

# Vivir Toledo

## Osados pilotos en el aeródromo de la Vega Baja (1912-1916)

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN  
TOLEDO

Al principio fueron las cañadas ganaderas las que cruzaban la Vega Baja. Luego, desde 1868, allí nacería un Polígono de Tiro para la Infantería. Con el siglo XX, al mismo lugar, llegarían los imponentes globos de hidrógeno y, años después, unos aeroplanos de motores grespos sobrevolando los áridos parajes de Palomarejos. Cuesta imaginar que hoy, junto a la avenida de Europa, donde se sitúan las sucesivas canchas deportivas hasta el parque de las Tres Culturas, estuviese el aeródromo de la ciudad.

Los primeros ingenios que vieron los toledanos, en 1904, en las laderas de San Lázaro, fueron los globos del Parque de Aerostación de Guadalajara. El bautismo de la moderna aviación llegaría en 1912. Ahora, los ofi-ciantes eran unos aventureros del aire que, por tres mil pesetas la jornada de exhibición, recorrían las ciudades españolas con su casco de cuero, extraños atavíos y sus frágiles aparatos que solo requerían un terreno llano de poco más de trescientos metros de longitud para aterrizar o despegar.

Desde 1905, la prensa glosaba los logros de los norteamericanos hermanos Wrigh o del brasileño Santos Dumont. En 1909, el francés Louis Blériot cruzaba con éxito el Canal de la Mancha. En febrero de 1910, otro piloto galo, Lucien Mamey, era el primero que surcaba con un avión el aire en España al sobrevolar Barcelona. En 1911 aconteció el *raid* por etapas París-Madrid, promovido por *Le Petit Parisien*, con ocho participantes, siendo Jules Védrines el único que alcanzó la meta fijada en Getafe. Por entonces, muchos pilotos franceses (Pierre Lacombe, Leoncio Garnier o Maurice Poumet entre otros) o el español Benito Loygorri, eran contratados por ayuntamientos o comerciantes, con suculentos premios añadidos, para dar lustre a las fiestas locales.

En Toledo, el 5 de junio de 1912, el programa de actos del Corpus incluyó una «gran fiesta de la aviación» que comenzó con un homenaje a Lourenço de Gusmao, el llamado «cura lodador», fallecido en la ciudad en 1729, del que ya hablamos en un artículo anterior. Por la tarde, en la explanada del Polígono, tendría lugar la esperada evolución de los aeroplanos. En un principio se anunció un premio de 5.000 pesetas a disputar entre tres pilotos: Mauvays, Loygorri y Menéndez. Sin embargo, al final, tan solo se logró contratar a Pierre Lacombe. La prensa local dio cumplida cuenta de las haza-



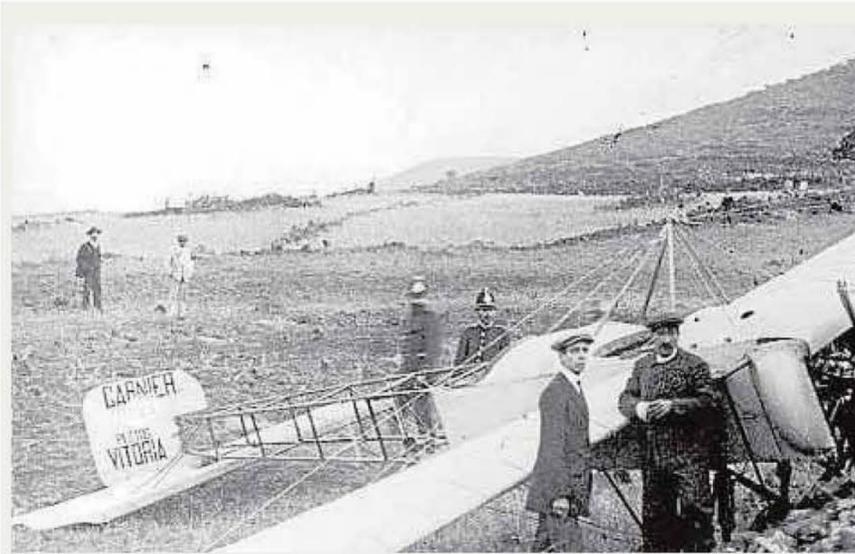
Henry Tixier es llevado a hombros tras una exhibición en una imagen de Internet

ñas en su país y de su biplano de la casa *Duperdussin*, de 4.000 kilos, valorado en 48.000 francos, que llegó por tren a Toledo, el día 4, siendo trasladado en dos carros hasta la Vega Baja. Aquel piloto, desde el año anterior, ya había participado en similares festivales en tierras gallegas, Gijón, Valladolid, Salamanca, Tafalla y Burdeos.

Las crónicas describen el vuelo de aquella histórica tarde, que apenas sobrepasó treinta minutos. Previamente, se habían acotado ciertas zonas bajo la atención de la Guardia Civil, a fin de evitar que nadie interfiriese en las maniobras de despegue y aterrizaje. El avión evolucionó hacia la Venta del Hoyo y las inmediaciones de Algodor, Burguillos y Mocejón. Lacombe agitaba los brazos cada vez que cruzaba sobre el expectante público que había abonado su entrada para ver de cerca todos los detalles de la exhibición. Tras llegar a tierra, el gentío corrió entusiasmado hasta el aparato para sacar a hombros al piloto. Al aterrizar, un desperfecto en la hélice le impidió hacer una segunda demostración. Después, en un automóvil descubierto, el héroe, acompañado de su esposa, subió envuelto por continuas aclamaciones hasta a Zocodover.

El 18 de mayo de 1913, también en torno a las fiestas del Corpus, los toledanos volverían a la Vega Baja para ver otra exhibición aérea -a tres duros

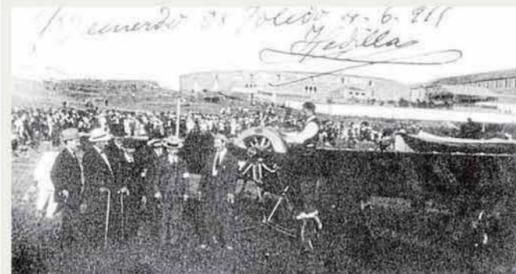
el palco o una peseta la silla-, contratada con el piloto Maurice Poumet que, al no poder atender, le sustituiría Henry Tixier (1887-1917). Éste tenía fama por sus cabales descensos, sin causar daños al aparato, algo que, lamentablemente, no tuvo en Toledo. Acudió con su *Bleriot* de 50 caballos. En la carlinga, junto a los indicadores, llevaba medallas y, como otros colegas, un amuleto especial, en su caso «una pata de gallina seca y negruzca». Sin embargo, el vuelo no comenzó con buenos augurios. Tras un despegue sin la suficiente energía tuvo que descender de inmediato. En su segundo intento se encontró con un viento adverso que no logró vencer, amenazando el avión caer sobre el público. Providencialmente, la catástrofe la evitó un hilo telefónico que le hizo voltear y caer al suelo. El aparato se convirtió en un «informe montón de hierros, maderas y telas», si bien, el piloto salió ileso de aquellas ruinas, dejando contrariados a los espectadores. Como compensación se logró que el aviador Leoncio Garnier (1883-1963) volase el día 23 de mayo con otro *Bleriot*, aparato que también daría otros problemas. El reventón de una rueda y el irregular funcionamiento del motor alimentaron las dudas y la impaciencia del público. Por fin, todo se pudo solventar en el último mo-



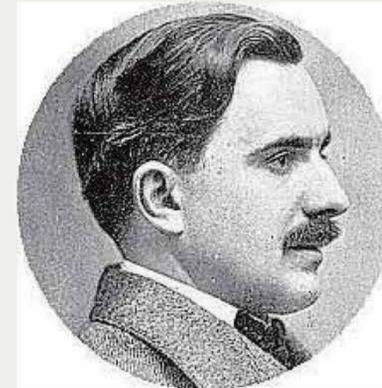
Avión de Garnier tras su vuelo de exhibición, el 10 de mayo de 1913, en Tenerife. El 23 de mayo acudiría a Toledo



Maqueta del cartel de las fiestas del Corpus preparado por Vicente Cutanda en 1912



Salvador Hedilla en Toledo el 4 de junio de 1915. *Pioneros de la Aviación Española*, n° 42



El piloto Leoncio Garnier (1883-1963)



Postal francesa dedicada al aviador Henry Tixier (1887-1917) con su monoplano

Comparsa de Carnaval en el Polígono de Tiro. Foto Rodríguez (Archivo Histórico Provincial de Toledo)



Pierre Lacombe en una postal francesa. Tras él, un muñeco de trapo, su amuleto que también incluyó en su vuelo en Toledo, el 5 de junio de 1912

mento. Garnier logró elevarse y hacer algunos virajes antes de aterrizar sin problemas en medio de grandes ovaciones. Al día siguiente, el mismo piloto ofreció dos cortos vuelos más, seguidos de un tercero, a cargo de Tixier, que colmaron la curiosidad de los toledanos.

Estos fracasos motivaron alguna

crítica en *El Eco Toledano* (24 de mayo de 1913) de Teerre, seudónimo del periodista Tomás Rodríguez Bolonio. En el mismo diario (12 de junio), desde Francia, Pedro Morante consideraba antiestético, «sino también herético», que aviones o volipedos volasen sobre la torre de la Catedral de Toledo, algo tan fuera de lugar, decía, como cele-

brar una corrida de toros en París. Aconsejaba a los toledanos que se dedicasen a cultivar en los cigarrales los «mejores albaricoques del mundo» y a promocionar el mazapán por todos los países. Tras desdecirse, ya que en algún momento había pensado que la Vega Baja podía acoger «un magnífico campo de aviación», concluía: «los

españoles no necesitamos aeroplanos (...) antes tienen necesidad de una Armada y de muchas escuelas que den alas a la inteligencia».

Aún, en el Corpus de 1915, se volvería a programar otra «fiesta de la aviación» que protagonizó Salvador Hedilla Pineda (1882-1917), del Club Santander, con su monoplano *Wendome*

de 50 caballos. En el Corpus de 1916 (21 de junio), el evento se redujo a recibir un monoplano de la *Escuela de Aviación de Getafe*, pilotado por Manuel Menéndez, un *Duperdussin* de 80 caballos, que cubrió la distancia hasta el Polígono de Tiro de Palomarejos en treinta minutos. El futuro había llegado por el aire a Toledo.