

DOS FOTOGRAFÍAS DEL AVIADOR PIÑEIRO. RIBADAVIA, 1913.

*Fais de ta vie un rêve, et d'un rêve, une réalité.
Haz de tu vida un sueño, y de tu sueño una realidad.
Antoine de Saint-Exupéry*

El sueño de José Piñeiro González empieza el 20 de agosto de 1911 en Pontevedra, al acudir en su automóvil a las fiestas de la Peregrina; allí, al contemplar la exhibición aérea del aviador francés Garnier, exclama «eso lo hago yo».

Nuestro hombre viniera al mundo el 15 de diciembre de 1878 en O Seixo, Mugarodos, muy cerca de la casa del pintor y amigo Felipe Bello Piñeiro. Tras realizar estudios en San Sebastián se hace marino mercante; en sus viajes por Cuba enferma y va para Asturias, donde su padre es militar y allí conoce a su mujer, Joaquina Migoya Carbó. Se casan y con la fortuna de su familia política se establecen acomodadamente en la villa de Sanxenxo.

Unos meses después de ver el vuelo de Garnier, vende su fábrica de gaseosas y viaja a Pau, donde el francés Bleriot tiene la escuela de aviación. Piñeiro destaca por su pericia y valor y en quince días obtiene el carnet de piloto (Brevet) y compra su primer avión, un Bleriot 50 HP de motor «Gnome»; será el primero de varios que tendrá, siempre de la misma marca. Es un aparato sencillo y frágil, con poco motor (sólo 50 caballos) y complejo de manejar por su escasa maniobrabilidad en caso de viento, pero el dinero no da para más; su ansiado sueño le cuesta a Piñeiro 30.000 pesetas, el capital que obtuviera por la venta de la fábrica. Escoge los arenales de Baltar, entre los pueblos de Sanxenxo y Portonovo, para construir el aeródromo y el hangar y comienza su aventura como piloto, ofreciéndose para realizar exhibiciones aéreas a las comisiones de fiestas. Hasta ese momento unos pocos aviadores franceses campaban a sus anchas sin rival pero ahora surgía un competidor... E iba a dar mucho que hablar. El propio Bleriot dice «Piñeiro no volaría mejor si tuviese alas adheridas al cuerpo. Lástima que sea español», con esta chauvinista frase la leyenda del hombre-pájaro acababa de nacer.

Tras el famoso «raid» (vuelo de larga duración que une dos pueblos) entre Vilagarcía y Vigo, realizará su primera exhibición aérea en Ferrol con motivo de la botadura del acorazado Alfonso XIII ante la presencia de la infanta Isabel y las autoridades, amén del multitudinario público. Al ritmo de la banda de música, maravilla a todos los espectadores con sus hazañas pero la cosa no acaba bien pues al intentar hacer el vuelo de la gaviota –que consiste en tocar con un ala del avión el mar–, choca con un madero sumergido y sufre un accidente que descalabra el aeroplano. Pero eso no mengua el éxito de nuestro protagonista que es aclamado como un héroe y la solidaridad de la gente hace que se inicie una suscripción para comprarle otro avión. Ese mismo año interviene en el festival aéreo de Burgos en el que compite con los ases franceses Vedrines y Poumet, quedando en primer lugar.

Su fama se va extendiendo; en una época sin televisión ni radio y con una tasa elevadísima de analfabetismo el boca a boca era el medio de comunicación más empleado. La prensa recoge cada uno de los muchos espectáculos que va a protagonizar a lo largo de diez años de pilotaje por diferentes lugares de la geografía española y también en Argentina y Cuba.

El pionero aviador, que hablaba a todos en gallego, adornaba las alas de su Bleriot con la bandera española y también con la gallega; era su modo de llevar a Galicia por el mundo. También el fuselaje llevaba el nombre de Sanxenxo, villa de la que llegó a ser alcalde y que lo recuerda con dos estatuas y una plaza.

Era considerado uno de los mejores pilotos acrobáticos del mundo; si consultamos las hemerotecas vemos que son innumerables las crónicas periodísticas que en esos años relatan cada episodio, homenaje o novedad en la vida de Pepe Piñeiro; así en el otoño de 1913 se publica la noticia del primer viaje con acompañante del aviador Piñeiro. Elisa Patiño, conocida por *Chichana*, nieta de los duques de Patiño y que vivía en el hermoso *pazo* de Sanxenxo fue la valiente copiloto. También en otra ocasión llevó Piñeiro un pasajero, en Cuba, en 1915; el infortunado fue Basilio Álvarez, quien

disfrutó de la preciosa vista aérea de la Habana pero quedó cojo de por vida tras el aterrizaje problemático que sufrieron.

Los percances eran habituales debido al alto riesgo que suponía cada vuelo, especialmente el aterrizaje y las acrobacias, como la denominada «*looping the loup*» (rizar el rizo, también llamada salto de la muerte) que el aviador Piñeiro regalaba a los entregados asistentes que gritaban de miedo y emoción al verlo haciendo giros cabeza abajo.

Los accidentes eran, la mayoría de las veces, mortales. Cualquier ráfaga inesperada de viento o problema mecánico en el motor era causa de caída en barrena y desgracia para el piloto. Si al menos conseguía salir vivo, el avión nunca salía bien parado, con el consiguiente perjuicio económico. En estos años se inicia la larga lista de pilotos civiles y sobre todo, militares, muertos (la Guerra Mundial segó la vida de cientos de estos pioneros pilotos).

Los ingresos venían de la mano de los premios y las exhibiciones pero también los gastos, pues cada reparación era costosísima. También vendía fotos dedicadas y repartía hojas con publicidad desde el avión.

A uno de esos espectáculos corresponden las dos fotografías que presentamos. Son copias de placas de cristal realizadas el 13 de julio de 1913 en Ribadavia con motivo de las fiestas y forman parte de una extensa y variada colección, donada hace unos treinta años por Pablo García Vázquez al fotógrafo Fernando del Río y que hoy forman parte de los fondos documentales del Museo. La colección se compone de numerosas placas de cristal tomadas con una ICA «Ideal», con objetivo TESA, de fabricación alemana, que fueron realizadas y reveladas por el doctor García Pérez (médico cirujano del Hospital Provincial de Ourense), padre del donador. En la primera de ellas, el doctor García inmortaliza al aviador Piñeiro en el momento de subir a su aeroplano y en la otra ya en vuelo.

El lugar elegido para la exhibición, el campo de San Cristóbal, a orillas del río Avia, no era el adecuado pues carecía del espacio necesario para aterrizar y los árboles y montañas que lo rodeaban eran un tremendo

peligro para el piloto. Aun a sabiendas de que el accidente era inevitable, el aviador no quiso desairar a los miles de personas que acudieran de muchos lugares para verlo y, a pesar de la insistencia de sus mecánicos y de los miembros de la comisión de fiestas en cancelar el evento, voló para ellos.

Tras el accidente, -que solo tuvo consecuencias materiales, el piloto salió ileso milagrosamente- algunos asistentes recogieron de entre los restos del avión, fragmentos desprendidos que guardaron orgullosos a modo de reliquia, sabiéndose testimonios de un acontecimiento histórico. El Museo Etnológico de Ribadavia conserva en el Fondo Meruéndano un retal de tela de las alas del avión. El propio Manuel Meruéndano narra en sus *Efemérides Locales* la anécdota de como el secretario del ayuntamiento, el juez municipal y el médico de Beade, rechazaron el palco de autoridades por creerse muy expuestos a sufrir un accidente, prefiriendo acogerse a la sombra de una parra... justo donde fue estrellarse el pobre Piñeiro. También al fondo de Meruéndano pertenece una hermosa fotografía grupal con el piloto, tres de sus mecánicos y las autoridades y comisión de fiestas.

A través de los periódicos, artículos en revistas como *Vida Gallega* y especialmente gracias al libro dedicado a la biografía del piloto, editado por Xaime Corral, de la librería Nós de Sanxenxo y escrito por Carlos Quintia «*El vuelo de la gaviota*» –recordando la acrobacia favorita de Piñeiro–, podemos seguir con todo detalle cada capítulo de su intensa biografía. Y decimos capítulo pues realmente es una vida de novela de aventuras, con triunfos, homenajes, accidentes y decepciones, en un transcurrir apresurado por su ansia por consagrarse como un pionero, por ser el más arriesgado y mostrar su pericia pero siempre desde la bonhomía, la nobleza y la humildad. Era un hombre alto, flaco, de mirada penetrante, con carácter, competitivo en su avión, conciliador y generoso en tierra. Poseía la camaradería del código caballeresco de los aviadores y fue capaz de realizar un vuelo casi suicida el 13 de julio de 1913 por un acto romántico como el de complacer la mirada expectante y repleta de admiración de un niño ribadaviense.

Por la simbiosis con su avión lo apodaron el «*hombre pájaro*», metáfora que refleja hasta que punto dominaba un aparato sencillo, poco fiable y técnicamente precario pero que cuando lo elevaba era capaz de realizar piruetas que otros con motores mucho más potentes ni se atrevían a intentar. Después de diez años volando, el *hombre pájaro* abandona su sueño... o, más bien, se lo hacen abandonar su precaria salud, pues tiene los pulmones deshechos, y los desaires de la Corporación Municipal, quien le arrebató honores y hasta la calle a él dedicada. Un nuevo accidente en Sanxenxo deshace su Bleriot... será la despedida para siempre de su pasión. A partir de ahí, abandona Sanxenxo y se instala en Santiago; con su mujer y sus cuatro hijos lleva una vida tranquila paseando con su amigo, el escultor Picón, y recibiendo en casa a los afamados aviadores Loriga y Brage, para los que él es su maestro admirado (también lo es para su paisano, Ramón Franco). Los tres cuentan que Piñeiro fue su inspiración para hacerse pilotos.

Escuchando batir en los cristales las gotas de lluvia compostelana, fallece en su cama el 3 de febrero de 1927 a los 48 años.

No sólo volaba para vivir... Piñeiro vivía para volar.