madrid, Centro de documentación y publicaciones de Aena.

Otras fuentes impresas

- ABC Madrid*. Nº 7.955, 27 de junio de 1928.
- ABC Madrid*. Nº 8.711, 26 de noviembre de 1930.
- ABC Sevilla*. Nº 10.907, 17 de mayo de 1938.
- ABC Sevilla*. 2 de abril de 1955.
- El Imparcial*. Nº 21.152, Viernes 28 de octubre de 1927, p. 3.
- El Sol*. Nº 4.846, Miércoles 22 de Febrero de 1933, p. 6.
- Estampa*. Nº 39, Madrid, 25 de septiembre de 1928, p. 3.
- Estampa*. Nº 229, Madrid, 28 de Mayo de 1932, p. 11.
- Heraldo de Madrid*. Nº 12.518, Martes 16 de marzo de 1926, p. 5.
- Heraldo de Madrid*. Nº 13.306, 20 de septiembre de 1928, p. 16.
- La Correspondencia Militar*. Nº 16.237, Sábado 8 de junio de 1929.
- La Correspondencia Militar*. Nº 16.264, Miércoles 10 de julio de 1929, p. 1.
- La Época*. Nº27.786, Viernes 18 de enero de 1929, p. 2.

Recibido el 08 de septiembre de 2014

Aceptado el 27 de enero de 2015

BIBLID [1132-8231 (2015) 27: 147-161]