

GISELA MARZIOTTA

LAS PRIMERAS

MUJERES QUE
HICIERON HISTORIA



GISELA MARZIOTTA

LAS PRIMERAS

MUJERES QUE HICIERON
HISTORIA

Cecilia Grierson

(1859-1934)

Mujer de fuertes convicciones, tenaz y pionera en la lucha por los derechos de las mujeres. Con sus conquistas sacudió a una sociedad y marcó camino en una época donde las mujeres ni siquiera tenían espacio en las universidades. En el ámbito académico, se hizo lugar entre los hombres y un 2 de julio de 1889 marcó un hito en la historia argentina. Con 29 años, Cecilia Grierson se convirtió en la primera médica del país y la primera en recibir un título universitario en Sudamérica.

Nació en Buenos Aires, el 22 de noviembre de 1859, y era la mayor de seis hermanos. Criada en el seno de una familia con un buen pasar económico y dedicada al trabajo agrícola, al poco tiempo se trasladó con su familia a Entre Ríos, donde sus padres tenían tierras. William Grierson, el abuelo de Cecilia, fue uno de los colonos escoceses que llegaron al país en el siglo XIX. Su madre era Jane Duffy, docente y de origen irlandés, y su padre era John Parish Robertson Grierson, formado en temas agropecuarios, quien se dedicó a los trabajos de estancia y a la cría de caballos de carrera en un campo que la familia tenía en Monte Grande, Entre Ríos. Además, amigo de Justo José de Urquiza, un político muy influyente en esa época.

Era apenas una niña de 11 años, cuando el asesinato de Justo José de Urquiza, en abril de 1870, originó una revolución que dañó severamente la economía de la familia de Cecilia. Al poco tiempo falleció su padre. Cecilia, junto a su madre, quedaron al cuidado de sus cinco hermanos.

De aquella estancia solo quedó una pequeña porción de campo, que la desolada viuda trataba de salvar. Cecilia, por entonces, ya resaltaba por su inteligencia (leía, escribía y hablaba varios idiomas); así, fue enviada por su madre a Buenos Aires, al hogar de un familiar.

«La revolución en Entre Ríos, a raíz de la muerte de Urquiza, había mermado la fortuna de mis padres, y fui llamada a su lado acompañada del indispensable piano para mi perfeccionamiento; pero preferí entregarme de lleno a la lectura de los muchos libros (todos en inglés) que constituían la rica biblioteca de mi casa... Otra revolución, y por fin una tercera, nos encontró en el campo; huérfana de padre, mi madre se apresuró a enviarme a esta ciudad, quedando ella valerosamente con mis hermanos pequeños en ese medio lleno de peligros, para tratar de salvar con su presencia lo poco que ya quedaba de nuestra hacienda», contó Grierson.¹

Lejos de quedarse quieta, trabajó como institutriz para ayudar económicamente a su madre. Cursó estudios secundarios en la Escuela Normal, fue una de las primeras «normalistas» de Argentina y su título lo recibió de las manos de Domingo Sarmiento, pero al poco tiempo y una vez terminada la revolución, regresó al campo para ayudar económicamente a su madre. A los 13 años fundó una escuela rural, en la propia estancia de la familia, en la que ella enseñaba. «Para conseguir este puesto tuve que alargar mis vestidos, pues en aquel entonces se juzgaba la edad y quizá los conocimientos por el largo de la pollera», contó Grierson sobre aquella experiencia.²

Un detalle: si bien ella daba clases, como era menor de edad, hizo figurar a su madre como directora. «Debido a mi corta edad, mi señora madre figuraría como directora y yo haría de maestra; así, desde 1873 fui directora y maestra durante tres años, transmitiendo los pocos conocimientos teóricos que poseía», afirmó.³

Por ese entonces, en Argentina había un director de escuelas que ponía a la educación como prioridad: Domingo Faustino

1. S/a., *Doctora Cecilia Grierson. Su vida y su obra*, Buenos Aires, Tragent, 1916, págs. 43-75.

2. Las citas textuales de Grierson fueron extraídas de S/a., *Doctora Cecilia Grierson. Su vida y su obra*, Buenos Aires, Tragent, 1916.

3. Ídem.

Sarmiento. Las escuelas brotaban a lo largo y a lo ancho del territorio y Cecilia, que ya había regresado a Buenos Aires, ingresó a la escuela Normal nº 1, fundada por Emma Nicolay de Caprile, donde se graduó del Magisterio en 1878 con tan solo 19 años. Poco después, se le encargó la dirección de una escuela mixta en Buenos Aires, en la parroquia de San Cristóbal.

Así como ocurrió con la muerte de su padre, que la obligó a crecer de golpe y a ayudar en la manutención de su familia, distintas referencias biográficas señalan que la enfermedad de una íntima amiga suya, Amalia Kenig, le cambió el rumbo académico. Si bien en un momento pensó abocarse al estudio de las Ciencias Naturales, con 23 años decidió entrar a la Facultad de Medicina, para lo cual tuvo que presentar por escrito las razones por las que quería ingresar a un ámbito en el que encontrar a una mujer era impensado.

«Dos consideraciones me impulsaron a hacer este cambio: uno práctico y otro sentimental. Anhelaba dedicarme a otra carrera en que mi actividad no fuera aquilatada por horas. En mi época se requería resistencia para ser maestra; la escuela normal primitiva y muchas primarias funcionaban de 9 a.m. a 5 p.m., con solo una hora de intervalo para el lunch. Yo, que siempre he puesto mis mayores energías en la labor a realizar, me sentía agotada cada día; vislumbraba en la carrera de la medicina una profesión menos sometida a horario, al mismo tiempo que seguía mi inclinación por el estudio de las ciencias naturales», explicaba Grierson.⁴

«La otra consideración, hoy es la primera vez que la confieso: tenía una amiga, distinguida condiscípula, noble espíritu, cuyo organismo se hallaba minado por una lenta enfermedad. Creía que podría salvarla poseyendo los conocimientos necesarios, es decir, siendo médica ¡Vana ilusión! Murió Amalia Kenig algunos años después que obtuve el diploma anhelado», señaló.⁵

Solo por el hecho de ser mujer enfrentó las burlas, el desprecio y los prejuicios de compañeros y docentes, pero básicamente de un sector conservador de la sociedad con fuerte concepción machista

4. Ídem.

5. Ídem.

y a lo largo de su carrera fue víctima de lo que actualmente se conoce como *bullying*.

A pesar de todo, supo que su vida la quería dedicar a curar a los demás. Los siete años que le llevó la carrera no los enfocó exclusivamente en sus estudios. Junto con otros estudiantes, como José María Ramos Mejía y el socialista Juan Bautista Justo, participó en la creación del «Círculo Médico» para la enseñanza práctica de la profesión. Inquieta y con un espíritu de asistencia, fundó en 1886 la Escuela de Enfermeras del Círculo Médico Argentino, institución que creara José María Ramos Mejía en 1873. «Ella logra que las enfermeras usen un delantal porque hasta ese entonces no usaban un delantal y era una cosa antihigiénica. Era una mujer que se preocupaba por el orden y la limpieza», contó María Labiano, de la Fundación Dra. Cecilia Grierson, en el programa *Pioneras: mujeres que hicieron historia*.⁶

Con 30 años, el 2 de julio de 1889, se graduó en la Facultad de Ciencias Médicas de la Universidad de Buenos Aires y con su título universitario obtuvo una distinción que no queda plasmada en un papel, pero sí queda grabada en la Historia: ser la primera mujer médica de la Argentina y la primera en recibir un título universitario en Sudamérica. La tesis con la que se graduó se centraba en las histero-ovariotomías y fue de gran aporte a la salud en las mujeres. En ella se enfocó en la irritación o histeria que atravesaban las mujeres recién operadas de ovarios.

Dentro de la medicina, ejerció como ginecóloga y obstetra desde un consultorio en el Hospital San Roque, hoy Hospital General de Agudos Ramos Mejía, e instaló su consultorio. Fue partícipe y colaboró con la primera cesárea que tuvo lugar en la Argentina, en 1892.

Pese a quebrar el dominio de los hombres en el ámbito universitario, Grierson tuvo una carrera limitada por el solo hecho de ser mujer. Ya recibida, en 1894, se presentó para ocupar el cargo de profesora sustituta de la Cátedra de Obstetricia para parteras. Fue la única en presentarse, pero el concurso se declaró nulo: antes que escoger a una mujer, no se escogió a nadie.

6. Canal Encuentro, 2017, disponible en: <encuentro.gob.ar/programas/serie/8569/9270?>.

«Debo declarar que, siendo médica diplomada, intenté inútilmente ingresar al profesorado de la Facultad, en la sección en que la enseñanza se hace solo para mujeres. No era posible que a la primera que tuvo la audacia de obtener en nuestro país el título de médico-cirujano se le ofreciera alguna vez la oportunidad de ser médico jefe de sala, directora de algún hospital, o se le diera un puesto de médico escolar, o se le permitiera ser profesora de la Universidad. Fue únicamente a causa de mi condición de mujer (según refirieron oyentes y uno de los miembros de la mesa examinadora), que el jurado dio, en este concurso de competencia por examen, un extraño y único fallo: no conceder la cátedra ni a mí, ni a mi competidor, un distinguido colega. Las razones y los argumentos expuestos en esa ocasión, llenarían un capítulo contra el feminismo, cuyas aspiraciones en el orden intelectual y económico he defendido siempre», contó Grierson.⁷

En 1892, fundó la Sociedad de Primeros Auxilios (luego fusionada con la Cruz Roja Argentina) a instancias del presidente Julio Argentino Roca, quien le encomendó organizar el servicio de primeros auxilios de la asistencia pública. Llevó centros sanitarios y salas de primeros auxilios a los barrios más marginados. Grierson escribió un Manual de Primeros Auxilios, se abocó a dar conferencias y cursos en las escuelas normales para formar a los estudiantes en la temática.

Su experiencia y sus conocimientos, además de transmitirlos con su labor diaria y en distintos cursos, se plasmaron en varias publicaciones como *Manual de primeros auxilios o masaje práctico*, publicado en 1897, que fue un precedente de toda la literatura kinesiológica posterior y sentó las bases de la kinesiología argentina.

«A pesar de toda esta actividad encontraba tiempo para dedicarme a los quehaceres domésticos, en algunas de cuyas artes tengo la pretensión de ser hábil; asistía a conferencias científicas y literarias; a fiestas artísticas y deportivas, siendo muy aficionada al baile y más que todo a excursiones y viajes. No así para hacer visitas o asistir a fiestas sociales, especialmente durante los veinticinco

7. S/a., *Doctora Cecilia Grierson. Su vida y su obra*, Buenos Aires, Tragant, 1916.

años que ejercí la medicina, en cuyo lapso de tiempo perdí aquel hábito completamente; pero siempre he creído que no se debe entristecer a los demás con nuestras preocupaciones o estados depresivos del alma, y por lo tanto las visitas deben hacerse con ánimo despreocupado y alegre, lo cual no es posible siendo médico de conciencia. En esta profesión en que la enfermedad más insignificante puede complicarse de un momento a otro, la tarea no siempre grata que resulta del contacto diario con la humanidad doliente en su peor faz: con enfermedades físicas y peor aún morales; la ingratitud humana; el peligro de traicionar por un gesto o una palabra el secreto médico tan sagrado, mantenía mi espíritu en un estado de tensión y angustia que al cabo de los años ha repercutido hondamente en mi organismo», explicó.⁸

Entre sus publicaciones se destaca *Colonia de Monte Grande. Primera y única colonia formada por escoceses en Argentina* (1925), *Educación para la mujer* (1899) y el estudio sobre el Código Civil (1925) que se tomó como base para incorporar nuevos derechos a las mujeres que se casaron a partir de entonces.

Además de ejercer su profesión y preocuparse por la formación en materia sanitaria de otras mujeres, Cecilia Grierson formó parte del Partido Socialista Argentino, junto a Alicia Moreau de Justo, y desde su militancia fue pionera en la lucha por los derechos de las mujeres que mejoraran su situación civil, social y política.

En 1889, el gobierno de Miguel Juárez Celman, a través del Ministerio de Instrucción Pública, la envió a Europa para estudiar los institutos de economía doméstica, labores femeninas y ramos conexos. Cecilia aprovechó para perfeccionar sus estudios médicos y visitó institutos de educación, cuyos aprendizajes volcó en su informe titulado *Educación técnica de la mujer* y el Consejo Nacional de Educación organizó el plan de estudios para las escuelas profesionales. Tras estudiar los métodos para el tratamiento de ciegos y sordomudos, fundó en Buenos Aires el Instituto de Ciegos. «En Europa también me interesé por los institutos de ciegos y presenté un informe que se publicó en el Boletín Oficial, del 1º de mayo de 1900, y en el Monitor de Educación Común, del 1º de junio de ese

8. Ídem.

mismo año; además, traje de las mejores instituciones material de enseñanza para los ciegos», apuntó Grierson.⁹

En París asistió a las mejores clínicas de obstetricia y ginecología. Como consecuencia, introdujo aquí el estudio de la puericultura en los colegios y fundó en 1901 la Asociación Obstétrica Nacional, de la cual fue presidenta honoraria.

En su vasto currículum también se destaca que dictó cátedras en la Escuela de Bellas Artes y en el Liceo Nacional de Señoritas, del que fue profesora fundadora en 1907. También enseñó gimnasia en la Facultad de Medicina. Desempeñó cargos relacionados con su profesión y, en 1910, publicó trabajos como *La educación del ciego* y *Cuidado del enfermo*.

En representación de varias sociedades femeninas, fue al Congreso que se reunía en Londres, en julio de 1899, convocado por el Consejo Internacional de Mujeres, y en ese acto se le confirió el nombramiento de vicepresidenta honoraria, con el compromiso de crear un Consejo Nacional de Mujeres en Argentina (tarea que realizó al año siguiente).

Fue así que en 1910, año del centenario de la Revolución de Mayo, fue nombrada presidenta del primer Congreso Femenino Internacional, reunido en nuestro país, convocado y organizado por la asociación Universitarias Argentinas. «Agasajamos a las delegadas y concurrentes e hicimos conocer en el extranjero la acción de la mujer en la Argentina, mediante la publicación en un volumen de los trabajos presentados y conclusiones votadas en esa ocasión.» Así, Grierson junto a otras mujeres propusieron una reforma política y social para terminar con la discriminación en la educación y la política.

Cecilia Grierson pasó los últimos años de su vida en una sencilla casa en Los Cocos, Córdoba, donde luego se construyó la Escuela N° 189 que lleva su nombre. Se dedicó a la escultura y la pintura. Sin una jubilación, ya que nunca le reconocieron los años de trabajo, por haber hecho la mayoría de ellos ad honorem, Grierson pensó hasta los últimos días de su vida en el otro. Vacunaba a los chicos de la escuela y hasta quiso donar su casa como colonia de

9. Ídem.

vacaciones para los docentes, pero el Ministerio de Educación no la aceptó.

Falleció en Buenos Aires el 10 de abril de 1934, a los 74 años, y fue inhumada en el Cementerio Británico de Buenos Aires. Sin descendencia, donó sus pertenencias al Consejo Nacional de Educación. En 1967, se emitió una estampilla de correo con su imagen.

Hoy casi el 70% de la matrícula de las facultades de Medicina está compuesto por mujeres. La lucha y el camino que abrió Cecilia Grierson tienen su fruto en la actualidad, aunque aún falta mucho ya que el famoso «techo de cristal» impide a las mujeres llegar a cargos con poder de decisión.

Otras fuentes

Intramed, «Cecilia Grierson: un ejemplo de voluntad y servicio», disponible en: <www.intramed.net/contenido/ver.asp?contenido=43794>.

Pigna, Felipe, «Cecilia Grierson, la primera médica argentina», *El Historiador*, disponible en: <www.elhistoriador.com.ar/cecilia-grierson>.

Carola Lorenzini

(1899-1941)

Para entender la dimensión de las hazañas de la aviadora Carola Lorenzini, hay que comprender, primero, cómo era volar en la década del 30. Los aviones que domaba Carola no eran las naves sofisticadas, con cabinas presurizadas, controles y navegadores por GPS, con la potencia de volar a mil kilómetros por hora y conectar lejanos rincones del mundo en horas. Carola volaba en avionetas a hélice descapotables, que apenas alcanzaban los 130 kilómetros por hora, se guiaba muchas veces según los planes de vuelo que ella misma preparaba, ayudada apenas por una brújula, y para chequear las reservas de combustible debía golpear el tanque, y confiar en lo que le dictara su oído por el sonido de los golpes. El coraje que implicaba esa forma artesanal del vuelo no era poco, y Carola llegó a completar varias hazañas, que la transformaron en la primera mujer en volar ida y vuelta de Argentina a Uruguay, cruzando el Río de la Plata; recorrer las catorce provincias que entonces formaban el territorio nacional; o ser la primera instructora de vuelo. Su inmediata predecesora había sido Amalia Celia Figueredo, la primera aviadora argentina, aunque fue Carola la figura que más se destacó en el universo de la aviación por su audacia, su técnica y su capacidad de, literalmente, ponerle alas a sus sueños.

*

CAROLINA ELENA LORENZINI nació el 15 de agosto de 1899 en el «Cuartel octavo», luego llamado «Empalme de San Vicente», y hoy

Alejandro Korn, dentro del partido de San Vicente, uno de los últimos municipios del sur del Conurbano Bonaerense, que entonces era un pueblo alejado del ejido urbano. Fue la séptima hija de Luisa Magdalena y del zapatero José Lorenzini, pero no sería la menor; después de ella apareció Umberto, que sería muy cercano a Carola, como la llamaron desde chica. Tal vez la primera marca de destreza que mostró, mucho antes de conocer el vértigo de los aviones, fue montar caballos. Cabalgaba sin miedo, a gran velocidad, con las manos firmes en las riendas, y hasta incluso «a pelo», tal como lo recordó alguna vez su amiga Berta Lasalle: «Cabalgábamos, ella a pelo y sin freno por el camino Real del que solo nos queda como recuerdo un tramo dentro del pueblo, que por una parte se llama Mitre y por otra Independencia... ¡donde todavía la veo galopando como el viento!».¹

Carola era una joven inquieta. Practicaba todo tipo de deportes, era una excelente atleta: jugaba al tenis, fue campeona de atletismo en las disciplinas de 80 y 100 metros llanos, postas, lanzamiento de bala y jabalina, también en salto en alto. Además, hacía teatro. Era un personaje célebre entre los vecinos de San Vicente por sus interpretaciones. Su obra más importante, antes de que la aviación la absorbiera por completo, fue cuando el 8 de septiembre de 1929 interpretó a Juan Manuel de Rosas en el Salón Unione e Benevolenza de la Ciudad de Buenos Aires.

Cuando terminó el colegio secundario, Carola entró en la Escuela Underwood de la Ciudad de Buenos Aires. El trabajo de taquigrafía era un oficio respetado dentro de la clase media, que permitía una salida laboral estable en la época. El impecable desempeño de Carola en la Escuela le permitió conseguir trabajo como taquígrafa en el Departamento de Ingenieros de la Unión Telefónica, que estaba ubicada en la calle Defensa 143 de Capital Federal. El 16 de febrero de 1923 se presentó por primera vez en la empresa. Su ascenso fue rápido. No tardó en pasar al Departamento Comercial

1. Vicente Bonvissuto, ¡Adiós Carola! *Escrito en homenaje a la esforzada aviadora argentina Carolina Elena Lorenzini, cuyo recuerdo imperecedero transpondrá las fronteras del tiempo*, Buenos Aires, Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, 1978.

y al de Administración. Como el ir y venir de San Vicente se volvía cada vez más tedioso —todavía hoy implica una hora de tren en la línea ex Roca y después un colectivo desde Constitución hasta los alrededores de Plaza de Mayo—, en el año 1926 dejó el sur para mudarse a Buenos Aires. Su primera casa en la ciudad fue en avenida San Juan 1119.

El cambio de década, en un mundo convulsionado por la crisis económica que se desató en Wall Street en 1929, significó para Carola un punto de quiebre en su vida. Como ocurre en muchas ocasiones, la casualidad le presentó una nueva oportunidad, otro futuro posible. En 1930 Carola fue, por invitación de una amiga, al aeródromo de Morón —localidad que entonces se llamaba Seis de Septiembre— y por primera vez se subió a un avión, aunque, obviamente, no en la butaca de mando. El piloto era Victoriano Pauna; dieron una vuelta breve, de apenas unos pocos minutos por los alrededores del aeródromo, pero fue suficiente para ver los campos cuadriculados de distintos tonos de verdes y amarillos, la ciudad empequeñecida, una maqueta gris sobre el manto marrón del río. Fue lo suficiente, también, para plantar en ella un deseo insoslayable. Un año más tarde, el 2 de octubre de 1931 fue aceptada en el Aero Club Argentino.

El principal límite que encontró Carola para transformarse en aviadora fue económico. Su salario en la Unión Telefónica no era suficiente para comenzar las instrucciones de vuelo. Tuvo que ahorrar y esperar tres años para finalmente, el 10 de mayo de 1933, obtener la autorización del Aero Club Argentino. Comenzaría el curso bajo la instrucción del piloto José Ignacio Cigorraga. El 1º de agosto montó por primera vez el avión Fleet nº 51. «Había conseguido un permiso especial en su trabajo para entrar una hora más tarde de la que se la tenía fijada, y antes de aclarar ya se encontraba en el campo. Cuando por ventura yo me demoraba unos minutos, ella decía resueltamente: “Señor instructor, hay que madrugar un poquito más, necesito aprender a volar lo antes posible...”», contó su instructor.² La personalidad de Carola era afable, era una mujer conversadora y simpática, pero siempre decía lo que pensaba,

2. Ídem.

sin limitaciones. Cigorraga quedó impactado cuando su entrenadora, después de solo seis horas de vuelo acompañada y con solo las maniobras elementales enseñadas, le pidió volar sola. Esta anécdota marcó cómo sería el ritmo de aprendizaje de Carola. El 4 de noviembre de 1933 el Aero Club Argentino le entregó su Carnet de Piloto Aviador Civil Internacional n° 436.

*

CAROLA NUNCA SE CONFORMÓ con las rutas de vuelo establecidas, con los paseos simpáticos en torno a aeródromos cercanos. Siempre buscó la hazaña, romper los límites de lo posible. La primera aventura que se propuso fue el intento de desafiar la altura de vuelo sin máscara de oxígeno. Con este propósito, el desafío era doble: por un lado se probaba a ella misma como aviadora y por otro, la calidad de los aviones de industria nacional, provenientes de la fábrica de aviones de Córdoba. La Fábrica Militar de Aviones había sido fundada el 10 de octubre de 1927, y a lo largo de los años diversificó su producción a autos, camiones y tractores. Fue privatizada en 1995, durante la presidencia de Carlos Menem, y reestatizada por el gobierno de Cristina Fernández en 2009.

El aviador Pedro Mórtola fue el encargado de entrenar a Carola para el vuelo en altura y el avión elegido, un Ac.C3, fabricado en Córdoba. Se trataba de un monoplano abierto, sin ningún tipo de acondicionamiento especial. El 31 de marzo de 1935 fue la fecha estipulada para el intento. Carola estuvo más de dos horas volando, en una trayectoria escalonada hasta llegar a lo más alto. Luego del descenso, ya sabía que había tenido éxito, pero debió esperar hasta el día siguiente para que la Dirección de Meteorología confirmara la marca oficial. Finalmente, esta fue de 5381 metros, lo que era el récord nacional femenino. Entre los múltiples reconocimientos que recibió Carola, se destacó el de Amalia Celia Figueredo, la primera aviadora argentina.

El 8 de julio, una comisión de San Vicente organizó una cena para recolectar fondos, con el fin de comprarle un avión a Carola. Como empleada de Unión Telefónica, su salario estaba muy lejos de permitirle darse el lujo de comprarse un avión. Tampoco lo logró aquella cena que, de todas formas, emocionó profundamente a la aviadora. Dijo ante los presentes: «Cuando vea cristalizados

mis anhelos y me siento cómodamente en mi lindo juguetito alado; cuando escuche el zumbido del motor ebrio de luz, de altura y de distancia; cuando elevándome deje atrás las grandes poblaciones y recorra kilómetros sin punto fijo donde posar mi vista, entonces retornará con más fuerza, con más colorido y con más sostenida emoción, la fiesta evocadora de esta noche». Luego se comprometió y juró «que en la empresa que acometo con mi más ferviente y férrea voluntad, prometo solemne y dignamente: triunfar o morir».

Esa premisa estuvo muy cerca de cumplirse el 13 de noviembre de ese año, en su versión más trágica. Todavía le seguían llegando congratulaciones por la hazaña del récord en altura, cuando Carola planteó una nueva meta: una travesía ida y vuelta desde Buenos Aires a Montevideo, Uruguay. La tarea parece sencilla hoy en día, acostumbrados a vuelos en cabinas presurizadas, aviones que viajan a más de mil kilómetros por hora y a 10 mil metros de altura, con navegadores y la herramienta del piloto automático. En cambio, el raid de Carola iba a ser montado en un avión Fleet, que lograba una velocidad crucero de 130 kilómetros por hora, sin instrumental de navegación ni medidor de nafta.

A las 7:45 despegó del aeródromo Presidente Rivadavia, en Morón. Pasadas las 11 no había novedades de Carola, de modo que empezó a crecer la inquietud entre los presentes. ¿Habría tenido un accidente? Un grupo de aviadores ya estaba preparado para despegar en busca de Carola, cuando un llamado telefónico desde la otra orilla del Río de La Plata templó la situación. Carola había aterrizado cerca de Carmelo; la neblina no le había permitido orientarse y no llevaba brújula. A las cuatro de la tarde emprendió la vuelta, y para las 17:40 ya estaba de vuelta en Buenos Aires. Pero la felicidad de haber sido la primera mujer en volar sobre el Río de la Plata se vio opacada casi inmediatamente, cuando se enteró de que, por realizar la hazaña un día en el que no tenía permiso, la suspendieron por un año. Durante ese período, no podría volar. La sanción parece coherente, pero los hechos ocurrieron de una manera no tan clara. Carola había sido autorizada para volar el 12 de noviembre. Sin embargo, la intensa lluvia que caía sobre Buenos Aires ese día no le permitió despegar. La decisión que tomó luego fue tan audaz como su propia vida: decidió dormir en el aeródromo y volar a la mañana siguiente. Claro que el 13 de noviembre no tenía

autorización. Tal vez por esa ambigüedad, o por el entusiasmo que despertaba Carola, el Aero Club Argentino levantó su castigo antes de lo previsto, el 3 de marzo de 1936.

*

A FINES DE NOVIEMBRE DE 1938, el Ejército Argentino hizo una excepción en su rígida normativa y admitió a Carola para que entrenara dentro de las instalaciones de la Fuerza Aérea en la base de El Palomar. En una nota de *Mundo Argentino* del 30 de noviembre, el coronel Antonio Parodi explicó esta situación: «No está incorporada al Ejército. Se le facilita una máquina Focke Wulf, nafta y aceite para que ella practique vuelo. Por ahora debe ajustarse solamente a la práctica de vuelos de entrenamiento, cumpliendo un horario y dentro del régimen de la disciplina militar». Permitirle a Carola entrenar en la base se justificaba por lo ambicioso de su nueva propuesta: recorrer las 14 provincias del país (en aquel entonces todavía no eran provincias Tierra del Fuego, Santa Cruz, Chubut, Neuquén, Río Negro y La Pampa). Nuevamente, su misión serviría para demostrar la calidad de los aviones construidos en Argentina. «Nos bastaría con que la señorita Lorenzini realizara los vuelos enumerados para demostrar al pueblo la verdadera calidad del material que produce la Fábrica de Córdoba, tan injustamente detractada por los mismos argentinos», apuntó el coronel.

En esta misión, Carola iba a recoger el guante de otra mujer colega. Miriam Stefford, nacida en Suíza y esposa de Barón Biza, había intentado la hazaña en agosto de 1931 acompañada por el ingeniero aviador Luis Fuchs. Partió de Buenos Aires con una avioneta alemana FWB provista de un motor Siemens-Halste, bautizada *Chingolo*. Sin embargo, la aviadora no logró el objetivo. El 26 de agosto cayó en los campos desiertos de Marayes, San Juan, y murió, al igual que su acompañante.

La preparación requería de un riguroso entrenamiento, pero también de un mejoramiento de la principal herramienta para la hazaña: el avión. Fue por eso que Carola llevó el Focke Wulf a la fábrica de aviones de Córdoba para ponerlo a punto. Le agregaron un tanque de nafta que aumentaba su autonomía de vuelo y le hicieron adaptaciones para que Carola pudiera hacer piruetas en el aire. Pero la alegría de tener la nave en condiciones óptimas se

vio opacada por una situación inesperada para la aviadora. Al otro día de volver de Córdoba, cuando fue a su trabajo en Unión Telefónica, le avisaron que no podía continuar en la empresa, debido a sus reiteradas ausencias. Llevaba trabajando allí más de 16 años, y siempre había intentado dividir su tiempo prolijamente entre los ensayos de vuelo y la oficina, relegando, sobre todo, horas de sueño.

Por otra parte, con tanta actividad, poco tiempo le quedaba a Carola para formar una pareja. Ella misma había tomado esa decisión. Uno de sus amigos más cercanos fue Alfredo Oribe, quien conoció a Carola en 1937 en la Base Aérea de El Palomar, cuando trabajaba allí como jefe de la Estación Meteorológica. Pasaban mucho tiempo juntos porque ella se dedicaba obsesivamente a las cartas del tiempo y al manejo del instrumental meteorológico. «Entretanto me contaba muchas cosas y cuando tocábamos especialmente el asunto sentimental, me decía que su único amor era el Focke Wulf», contó Oribe. Luego agregó: «Si me caso —me decía Carola— a mi marido no le va a gustar que vuele, e inclusive los problemas del hogar me impedirían dedicarme exclusivamente al avión». Hubo un hombre, el médico Jorge Leyro Díaz, que llegó a pedirle matrimonio en 1939. Carola le dijo que no, y le aclaró que su único amor era la aviación. El pretendiente se despidió de ella con un regalo: unas antiparras que en su elástico blanco decían: «Adiós a la vida, adiós al amor».

Luego de que se aprobaran los planes para la travesía por las provincias —entre los que Carola había diagramado las etapas, con el detalle de la distancia que debía recorrer y las rutas alternativas—, le dieron fecha para el 24 de marzo de 1940. El despegue inicial sería desde el aeródromo Presidente Rivadavia, en la localidad de Morón; la distancia total a recorrer sería de unos 5100 kilómetros, y durante ese tiempo la aviadora haría 22 exhibiciones de acrobacia en diferentes localidades. Ningún aviador había concretado el último punto antes. Las pruebas acrobáticas eran, además de una demostración de destreza, una posibilidad para mostrar la calidad del avión fabricado y preparado en el país. El día 24, Carola despegó a las 9:45 su Focke Wulf nº 41 desde El Palomar hasta Morón. Allí se tomó los minutos necesarios para corroborar que todo el equipamiento estuviera en orden —equipaje, paracaídas, mapas, relojes, antiparras, cartas de navegación—, desayunó huevos

pasados por agua y se dispuso para la partida, rodeada de cientos de personas que se acercaron a despedirla. El cabo Jorge Serafín Cherubini fue el encargado de dar hélice para encender el motor, y así despegó Carola, escoltada en el cielo durante los primeros minutos por un grupo de tres colegas: Arturo Costa Álvarez, Ricardo Prieto y su amigo personal Juan Scassino.

El 21 de abril, Carola terminó la travesía que la llevó a recorrer 23 ciudades: Morón, Rosario, Santa Fe, Paraná, Monte Caseros, Posadas, Corrientes, Formosa, Resistencia, Presidencia Roque Sáenz Peña, Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, San Luis, Río Cuarto, Córdoba, Pergamino y La Plata. En cada ciudad la recibieron con honores y grandes agasajos, y también la llevaron a recorrer los lugares más emblemáticos de cada región. Las repercusiones de su hazaña no fueron pocas. *El Gráfico* le dedicó la tapa de la revista el 10 de mayo. Resulta interesante destacar, sin embargo, el editorial publicado por la revista *Maribel* el día siete del mismo mes, a pesar de que no fuera una publicación de tanta masividad como la revista deportiva que aún hoy es la más importante del país. Dice el artículo de *Maribel*: «Las mujeres queremos a Carola Lorenzini porque es una constante respuesta a todas las creencias injustas, a los frecuentes comentarios irónicos que se tiene la costumbre de hacer sobre el valor femenino. Cuando ya estamos cansadas de responder a los que, considerándolo espiritual, hablan de la mujer en un tono que quiere ser condescendiente y resulta irónico, hechos como el recientemente realizado por Carola Lorenzini y figuras de tan destacado valor como el de ella, surgen nítidos en el panorama de la actualidad, con una elocuencia que hace inútiles las palabras».

*

EL 20 DE AGOSTO DE 1940, Carola rindió los últimos exámenes para obtener la patente «B» número 226 de aviadora profesional, que recibió ocho días más tarde. El título la habilitaba como instructora nº 66, título que ninguna mujer había obtenido antes en Argentina. Al poco tiempo, el 18 de octubre, partió en una nueva travesía, esta vez internacional, y acompañada. Un grupo de diez aviones participó de la misión organizada por el Aero Club de Brasil, «La semana del Ala», en homenaje a Alberto Santos Dumont,

pionero de la aviación brasileña fallecido en 1932. Carola fue la única representante del Aero Club Argentino en el recorrido de 2187 kilómetros, partiendo de Morón, para luego pasar por Colonia, Montevideo, Yaguarón, Porto Alegre, Florianópolis, Paranaguá, Santos y Río de Janeiro. Los diez aviones aterrizaron en el aeropuerto que todavía hoy se llama Santos Dumont. Al igual que en el recorrido por las 14 provincias, Carola dio en las distintas ciudades espectáculos de piruetas.

En noviembre de 1941, por primera vez en la historia de la aeronáutica argentina, llegó una cuadrilla de aviadoras uruguayas. Se trataba de Laura Machado Borges, Cora Cours Isnardi de Mahler y Cecilia Cinciarulo. Las tres pilotos iban a dejar el país el 23 de noviembre. Antes de partir, Carola iba a despedirlas con una demostración de acrobacia, en lo que ya era una experta. Ese domingo partió hacia Morón toda vestida de blanco: con una jardinera, una camisa y botas del mismo color. Su avión estaba en los talleres de El Palomar y hacía pocos días el Comando de Aviación del Ejército le había entregado al Aero Club Argentino un Focke Wulf 44-J, que fue el que decidió usar Carola para la demostración.

Fue un día caluroso. El termómetro llegó a marcar 28,8 grados y la humedad fue del 80%. Su hermano Umberto la acompañó hasta el avión. Antes de subir, Carola le dijo: «Mirá que cuando bajo vamos a buscar a mamá». El avión despegó de Este a Oeste y fue tomando altura con rumbo hacia el Norte. Su primera acrobacia fue una media vuelta limpia, pero el avión terminó cabreando. Siguió tomando altura para estabilizar el vuelo; después empezó a caer en picada, en lo que todos pensaban que era una maniobra para decorar con un looping invertido, un enorme rulo en el aire que termina con el avión panza arriba, es decir, con la cabeza de la aviadora hacia el suelo. Carola fue perdiendo altura y los pilotos más expertos ya supieron que no iba a poder completar la acrobacia. Intentó un *medio tonneaux*, un giro brusco del avión sobre su propio eje, pero no hubo caso. El avión se perdió en el monte. Cuando el público se acercó, la nave estaba destrozada y el cuerpo de Carola tendido, enrollado en su paracaídas. Así lo describió la revista *El Gráfico* en su número del 28 de noviembre de 1941: «El cuerpo envuelto en la alba tela del paracaídas. Era la mortaja que le correspondía a la valerosa mujer que tanto hizo en favor de la aviación argentina y

que había conquistado, en base a capacidad y guapeza, un sitio en el corazón de su pueblo y de otros vecinos».

Carola tenía 40 años. Sus restos fueron llevados a la bóveda de la familia en el cementerio de San Vicente. Recién en el año 2000 se le rindió un homenaje al imponerse su nombre a una calle de Puerto Madero.