

Programa N° 24 – “LA AVIACIÓN COMERCIAL EN MENDOZA”

Esquema de contenidos:

- *Los primeros vuelos en Mendoza.*
- *El predominio francés en los vuelos provinciales.*
- *La aventura de cruzar la cordillera.*
- *Los aeroclubes.*
- *La nacionalización de los derechos de vuelos en tiempos del peronismo.*

Indices de Tema

[Sinopsis.](#)

[Introducción](#)

Sinopsis

- Marcel Paillette realizó su primer vuelo en Mendoza en 1912. El público local ya conocía lo que era un avión debido a los recientes vuelos que los pilotos italianos Ricardo Ravioli y Bartolomé Cattáneo realizaron sobre el Parque General San Martín en 1911. Los aviones utilizados en este período no eran resistentes, ni fiables. Los motores de aviación eran todavía débiles y deficientes. La experiencia para el pasajero era ciertamente traumática.
- La obsesión por la cordillera ocupó todos los años de la Gran Guerra hasta que, finalmente, el primer cruce aéreo fue logrado. Ocurrió el 24 de junio de 1916 en el globo Eduardo Newbery, tripulado por Eduardo Bradley y el brigadier Angel María Zuloaga.
- El traslado de pasajeros sobre la ruta transcorderana dio comienzo el 26 de julio de 1929 cuando un bimotor Sikorsky S-37 conectó Santiago de Chile con General Pacheco, previa escala en Villa Mercedes.
- La infraestructura aeronáutica también creció en otros lugares de la provincia. El Aero Club San Rafael, fundado el 6 de noviembre de 1935. Por su parte el Aero Club General Alvear, fue fundado el 5 de noviembre de 1939.
- A partir del 27 de abril de 1945 con la sanción de un decreto, que fijaba la política del Estado nacional en materia de aeronavegación, estableció que la explotación de las líneas de transporte interno sería realizada preferentemente por el Estado argentino o bien por empresas de transporte de capital mixto, cuyos socios debían ser argentinos nativos.

Introducción

El primer antecedente que puede servir de base para relatar la génesis de la aviación comercial en Mendoza se produjo a fines de marzo de 1911, con el anuncio de la llegada por ferrocarril del aviador francés Claude André. El público local ya conocía lo que era un avión debido a los recientes vuelos que los pilotos italianos Ricardo Ravioli y Bartolomé Cattáneo realizaron sobre el Parque General San Martín en 1911. Sin embargo, André no llegó nunca a nuestra ciudad. En su lugar arribó otro francés, Marcel Paillette. Su primer vuelo se llevó a cabo el 18 de febrero de 1912, sin pasajeros.

El primer vuelo con acompañantes tuvo lugar en Los Tamarindos, Las Heras, el 10 de marzo de 1912. Entre los pasajeros de Paillette pronto destacó Mario Casale, un inquieto mecánico italiano. Casale demostró tal interés por los aviones que pronto se convirtió en el primer alumno de Paillette, de quien aprendió a volar. Además de románticos, los vuelos con pasajeros de Paillette y Casale representaron el primer antecedente de aviación comercial en Mendoza.

Es claro, sin embargo, que los aviones utilizados en este período no eran resistentes, ni fiables. Los motores de aviación eran todavía débiles y deficientes. La experiencia para el pasajero era ciertamente traumática. En los aviones Henri Farman y Roger Sommer, por ejemplo, se volaba con el cuerpo al aire, sin parabrisa o protección alguna, a merced de las inclemencias del tiempo. Las pistas eran potreros, calles, o cualquier terreno medianamente apto para carretear. En 1912 el piloto italiano Mario Sartini llegó a utilizar el hipódromo de San Rafael para sus vuelos, destrozando su avión Blériot XI en el intento.

La presentación de aviones en Mendoza se vio interrumpida a partir de 1914 por causa de la Primera Guerra Mundial. La gran mayoría de los aviadores europeos fueron movilizados para el conflicto. En Mendoza, el gran protagonista siguió siendo Mario Casale. Sus vuelos sólo fueron opacados por los de Jorge Newbery, que arribó a la provincia con el objeto de cruzar la cordillera de los Andes por las altas cumbres. No pudo lograrlo, pues falleció en un accidente en Los Tamarindos el 1 de marzo de 1914.

La obsesión por la cordillera ocupó todos los años de la Gran Guerra hasta que, finalmente, el primer cruce aéreo fue logrado. Ocurrió el 24 de junio de 1916 en el globo Eduardo Newbery, tripulado por Eduardo Bradley y el brigadier Angel María Zuloaga. El aeróstato partió de Santiago de Chile inflado con gas de alumbrado público, aterrizando en Uspallata tres horas después.

La actividad aérea comercial fue tan intensa en la inmediata posguerra que se hizo necesario sentar las bases jurídicas para permitir su crecimiento ordenado y orgánico. En Argentina fue fundada en 1919 la River Plate Aviation Company. Poco tiempo después quedó constituida la Compañía Franco-Argentina de Transporte Aéreo. Los vuelos a nuestra provincia fueron iniciados el 12 de enero de 1920 desde El Palomar, con dos tipos de aviones diferentes: el Breguet XVI con motores Renault y capacidad para dos pasajeros y el Farman 50.

La ambiciosa ruta aérea de Buenos Aires a Mendoza fue levantada poco tiempo después de implementada, principalmente por razones financieras. Todavía en 1920 se consideraba al avión un medio de transporte inseguro, más propio de locos que de personas reposadas.

Curiosamente fue la velocidad la que salvó de la ruina a la naciente actividad aeronáutica comercial. El avión podía ahorrar tiempo, devorando distancias de una forma rentable en el servicio de correos, donde la velocidad en la entrega de correspondencia era vital. Además, los sacos postales eran pequeños y relativamente livianos, ideales para ser transportados por avión. En efecto, entre las compañías internacionales que pujaban por ganar mercados en el floreciente negocio postal había una francesa, la Lignes Aériennes Latécoère. La conexión argentina se logró en enero 1927 gracias a la gestión de Vicente Almandós Almonacid, piloto riojano y As francés de la Primera Guerra.

La filial argentina, llamada Aeroposta Argentina, fue fundada en 1927. El centro de operaciones fue fijado en General Pacheco, desde donde partieron las tres extensiones que cubrían todo el territorio nacional. Una de ellas, la Línea Oeste, fue trazada con destino a Santiago de Chile, vía Mendoza. Así, el 28 de febrero de 1928 se realizó el primer cruce experimental hasta la localidad chilena de Colina, utilizando para ello un Latécoère 25 a los mandos de Jean Mermoz. La Línea Oeste quedó oficialmente inaugurada el 15 de julio de 1929 con aviones Latécoère 26-2-R (para vuelos Buenos Aires - Mendoza) y Potez 25 (para el doble cruce cordillerano).

El traslado de pasajeros sobre la ruta transcordillerana dio comienzo el 26 de julio de 1929 cuando un bimotor Sikorsky S-37 conectó Santiago de Chile con General Pacheco, previa escala en Villa Mercedes.

En las rutas a Mendoza fue volado el Fairchild FC-2W2 y el legendario Ford 5-AT Trimotor para el traslado de pasajeros. El Trimotor era un avión robusto, noble y confiable. Tenía catorce plazas y tres motores que le ayudaban a alcanzar una velocidad de 150 Km/h.

La segunda etapa en el desarrollo de la aviación comercial en Mendoza se cerró a fines de 1930. Para entonces la operación de aeronaves de transporte era algo cotidiano en la provincia, a tal punto que casi diariamente llegaban o partían aviones desde el “campo de aviación” de Los Tamarindos. En materia de infraestructura aeronáutica, se lograron avances importantes para las necesidades de la época. Se construyeron hangares y se colocó un faro para guiar a los aviones en la oscuridad. Los aviones utilizados hasta 1930 presentaban notorias comodidades para el pasajero. El Ford Trimotor, por ejemplo, contaba con ventanillas individuales y baño.

Pese a la intensidad de la actividad y la velocidad de los cambios, sólo hubo que lamentar un accidente grave en el período que nos ocupa. Fue el sufrido por el piloto francés Henri Guillaumet en Laguna del Diamante, San Carlos, el 13 de junio de 1930. Guillaumet se salvó después de caminar seis días en la Cordillera y el biplano que volaba (un Potez 25 de la Aéropostale) logró ser recuperado al año siguiente. En junio de 2001, 71 años después del accidente, Juan Gualberto García, el niño que encontró a Guillaumet, fue homenajeado en persona por el Presidente de Francia, Jacques Chirac.

El orden económico mundial que había hecho posible el florecimiento de las líneas aéreas no iba a durar mucho tiempo. La crisis financiera que se desató en 1930 en el mercado de valores norteamericano de Wall Street, pronto se extendió a Europa y, huelga decirlo, arrasó con la estabilidad económica de América Latina. La primera empresa aerocomercial que servía a Mendoza y que sufrió las consecuencias de la crisis mundial fue la Nyrba, que resultó absorbida, en septiembre de 1930, por Panagra.

Por su parte, la francesa Aéropostale entró en liquidación el 31 de marzo de 1931. El espacio que dejó de ocupar Aéropostale en la ruta trasandina fue cubierto tres años después por la empresa nacional francesa Air France. Casi simultáneamente, nuestra provincia comenzó a ser servida por una segunda compañía europea, integrada por capitales alemanes. Se trataba de Sindicato Cóndor Limitada. En 1935 Sindicato Cóndor abrió una ruta semanal de ida y vuelta a Santiago de Chile con escala en Mendoza, servida con dos poderosos trimotores Junkers Ju-52/3m. registrados con matrícula brasileña. Pocos sabían por entonces que estos aviones eran del mismo tipo con que se estaba formando la columna vertebral de transporte aéreo de la Luftwaffe, la temida fuerza aérea de la Alemania nazi.

En tanto, Panagra se encontraba en pleno proceso de renovación de flota con el objeto de aumentar seguridad y velocidad, y así captar las simpatías del viajero. En 1934 compró siete bimotores Douglas DC-2, en reemplazo de los viejos Ford Trimotor que servían la ruta transcordillerana y, hacia 1937, incorporó treinta flamantes Douglas DC-3. Como parte del proceso, y a diferencia de sus competidoras, Panagra llegó a montar una importante infraestructura de ayudas a la navegación, con bases meteorológicas propias en Cristo Redentor, Los Tamarindos y El Sosneado.

El relativo equilibrio comercial que habían logrado las empresas que volaban a Mendoza se vió drásticamente fracturado a partir de septiembre de 1939, cuando Alemania invadió Polonia dando inicio a la Segunda Guerra Mundial. Air France suspendió sus vuelos en Argentina casi al mismo tiempo en que Francia era ocupada por los nazis en 1940. Poco tiempo después dejó de operar el Sindicato Cóndor, cuyos servicios fueron parcialmente absorbidos por Aeroposta Argentina. Cuando los Estados Unidos ingresaron a la Guerra en diciembre de 1941, sólo Panagra se encontraba operando en Mendoza. Absolutamente dueña del mercado, la empresa americana dominó las rutas económicamente más rentables del territorio argentino y se consolidó por el resto de América Latina. En nuestro país, y especialmente en Mendoza, Panagra habría de disfrutar los beneficios de la exclusividad hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial.

El principal protagonista del período 1930 – 1945 fue un avión norteamericano: el Douglas DC-3. Aunque el Junkers Ju-52 alemán era un aparato formidable desde el punto de vista de su técnica, capacidad y resistencia, pronto quedó en desventaja debido a sus altos costos operativos. El Douglas DC-3 ganó el afecto de todas las empresas que lo usaron, porque fue el primer avión comercial verdaderamente rentable, es decir, el primer avión que generaba ganancias genuinas con su sola operación, sin necesidad de subsidio o asistencia económica de ninguna especie. El DC-3 podía transportar hasta 28 pasajeros, a una velocidad de crucero de 333 Km/h, en condiciones de comodidad aceptables para cualquier persona. Gracias a sus dos fiables motores de 1.200 hp podía despegar desde casi cualquier lugar, incluso pistas de tierra no preparadas.

En materia de infraestructura aeronáutica, el período 1930 – 1945 reconoció hechos notables. El viejo campo de aviación de Los Tamarindos fue mejorado con galpones metálicos, hangares de hormigón y facilidades para el pasajero. El 28 de mayo de 1933 fue inaugurada la Base Aérea Militar, integrada por un regimiento de caza y otro de bombardeo. El 19 de junio de 1936 el sector militar del aeródromo cambió su nombre por el de Base Aérea Militar El Plumerillo, en homenaje al cercano campo de maniobras donde se había preparado el Ejército Libertador. Con el correr del tiempo, los usos y costumbres hicieron que todo el aeródromo fuera conocido con el nombre de El Plumerillo. La pista principal de aterrizaje fue compactada y hormigonada en 1938.

La infraestructura aeronáutica también creció en otros lugares de la provincia. El Aero Club San Rafael, fundado el 6 de noviembre de 1935, construyó un pequeño hangar en el campo “El Ponontregua”, en el distrito Cuadro Nacional. Seis años después trasladó sus instalaciones al distrito Las Paredes, donde trazó la primera pista y levantó un hangar. Por su parte el Aero Club General Alvear, fundado el 5 de noviembre de 1939, erigió sus instalaciones junto a una de las márgenes del río Atuel. Aunque ninguna de estas pistas fueron utilizadas por aviones comerciales, facilitaron la vinculación aérea de San Rafael y General Alvear con otros lugares del país.

Pese a la intensidad del transporte aéreo, sólo hubo que lamentar tres accidentes de aviación comercial en el período que nos ocupa. El primero tuvo lugar el 13 de junio de 1932, cuando un Ford Trimotor de Panagra se estrelló contra el cerro Los Gemelos. El avión permaneció perdido casi dos años, hasta que fue encontrado accidentalmente en 1934.

El segundo accidente se produjo el 11 de marzo de 1933 y tuvo por protagonista a un Fairchild FC-2W2, también de Panagra. El avión regresaba a Santiago de Chile y por razones desconocidas, cayó en la Quebrada del Carnerito, muriendo sus dos ocupantes.

El tercer y último accidente ocurrió el 20 de enero de 1944 cuando se precipitó en El Plumerillo un Lockheed 18-56 Lodestar de la Línea Aérea Nacional de Chile. Aunque era un avión de pasajeros, no se encontraba afectado a ningún servicio comercial. Los cuatro ocupantes de la nave perecieron en el siniestro.

Las relaciones diplomáticas entre la Argentina y los Estados Unidos no eran buenas al finalizar la Segunda Guerra Mundial. El hecho de que Argentina no declarara la guerra al Eje fue tomado por los norteamericanos como una conducta pronazi. Una de las principales medidas coercitivas y discriminatorias, que en el aspecto económico adoptó el gobierno de Washington contra la Argentina, fue la restricción de licencias de exportaciones de material bélico y de elementos que pudieran ser utilizados con fines militares. Entre los que se encontraba el material destinado al transporte aéreo. Sólo Panagra continuaba volando normalmente, al amparo de la política proteccionista de los Estados Unidos.

La situación habría de cambiar en forma radical a partir del 27 de abril de 1945 con la sanción de un decreto, que fijaba la política del Estado nacional en materia de aeronavegación. La norma estaba teñida de un fuerte color nacionalista. Estableció que la explotación de las líneas de transporte interno sería realizada preferentemente por el Estado argentino o bien por empresas de transporte de capital mixto, cuyos socios debían ser argentinos



nativos. También debían ser totalmente argentinas las tripulaciones, los equipos de tierra y el personal de servicio.

Imposibilitada de adecuarse a la nueva legislación, Panagra debió retirarse de las rutas de cabotaje.

La empresa mixta argentina que vino a reemplazar en 1946 a Panagra en todos sus tramos se llamaba Zona Oeste y Norte de Argentina (Zonda). Como buen invento que era, Zonda no tenía ningún avión al ser formada. Aunque se había constituido para reemplazar a una empresa norteamericana, sus directivos pronto concluyeron que sólo un avión “yankee”, el Douglas DC-3, resultaba apto y económicamente rentable para operar en la zona oeste y norte asignada. Pero no era posible comprar o alquilar aviones Douglas DC-3 en los Estados Unidos, debido al embargo comercial decretado por Washington a nuestro país, entonces se los adquirió en una versión similar proveniente de Canadá. Zonda comenzó sus vuelos experimentales el 14 de noviembre de 1946, y el 2 de enero de 1947 estableció su servicio regular sobre el trayecto Mendoza - Buenos Aires con escalas en San Luis y Río Cuarto. Posteriormente prolongó sus servicios hasta Santiago de Chile, el 2 de octubre de 1947.

Otra compañía mixta que terminó volando en Mendoza al abrigo de la nueva legislación fue la Flota Aérea Mercante Argentina (Fama), constituida el 8 de febrero de 1946 para realizar vuelos intercontinentales a Estados Unidos y Europa. Además de Zonda, Fama y Lan, dos compañías extranjeras utilizaron Mendoza como escala entre Buenos Aires y Santiago. La primera de ellas era Pan American Airways, la empresa madre de la cual había nacido Panagra. Como no podía operar en el mercado interno argentino en virtud de la nueva política aerocomercial, se dedicó a explotar con éxito todas las rutas internacionales que pudo, volando inicialmente con Douglas DC-4, pronto reemplazados por los más modernos Douglas DC-6A y DC-7B.

La otra empresa aerocomercial extranjera que voló con escala en Mendoza fue la British South American Airways, una compañía inglesa. Su flota estaba formada por cuatrimotores AVRO Lancastrian Mk.3. Uno de estos Lancastrian, el bautizado “Star Dust”, se perdió sobre los Andes en el curso de un vuelo de Buenos Aires a Santiago, el 2 de agosto de 1947. Fue hallado en enero de 1998 por dos andinistas argentinos.

Las sociedades mixtas de aeronavegación dieron al país una organización aerocomercial a tono con la época, pero al costo de un déficit gigantesco. Zonda arrojó estrepitosas pérdidas en todos sus ejercicios. La causa del quebranto económico de Zonda parece vincularse con el uso político de la empresa. El gobierno peronista asignó a la compañía más personal del que necesitaba, elevando sus costos operativos a las nubes. Además, la Fundación Eva Perón se valió de los ágiles C-47 para llevar su ayuda social y su propaganda.

En 1949, todas las empresas mixtas fueron incorporadas al Estado y puestas bajo la administración del Ministerio de Transportes de la Nación. Zonda fue fusionada con Fama, Alfa y Aeroposta, dando origen a la Empresa del Estado Aerolíneas Argentinas, organizada en 1950.



Pero también hubo lugar para que una pequeña empresa local probara suerte en 1946. Se trataba de Transportes Aéreos Sanrafaelinos, una sociedad anónima que aspiraba a conectar San Rafael con Malargüe, Ranquil del Norte y Neuquén. En febrero de 1948 comenzó a volar un bimotor Cessna T-50 en tareas de taxi aéreo y ambulancia, pero los servicios no resultaron rentables y en 1950 la sociedad se disolvió.

En materia de infraestructura, el período 1945-1955 fue verdaderamente importante. La mayor parte de las pistas de las capitales provinciales fueron asfaltadas y se mejoraron de tal modo las ayudas a la navegación, que los vuelos nocturnos se convirtieron en una cuestión de rutina. También florecieron en la provincia numerosas instituciones aerodeportivas que habrían de prolongar su actividad hasta nuestros días. Surgieron los Aero Clubes de San Martín, Malargüe y La Consulta. Posteriormente, Cuatro aeroclubes se sumaron a los ya existentes el de Tupungato, el Aero Club Rivadavia, el Aero Club Uspallata y el Aero Club La Llave. En materia de ayudas a la navegación se dotó de iluminación eléctrica a la pista del Aeropuerto El Plumerillo.

En 1956 se ponía fin al monopolio estatal liderado por Aerolíneas Argentinas. En 1957 se constituyó la compañía Líneas Aéreas de Cuyo (Lac), curiosamente, habría de ser mendocina la primera compañía nacida al abrigo de la nueva legislación. Líneas Aéreas de Cuyo inició sus vuelos el 30 de diciembre de 1959, pero en 1960 suspendió sus vuelos.

Los presentes textos son un extracto de:

"Mendoza a través de su historia", Roig, Arturo; Lacoste, Pablo y Satlari, María Cristina, compiladores. Mendoza, 2004, Caviar Blue.

"Mendoza: Economía y Cultura", Roig, Arturo; Lacoste, Pablo y Satlari, María Cristina, Compiladores. Mendoza, 2004, Caviar Blue.

Copyright Editorial Caviar Blue