

GUIDO GHIRETTI  
FRANCISCO HALBRITTER  
GUSTAVO MARÓN  
CLAUDIO MEUNIER  
MARCELO W. MIRANDA  
JORGE NÚÑEZ PADÍN  
PABLO LUCIANO POTENZE

LOS ORÍGENES DE

---

AEROLÍNEAS  
ARGENTINAS

---

LA POSGUERRA Y UN MODELO DE PAÍS  
(1945-1955)

Editorial Grupo Abierto, 2020

Los orígenes de Aerolíneas Argentinas : la posguerra y un modelo de país :

1945-1955 / Guido Ghiretti... [et al.].- 1a ed.- Ciudad Autónoma de Buenos

Aires : Grupo Abierto Libros, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-47891-1-2

1. Aeronáutica. 2. Ensayo Histórico. 3. Historia Argentina.  
I. Ghiretti, Guido.

CDD 387.70982

© Ghiretti – Halbritter – Marón – Miranda – Meunier – Núñez Padín – Potenze

© de esta edición Grupo Abierto Libros

**GRUPO ABIERTO**  
L I B R O S

libros@grupoabierto.com



/grupoabiertolibros



grupoabierto.libros

Diseño gráfico: **Claudia Maddonni / Fabian Canosa**

Diseño de tapa e ilustraciones: **Christian Zambruno**

Queda prohibida su reproducción sin autorización del editor.

Hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en la Argentina

Imprenta:

**FP Compañía Impresora**

# INTRODUCCIÓN

Este libro relata los acontecimientos, conflictos y circunstancias que dieron lugar al nacimiento de Aerolíneas Argentinas. Decidimos escribirlo como adhesión a su 70 aniversario, pues consideramos que la fecha es propicia para recordar cómo y en qué contexto surgió la más importante empresa de transporte aéreo del país. Sin embargo, este no es un libro militante, menos aún político. Tampoco pretende mostrar una historia oficial edulcorada o focalizada solo en los éxitos y hacer la vista gorda o disimular los fracasos. Los orígenes de Aerolíneas Argentinas estuvieron signados por los mismos claroscuros que habrían de acompañar a la empresa en sus siguientes décadas de existencia. Omitirlos en este aniversario solo serviría para crear un relato falaz, sesgado y, por lo tanto, inútil.

Precisamente por eso no tiene un solo autor, sino siete, cada uno con su propio estilo y su propia perspectiva histórica, todos convencidos de que Aerolíneas Argentinas es y ha sido siempre un fenómeno tan complejo que no admite un pensamiento único, sino una pluralidad de enfoques. Por otro lado, Aerolíneas fue siempre deficitaria. El dato no es menor si se considera que su existencia fue siempre sostenida por el pueblo argentino, ya sea en forma directa a través de impuestos o en forma indirecta a través del pago de los servicios de las diferentes deudas que tuvo que contraer el Estado para financiarla. Por eso la historia de la empresa merece ser contada por distintas voces y no solo por aquellas representativas de un circunstancial partido gobernante.

Este libro está dividido en tres partes. La primera relata el contexto dentro del cual se produjo el nacimiento del moderno sistema aerocomercial argentino. Fueron años turbulentos para el país y para el mundo, pues las potencias que estaban ganando la Segunda Guerra Mundial se organizaron rápido para repartirse el tráfico aéreo global de la posguerra. En ese marco, el Estado argentino afirmó la soberanía sobre su espacio aéreo, adoptó una doctrina aeronáutica muy sólida (el Poder Aéreo Integrado), sentó una posición clara en materia aerocomercial (la Doctrina Ferreira), creó un arma de defensa específica (la Fuerza Aérea Argentina), creó un ente centralizado para atender los asuntos de la aviación (la Secretaría de Aeronáutica de la Nación), construyó en tiempo récord una notable red de aeródromos y marcó una fuerte presencia en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuyas comisiones y Consejo presidió entre 1947 y 1976. Esta parte del libro quizá tenga el mérito de ser el primer abordaje integral de un período dado de la Aviación Argentina, sin distinción entre sectores público y privado o entre civiles y militares, pues todos actuaron bajo una misma visión de país y bajo una consigna política bien definida.

La segunda parte relata la historia del proyecto aerocomercial de Alberto Dodero y de las cuatro empresas aerocomerciales de capital mixto (privado y estatal) cuya formación propició el Estado argentino para afirmar su soberanía en el transporte aéreo, que habrían de confluir en 1950 en la empresa estatal Aerolíneas Argentinas. Se aborda así la historia completa de Aeroposta Argentina, Zona Oeste y Norte de Argentina (ZONDA), Aviación del Litoral Fluvial Argentino (ALFA) y Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), estas dos últimas surgidas del tronco común de Dodero. Se abordan también los primeros años de Aerolíneas Argentinas, es decir, los comprendidos entre su constitución (1950) y la caída del gobierno peronista que la creó (1955). Como no podía ser de otra manera, la política sobrevuela todo el estudio porque, en el fondo, este es un libro sobre política aerocomercial. Hemos evitado entrar en la discusión partidaria y solo nos hemos ocupado de describir las ideas y los hechos. Dejamos los juicios de valor a cargo del lector.

La tercera parte de este libro detalla la historia operativa de cada uno de los aviones utilizados por Dodero, por las empresas mixtas de aeronavegación, por Aerolíneas Argentinas y también por Líneas Aéreas del Estado (LADE). Al incluir a LADE en esta obra hemos querido poner foco en una empresa que siempre se presentó ante la sociedad como un mero servicio de fomento, pero que en aquel tiempo operó como una verdadera empresa comercial, a tal punto que varias de sus líneas terminaron siendo asignadas a ALFA y Aeroposta Argentina, para ser luego explotadas por Aerolíneas Argentinas. LADE merece ser abordada no solo por su rol de precursora y tributaria de Aerolíneas, sino porque fue la protagonista de un feroz tironeo entre civiles y militares para ver quién se quedaba con el transporte aéreo internacional, finalmente asignado a FAMA.

Aerolíneas Argentinas no estaría celebrando su 70 aniversario de no haber mediado la activa participación de su personal. Fueron ellos y no la conducción empresaria o gremial quienes salvaron a la compañía en sus múltiples momentos de crisis. Para dar una idea de la magnitud de este compromiso basta indicar que otras empresas estatales nacidas en el mismo período e igualmente icónicas para el peronismo, como Ferroca-

riles Argentinos o Gas del Estado, fueron borradas de un plumazo por la misma ola privatizadora que arrasó con Aerolíneas Argentinas. Pero la empresa aérea se mantuvo firme y logró sobrevivir en aquella encrucijada en buena medida por el involucramiento de su personal, algo que no se vio en los ferrocarriles pese a que su penetración social, su dispersión territorial, su patrimonio y sus recursos humanos eran mucho mayores. Aerolíneas fue siempre “la camiseta” y el tramado de esa “camiseta” comenzó a tejerse en el período fundacional que hemos decidido abordar aquí.

Un libro de esta naturaleza no hubiera sido posible sin el aporte desinteresado de muchas personas que nos brindaron su tiempo, su material y su talento. Vaya, pues, nuestro agradecimiento a Peter Amos, Carlos Ay, Atilio Baldini, Eduardo Baratti, Oscar Barrero, Ciro Benito, Sergio Bontti, Mónica Bunting, Vladimiro Cettolo, Ed Coates, Gustavo D’Antiochia, John M. Davis, Roberto Daintree, Ron Eisele, Roberto Gainedu, Rosendo Lino Gorez, Marina Harvey, Gary H. Kuhn, Diego Lindsay, Marcelo Loeb, Gastón Loureiro, Michael Magnusson, Atilio Marino, Eloy Martín, Carlos Mey, Javier Mosquera, Víctor Hugo Nieto, Roberto Oustry, Gabriel Pavlovic, Esteban Raczynski, Jorge Ricardes, Domingo Sánchez Ruiz, Antonio Sapienza, Roy Seligmann, R.A. Scholefield, Bony Viera Bittencourt y Julieta Zavalía. Especial mención merece el artista aeronáutico Christian Zambruno que realizó la tapa y los perfiles.

Guido Ghiretti, Francisco Halbritter, Gustavo Marón,  
Claudio Meunier, Marcelo W. Miranda, Jorge Núñez Padín, Pablo Luciano Potenze.  
La Cumbre, Mendoza, Rosario, Bahía Blanca, Buenos Aires.  
Cuarentena de la pandemia de Coronavirus,  
mes de octubre de 2020

**PARTE I**

**LA VERDADERA  
REVOLUCIÓN  
DE LOS AVIONES**



## CAPÍTULO 1

# LA CONSTRUCCIÓN DE LOS IMPERIOS DEL CIELO

por Pablo Luciano Potenze

Durante la Primera Guerra Mundial la aviación progresó hasta producir aviones aptos para mover cargas útiles de hasta media tonelada a mil kilómetros de distancia. Estas capacidades, que estaban en expansión, dieron la pauta de que el transporte aéreo era posible y muchos gobiernos estuvieron dispuestos a subsidiar el empeño en un mundo que, como fruto de las heridas de la contienda muy mal cicatrizadas, vivía una inestabilidad política importante y que se encaminaba -y lo sabía- hacia un futuro enfrentamiento.

La carrera técnica por tener los mejores aviones se corría en paralelo con la carrera política por establecer rutas mundiales con esos aviones, fundamentalmente para llenar áreas de influencia. Gran Bretaña tenía un imperio colonial que unir y tuvo muy claro cuáles serían sus rutas y qué tipo de aviones debía desarrollar. Estados Unidos dio prioridad a su sistema interno, pero eligió expandirse en América Latina que, por esa época, era considerada su *patio trasero* y luego apuntó al Pacífico, donde tenía un conflicto latente con Japón. Francia, con más vacilaciones, comenzó a unir sus colonias y luego apuntó a América del Sur, y Alemania, que no tenía colonias y estaba muy penalizada por los tratados de paz de 1919, buscó alianzas internacionales que le permitieran crecer en otros países con los que mantuvo una relación muy distinta de la colonial (China, Colombia, España, URSS, etc.).



La Crevette (camarón) es el símbolo de Air France desde el primer día y fue importado de Air Orient. El diseño muestra un caballo, que es un animal fuerte en todas las mitologías, con alas porque volaba, pero esas alas tienen forma de pala de hélice que deja su estela. Además, como los vuelos intercontinentales se hacían en hidroavión, tiene cola de pez.

Dentro de este complicado esquema global, la Argentina estuvo en los planes de Alemania, Francia y los Estados Unidos, que buscaron unirla con sus metrópolis.

Establecer una ruta internacional, además de los problemas técnicos implícitos, era un complicado ajedrez político, porque cada país por el que se transitaba tenía sus leyes, sus intereses, su capacidad de generación de tráfico y, eventualmente, no pensaba que el avión fuera una prioridad. El lobby era fundamental, porque para establecer un servicio eran necesarios (entonces y ahora) permisos muy específicos y, de ser posible, subsidios.

Para realizar las operaciones cada nación formó una o varias empresas que, por lo general, fueron privadas, pero controladas por el Estado, que las subsidiaba y les fijaba objetivos.

Un detalle fundamental fue que todos los sistemas de transporte aéreo comenzaron transportando correspondencia. La explicación es sencilla, un pasajero pesa 75 kilos y debe pagar su pasaje en relación con ese peso, mientras que las cartas arrancan en cinco gramos, por lo que la erogación individual resulta muchísimo menor.

## El sistema aerocomercial norteamericano

El servicio aerpostal entre Nueva York y Washington se inauguró en 1918 y no despertó demasiado interés. Originariamente estuvo operado por el Ejército, pero pasó muy pronto a la administración de Correos, que inició la complicada tarea de crear su propia línea aérea. Pronto se comprendió que una ruta tan corta no tenía sentido y se apuntó a establecer un servicio intercontinental.

Fue una tarea ciclópea. En un principio la correspondencia volaba durante el día y seguía en tren durante la noche, pero pronto se apuntó a volar durante las veinticuatro horas, lo que significó la construcción de una red de aeropuertos permanentes y de alternativa, radiocomunicaciones terrestres e iluminación.

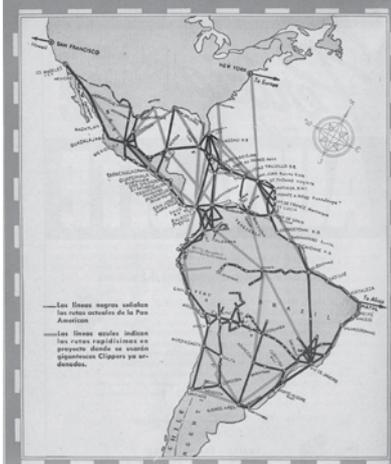
En 1925, con la ruta intercontinental en funcionamiento, se decidió transferir el servicio al sector privado y se autorizó al jefe de Correos a dar licencias para el transporte de correspondencia, tal como ocurría con los ferrocarriles y buques, para asegurar al transportista 4/5 de la recaudación postal.

Se hicieron licitaciones muy exigentes y en 1926 empezaron a operar líneas de alimentación, en tanto el troncal estaba en manos del Correo. Entre los nuevos contratistas estuvieron varios de los grandes millonarios



**Servicios Aéreos Cóndor Ltda.**  
 Empresa Brasileña de Aeronavegación Comercial

Se ve en la necesidad de comunicar a su numerosa y distinguida clientela que, habiendo la Standard Oil Company of Brasil, sin previo aviso y contrariamente a lo dispuesto en contratos firmados y en pleno vigor, suspendido todo suministro de gasolina para sus aviones, se ve obligada a suspender temporariamente los servicios aéreos a su cargo.



**PAN AMERICAN**  
 La Empresa de los Clippers

**Informe de la Pan American a los pueblos de la América Latina**

A PESAR de las dificultades de guerra, a despecho del número tan reducido de aviones nuevos que se han podido adquirir, los Clippers de la Pan American han establecido el siguiente record en el período de 12 meses que terminó el 31 de agosto de 1944:

- 1 Los Clippers en el servicio de la América Latina volaron un total de 58,783,846 kilómetros. (Esto equivale a 1,666 veces alrededor del mundo por el ecuador.)
- 2 Los Clippers transportaron 634,420 pasajeros.
- 3 Cargaron 2,563,295 kilos de Correo Aéreo.
- 4 Cargaron 10,896,973 libras de Espresso Aéreo.

**Una base sólida**  
 Estas cifras son importantes no solamente para el presente de la América Latina sino por lo que significan para el futuro del transporte aéreo en las Antillas y las Américas del Sur y Central. Pues a esta red de rutas ya adicionalmente establecidas (véase el mapa a la izquierda) se debe que la Pan American pueda añadir las rutas rapidísimas en proyecto. Las nuevas rutas arteriales revolucionarán el transporte aéreo del Hemisferio Occidental. . . . No obstante, dependerán en gran parte de los servicios actuales de las compañías Panair de Brasil, CMA, Atlántica, Cubana, UMCA y Pan American-Grace Airways.

**Nuestros sinceros gracias . . .**  
 El sistema de transporte aéreo de la América Latina—según se halla hoy—es, sin duda, uno de los mejores del mundo. Los proyectos para hacerlo aún mejor se deben grandemente a los pueblos de la América Latina. ¡Sin su cooperación y confianza jamás se hubiera podido establecer tal empresa de transporte!

ALAS DE LA DEMOCRACIA

**WORLD AIRWAYS**

Compañías Asociadas de la América Latina: Pan American-Grace Airways, Panair de Brasil, S.A., Aerolíneas Nacionales de Colombia, S.A., Cia. Mexicana de Aviación, S.A., Cia. Nacional Cubana de Aviación, Unión, Medellín & Central Airways, Lloyd Aéreo Boliviano.

Aviso publicado en La Prensa de Buenos Aires el 18 de diciembre de 1941 que anuncia el fin de los servicios alemanes del Sindicato Condor.

Publicidad de Pan American en Selecciones del Reader's Digest de abril de 1945, en la que anuncia un sistema futuro de rutas aéreas en América Latina, mayor que el existente antes de la contienda.

de la época, como Ford y Vanderbilt y algunos desconocidos que, luego, serían nombres famosos de la aviación, como Juan T. Trippe y Clement M. Keys. En 1926 se votó la primera ley de comercio aéreo, que reglamentó temas como licencias para aviones y pilotos, reglamentos de tránsito aéreo, inspección de aeronaves, investigación de accidentes, meteorología aeronáutica, cartografía, infraestructura y publicación de la información. Tres años después de la promulgación de esta ley, en los Estados Unidos 35.000 personas atendían 6.400 aviones y 1.000 aeropuertos.

Diversas normas posteriores modificaron los montos de los subsidios y permitieron la actualización de las flotas para mejorar el servicio. Otra ley de 1926 organizó las compras militares de material aéreo y autorizó programas quinquenales, lo que dio nuevas posibilidades a los fabricantes que incorporaron grandes progresos tecnológicos de inmediato.

En 1927 Charles A. Lindbergh cruzó el Atlántico y eso fue el detonante de un auge sin precedentes de los negocios aéreos. La legislación siguió potenciando las líneas aéreas postales, pero hizo poco para desarrollar el transporte de pasajeros.

En 1932 el correo adjudicó a los privados la línea intercontinental, en dos tramos, New York- Chicago a National Air Transport, y Chicago-Los Ángeles, a Boeing & Hubbard. A partir de allí, con grandes capitalizaciones, surgieron los gigantes de la aviación norteamericana que fueron las raíces de lo que tenemos hoy (Douglas, Boeing, North American, Eastern, Sperry, Curtiss Wright, Transcontinental & Western Airt, National Air Transport, Pratt & Whitney, Chance Vought, Sikorsky, United Airlines, Hamilton, Northrop, etc.).

La acción legal del gobierno favoreció el transporte de pasajeros. Una ley de 1930 hizo que se pagaran subsidios por el volumen dentro de los aviones destinado al transporte de correo, lo que impulsó la construcción de aviones más grandes, aptos para llevar pasajeros.

A fines de 1932 el correo norteamericano había logrado, con fondos públicos y privados, establecer un sistema sólido de transporte de pasajeros y correo, equipado con aviones de nueva generación, cuyos principales operadores eran Transcontinental & Western Air, Inc., American Airways, United Air Lines y Eastern Air Transport, a las que se sumaba Pan American World Airways en lo internacional. Todas ellas subsistieron



El Air Vice Marshall Donald Clifford Tyndall Bennett, oriundo de Australia, lideró el 8 Group de la Royal Air Force desde 1942 hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial. Era la *Pathfinder Force*, la unidad señalizadora de blancos, especializada en vuelos de precisión nocturnos y de larga distancia. Después de la guerra devino director de la British South American Airways (BSAA), cuyo destino más austral era la Argentina. (RAF)



Pasajeros británicos con pasaje a Buenos Aires se dirigen a embarcar en el AVRO Lancastrian matrícula G-AGWG, bautizado *Star Light*, en el aeropuerto Heathrow de Londres, la ventosa mañana del 1 de enero de 1946. (Ron Eisele)

muchos años y algunas aún operan.

Mientras esto ocurría en el ambiente doméstico, también hubo una expansión norteamericana en el transporte internacional alimentada, por un lado, por la voluntad de un hombre que quiso crear un imperio aerocomercial a nivel mundial y, por el otro, por necesidades e intrigas diplomáticas.

Hacia 1924, el Departamento de Estado comenzó a tomar conciencia de que en Colombia se estaba desarrollando la empresa alemana SCADTA, cuyo crecimiento lógico la podía llevar a controlar el transporte aéreo en la región centroamericana, que Estados Unidos miraba como cosa propia y que incluía zonas críticas como el canal de Panamá. La conclusión fue que era necesario que una línea norteamericana se hiciera fuerte allí, para lo que se crearon tres empresas distintas que fueron fusionadas por Juan T. Trippe en Pan American, que comenzó a volar a Cuba en 1927.

En ese momento, el principal competidor de Trippe fue una empresa que actuó sobre todo en la Argentina, la Trimotor Safety Airways, dirigida por Ralph O'Neill, controladora de la NYRBA Line.<sup>1</sup> Ambas empresas tenían el objetivo final de unir los Estados Unidos y Latinoamérica, por las rutas del Atlántico y el Pacífico, pero solo una ganaría la licitación para los contratos con el Correo norteamericano que garantizaría los subsidios.

Sin ninguna duda, NYRBA era más sólida que Pan American. A mediados de 1929 ya tenía servicios regulares funcionando en la Argentina, Uruguay y Brasil, con una flota de Consolidated Commodore, Sikorsky S-38 y Ford 4AT que era muy superior a la de Trippe.<sup>2</sup> Pero este último tenía mejores contactos en Washington y, a fuerza de lobby, logró ganar la licitación. Después de este traspie, la crisis de 1929 terminó de destruir a NYRBA que fue absorbida por Pan American.

## El desarrollo de Pan American

Los vuelos de Pan American a Cuba fueron un éxito porque, además del subsidio postal, hubo muchos pasajeros norteamericanos que viajaban en tiempos de la Ley Seca a tomar unas copas. Por eso para Trippe fue

1. NYRBA significa New York-Río-Buenos Aires, la ruta básica de la empresa.

2. NYRBA operó servicios regulares entre Buenos Aires y Montevideo desde el 1 de agosto de 1929, que se extendieron a Río de Janeiro, en diciembre. En febrero de 1930 realizó el primer servicio a Miami, que fue muy accidentado. También voló desde la capital a Córdoba, Mendoza, Tucumán y Salta, pero por muy poco tiempo. Llegó a hacer un vuelo de demostración por la ruta del Pacífico en el que cruzó la cordillera para llegar a Buenos Aires.

un tema de pasajeros antes que postal y equipó la empresa con grandes trimotores Fokker. Enseguida fue extendiendo sus destinos, siempre con contratos postales, por el Caribe, México y Centroamérica. En esta operación, cuando fue necesario, tomó el control de algunas empresas locales.

Para atacar el Cono Sur la empresa se desdobló con la fundación de Pan American Grace Airways (Panagra), una sociedad formada en conjunto con la naviera W.R. Grace & Co, sólidamente instalada en la costa pacífica de Latinoamérica. Panagra volaría de San Cristóbal (Panamá) hasta Buenos Aires, vía Pacífico, mientras que la compañía madre uniría Miami con San Cristóbal y, desde allí, pondría rumbo a Buenos Aires por el Atlántico. Los brasileños exigieron que en su territorio operara una empresa local, para lo que se usó otra subsidiaria, Panair do Brasil, que antes había sido NYRBA do Brasil. El anillo se cerraba en Buenos Aires.

En agosto de 1929 llegó a Buenos Aires el primer vuelo experimental por el Atlántico y en octubre Panagra extendió sus servicios postales regulares desde Santiago de Chile. Los vuelos regulares por el Atlántico se inauguraron en abril de 1930. Panagra transportó pasajeros a partir de octubre de 1931.

Pan American, después de establecerse en Latinoamérica, estudió la ruta del Atlántico Norte, pero carecía de un avión adecuado para operarla, por lo que miró hacia el Pacífico. Compró dos pequeñas líneas en Alaska y una parte minoritaria de China Airways. La ruta del Ártico fue abandonada pronto porque requería permisos rusos y japoneses y se optó por trabajar sobre la línea San Francisco-Honolulu-Midway-Wake-Guam-Manila-Hong Kong. Salvo esta última, todas eran norteamericanas. Tuvo gran apoyo, otra vez, del Departamento de Estado porque las instalaciones comerciales de Pan American eran perfectamente usables para fines militares en caso de necesidad sin que se pudiera decir que se militarizaba la zona (1934), lo que hubiera irritado a Japón. Muy pronto en estas islas se construyeron pueblos, hoteles, aeropuertos y radioayudas. La empresa no logró permiso de los británicos para aterrizar en Hong Kong por lo que puso su terminal en la portuguesa Macao.

Pan American obtuvo con facilidad un contrato con el Correo norteamericano y, el 22 de noviembre de 1935, el *China Clipper*, un Martin M-130, inauguró el servicio postal en 60 horas. En 1936, gracias al clamor de las fuerzas vivas de Hong Kong, que se sentían relegadas por la política aerocomercial británica, Trippe logró el ansiado permiso para aterrizar en la colonia, donde combinaba con China National Aviation Corporation (CNAC, nuevo nombre de China Airways) hacia el interior de China.

En 1937 Pan American comenzó a ampliar sus rutas al Pacífico sur hacia Australia para lo que debió negociar muchos derechos de tráfico con los ingleses que llegaban a la zona desde el oeste.



Preparación para el despegue del *Star Light* desde Heathrow, el 1 de enero de 1946. Nótese la bandera argentina dispuesta sobre la cabina, alusiva al destino intercontinental que habría de tener aquel primer vuelo de la BSAA. (Ron Eisele)



El *Star Light* despegue de Londres con destino al Aeropuerto *Presidente Rivadavia* de Morón el 1 de enero de 1946. La premura con la que se iniciaron los vuelos a la Argentina, apenas cuatro meses después del fin de la guerra, denota la voracidad del Imperio Británico por explotar el mayor número posible de rutas en América Latina. (Ron Eisele)



Aviso publicitario de la British South American Airways alusivo a la velocidad de enlace entre Londres y Sudamérica, cuyas capitales podían alcanzarse en un máximo de 24 horas. (Gustavo Marón)



"Mañana en Sudamérica" reza la publicidad en este aviso de la BSAA. Los pasajes de la aerolínea británica eran carísimos, pero lo importante era marcar presencia en el mercado aéreo de posguerra que recién se estaba definiendo. (Gustavo Marón)



Las potencias vencedoras de la Segunda Guerra Mundial reposaron su capacidad de transporte aéreo civil en su enorme número de aeronaves desmovilizadas del conflicto, como estos cargueros de la Royal Air Force, por lo que su inserción en el mercado de posguerra fue inmediata. (Guido Ghiretti)

estos servicios eran peligrosos para ellos porque los pilotos sobre el Atlántico podían informar sobre los convoyes aliados y utilizar como repetidora una poderosa estación de radio de Lufthansa ubicada en Fernando de Noroña, amén de otras posibilidades militares. El Departamento de Estado ordenó entonces a Pan American y otras empresas norteamericanas hacer desaparecer las aerolíneas alemanas del continente, lo que se logró con métodos más que discutible.

A partir del ataque a Pearl Harbor, la empresa, que siguió siendo civil, se convirtió en una colaboradora muy importante en el esfuerzo de guerra norteamericano pues realizó todo tipo de operaciones aéreas y terrestres.

La caída de Francia y la guerra en África exigieron que el transporte de suministros por vía aérea se hiciera por Brasil, donde obviamente el Departamento de Estado no podía construir bases militares. Pero sí

El servicio quincenal entre San Francisco y Auckland se inauguró definitivamente en 1940 y se extendió al año siguiente a Fiji, donde era posible combinar con los vuelos ingleses hacia Europa.

En 1939, cuando estuvo disponible el Boeing 314, Pan American pudo por fin enlazar Nueva York con Londres, con escalas en Terranova e Irlanda. Cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial se incrementó de manera notable el volumen de pasajeros, pero este servicio (quizás el más lujoso de la historia de la aviación) duró poco debido a la contienda y los aviones fueron transferidos a las fuerzas armadas.

Cuando Estados Unidos entró en la guerra (diciembre de 1941), Pan American, que era una institución civil, pasó a funcionar como parte del sistema de comunicaciones norteamericano, en la medida en que conectaba varias zonas (frías y calientes) con notable eficiencia. Transportaba pasajeros "normales", pero también volaban todo tipo de espías y otros personajes que tanto abundan durante las guerras.

Pero también hacía otro tipo de maniobras. Los alemanes tenían una red de servicios aéreos en América Latina de unos 13.000 kilómetros, que llegaba a la Argentina, Bolivia, Chile, Brasil, Ecuador y Perú, a cargo de empresas como el Sindicato Condor (Brasil), el Lloyd Aéreo Boliviano y Lufthansa del Perú, a las que se agregaba SCADTA (Colombia), que ya había sido comprada por Tripe en secreto, pero que tenía varios empleados alemanes. Además, Lufthansa y LATI volaban a Europa.

Los norteamericanos pensaron que

podía proponer a Pan American que mejorara su red de aeropuertos de ultramar y subsidiarla, lo que significó la erección de tres grandes bases civiles en Natal, Recife y Belem, lugares adecuados para saltar a Senegal. Fue la ruta seguida por miles de Douglas DC-3, Mustang, Thunderbolt y otras aeronaves que actuaron en el teatro europeo.

En África se hizo algo parecido. En setiembre de 1941 un equipo de construcciones “civiles” de Pan American desembarcó en Liberia y construyó la infraestructura de una línea aérea a través de la selva hasta El Cairo.

## El camino de Air France

Francia, pionera de la aviación en la preguerra, quiso mantener el liderazgo luego de que finalizara la Primera Guerra Mundial en 1918. Entre 1919 y 1920 se formaron once compañías privadas francesas que fueron subvencionadas para explotar diez líneas, pero los proyectos no eran viables y terminaron desapareciendo o uniéndose.

La ruta estrella de ese momento fue París-Londres, en la que compitieron británicos y franceses. En 1923 tres pequeñas empresas formaron Air Union que comenzó a explotar más profesionalmente la ruta con biplanos bimotores Farman Goliath con capacidad para 12 pasajeros. De a poco fue ganando el favor de los viajeros y, en el invierno de 1926, inauguró un servicio nocturno experimental que permitía a los hombres de negocios ir y volver en el día. El vuelo duraba entre tres y cinco horas y media, según la meteorología.

A partir de entonces, se fueron poniendo las primeras ayudas nocturnas sistemáticas en Francia, que eran unos faros muy rudimentarios, y algunas primitivas estaciones de radio terrestres. Con el tiempo Air Union fue encarando otras rutas, coordinadas con la línea a Londres (París-Lyon-Marsella y París-Lyon-Ginebra), a veces con tramos de vuelo nocturno.

En la segunda mitad de los años veinte el panorama empresario fue decantando hasta que quedaron las siguientes compañías principales:

- Société Générale de Transports Aériens (Farman)** (rutas europeas del oeste y el norte)
- Compagnie Internationale de Navegation Aérienne (CIDNA)** (rutas europeas del este)
- Air Union** (Londres y zona del Mediterráneo hasta el norte de África)
- Compagnie Générale Aéropostale (CGA)** (rutas a América del sur y Argelia)
- Air Union Lignes d'Orient** (Marsella, Bagdad, Saigón y Bangkok)
- Air Afrique** (Madagascar)



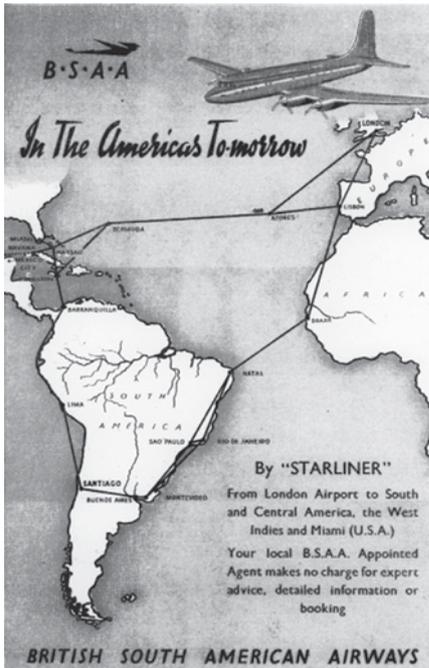
El AVRO 685 York matrícula G-AGJA, de la British South American Airways, bautizado *Star Fortune*, había prestado servicio previo como carguero de la Royal Air Force. Fue basado en Nassau, capital de las islas Bahamas. (*Gustavo Marón*)



La aerolínea británica BSAA inició sus vuelos de línea de larga distancia con cuatrimotores AVRO 691 Lancastrian, que no eran otra cosa que bombarderos pesados AVRO 683 Lancaster convertidos. Sus costos operativos eran prohibitivos, pero lo importante era marcar la cancha hasta que llegaran modelos más rentables. (*R.A. Scholefield*)



A partir de 1947 la BSAA fue incorporando a su flota a los más modernos AVRO 688 Tudor, aviones específicamente diseñados para transporte de pasajeros y mucho más económicos que los Lancastrian. En la foto, el matriculado G-AGRE, bautizado *Star Ariel*. (Guido Ghiretti)



Para 1947 las rutas de la British South American Airways ya estaban consolidadas en todo el continente sudamericano. Para la Argentina de posguerra, el desafío de construir un esquema de transporte aéreo equivalente con destino a Europa era descomunal. (Gustavo Marón)



Los primeros aviones de línea británicos de posguerra reprodujeron la distribución de asientos típica del período de preguerra, con grandes butacas de estilo ferrocarrilero, como este AVRO York de la BSAA. (Guido Ghiretti)

Todas estas empresas estuvieron subsidiadas a través de sistemas muy complejos, que cambiaron repetidas veces, por lo que la relación con la política fue fundamental para las aerolíneas.

La más trascendente de las líneas francesas fue la sudamericana, fundada por Pierre Georges Latécoère, un industrial que después de la guerra transformó su empresa hacia los negocios aeronáuticos y, en mayo de 1918, antes del armisticio, presentó al gobierno francés un proyecto para realizar un correo subsidiado entre Toulouse y Buenos Aires.

La idea chocó con planes similares de españoles y alemanes que, más o menos asociados, pensaban operar las mismas rutas. Pelearon desde lo administrativo pues los españoles negaron derechos de tráfico en África y los alemanes hicieron valer ciertos derechos de prioridad en Sudamérica. La empresa se llamó Compagnie Générale des Entreprises Latécoère.

El primer tramo (Toulouse-Barcelona) se inauguró en diciembre de 1918 y, con altísimos costos cubiertos con subsidios, en 1924 llegó a Dakar. El lema y base del sistema de Latécoère era “salir y llegar a horario”, pero esto se lograba sin medir los gastos ni los peligros y no siempre se lograba.

Todavía no era viable pensar en volar de manera regular sobre el Atlántico sur, por lo que se decidió encarar a continuación la ruta costera entre Natal y Buenos Aires. La correspondencia seguiría cruzando el océano en buque.

Las obligatorias gestiones comerciales y diplomáticas fueron bien recibidas en la Argentina y Uruguay, pero no tanto en Brasil que ya era base alemana. A principios de 1925 se hizo un vuelo de demostración entre Río de Janeiro y Buenos Aires con tres aviones Bréguet 14 que transportaron alguna correspondencia (llegaron dos).

En ese momento Latécoère podría haber iniciado el servicio, pero resultó que estaba en bancarrota, con la empresa paralizada. Luego de diversas intrigas palaciegas, el 11 de abril de 1926, la compañía fue vendida a un grupo franco-brasileño dirigido por Marcel Bouilloux-Lafont. La operación comprendió 150 aviones, 850 motores y 4 barcos. El apellido de Latécoère fue borrado del nombre de la empresa, que a partir de entonces pasó llamarse Compagnie Générale Aéro-postale (CGA).

Entre 1919 y 1926 Latécoère había recibido subsidios del gobierno francés por más de 100 millones de francos y, luego de la venta, se votó un nuevo subsidio. A partir de entonces se redoblaron las acciones preparatorias del inicio de los vuelos postales y se firmaron contratos con los Correos de la Argentina, Brasil y Uruguay para implantar un servicio de transporte aéreo a partir del 1 de setiembre de 1927.

El presupuesto francés de 1928 duplicó el subsidio a la CGA y lo llevó a 60,55 millones de francos, a lo que debía sumarse más de la mitad de una suma total de 218 millones destinados a la aviación civil.

La CGA fundó empresas que le atendían los temas locales y, eventualmente, operaban como alimentadoras. Así nacieron Aeroposta Argentina, que fue semilla de Aerolíneas



El AVRO 691 Lancastrian matrícula G-AGWH bautizado *Star Dust*, de la BSAA, se perdió en la cordillera de los Andes el 2 de agosto de 1947 en vuelo directo de Buenos Aires a Santiago de Chile. (BSAA)

Argentinas, Aeroposta Uruguay, que no voló, y Aéropostale de Venezuela (el nombre puede variar), que luego fue Aeropostal Venezolana.

El servicio entre Buenos Aires y Francia se inauguró finalmente el 1 de marzo de 1928, con seis meses de atraso. Se hacía en tres segmentos, Buenos Aires-Natal en avión, Natal-Dakar en barco y Dakar-Europa en avión. El planteo operativo de la empresa era estrictamente postal: se cambiaba de avión en muchas de las escalas y se contaba con material y tripulaciones de reserva.<sup>3</sup> Así, en 1929, habría para el servicio sudamericano catorce Bréguet 14, veintinueve Laté 25 y veinte Laté 26. El viaje total debía insumir diez días, pero los atrasos eran frecuentes. En 1930, el piloto Jean Mermoz voló por primera vez en un Laté 28 de Dakar a Natal en 30:25 horas, pero no pasó de una demostración.



La cabina de pasajeros del AVRO Lancastrian fue configurada en el la sección del fuselaje que originalmente ocupaba la bahía de bombas del AVRO Lancaster. El espacio era exíguo, pero las butacas superaban en comodidad a los asientos actuales y el avión permitía cruzar de Europa a América del Sur en apenas 24 horas. (Guido Ghiretti)

En ese momento, en Francia, comenzó a notarse el agotamiento del proyecto Aéropostale. La línea había sido diseñada para prestar servicios postales, en un momento en que eso parecía una utopía y había sido pionera y ejemplo en la materia. Pero la evolución aeronáutica a fines de los años veinte ya permitía un transporte fluido de pasajeros para el que Aéropostale no estaba preparada, porque no había superado el esquema mental de transportadora de correspondencia. En Latinoamérica Pan American y las empresas alemanas imponían los trimotores Ford y Junkers, mientras que los franceses insistían con aviones postales mejorados con respecto a los modelos originales pero que no dejaban de ser diseños antiguos pensados para mover correo y con pocas posibilidades de llevar pasajeros.

3. El programa de vuelos propuesto originalmente era el siguiente: Buenos Aires-Montevideo (1:52 hs)-Pelotas (3:32 hs)-Porto Alegre (1:32 hs)-Florinópolis (2:36 hs)-Santos (3:20 hs)-Río de Janeiro (2:20 hs)-Victoria (3:20 hs)-Caravellas (2:04 hs)-Bahía (4:00 hs)-Maceió (3:00 hs)-Recife (1:20 hs)-Natal (1:44 hs)-Fernando de Noronha (2:32 hs)-Puerto Praia (90 hs, en barco)-Dakar (6:50 hs)-San Luis de Senegal (1:30 hs)-Port Étienne (4:20 hs)-Villa Cisneros (2:36 hs)-Cap Juby (4:08 hs)-Agadir (3:18 hs)-Casablanca (3:08 hs)-Rabat (0:36 hs)-Tánger (1:30 hs)-Málaga (1:05 hs)-Alicante (3:23 hs)-Barcelona (3:13 hs)-Perpignan (1:28 hs)- a partir de aquí había dos ramales, -Marsella (1:40 hs) o-Toulouse (1:03 hs). En total, la duración del viaje era de diez días y se volaba exclusivamente de día.



Los países latinoamericanos procuraron desarrollar sus propios sistemas de transporte aéreo para evitar la amenaza de depredación de tráfico que le representaban los imperios aerocomerciales emergentes de la posguerra. Chile, por ejemplo, lo hizo dotando a su Línea Aérea Nacional con modernos Martin 202 de manufactura norteamericana. (LAN)



Las potencias vencedoras de la guerra contaban con un recurso estratégico formidable para prevalecer en el mercado de posguerra: podían diseñar y fabricar sus propios aviones, con una velocidad de renovación asombrosa, como lo confirmó el AVRO 688 Tudor, en este caso el G-AHNI, bautizado *Star Olivia*. (Gustavo Marón)

Laté 300 de cuatro motores y 1.000 kg de carga útil, una máquina obsoleta en todos sus aspectos, que no podía llevar pasajeros, pero que permitió eliminar definitivamente los buques.

Pero el desafío de esa hora era la ruta del Atlántico Norte, donde los franceses, como consecuencia de una intriga de Trippe, no lograron permiso para hacer escala en las islas Azores, única posibilidad que tenían sus cuatrimotores Farman F-223 para cubrir la ruta del Atlántico sur en 58:42 horas con solo cuatro escalas intermedias. Cuando Francia fue ocupada por Alemania la actividad de Air France se limitó al norte de África y algún viaje oficial y de abastecimiento.

Los resultados de Air France en esos años fueron desastrosos y la empresa subsistió merced a subsidios muy importantes, sobre todo del estado francés, aunque hubo otros. Los pagos por el transporte de correspondencia eran algo más del 15% de los ingresos e incluían también algún grado de subsidio.

## La construcción de Lufthansa

El Tratado de Versalles, que marcó el fin de la Primera Guerra Mundial, impuso serias limitaciones aéreas a Alemania pues se le impidió tener aviación militar y llevar la comercial al exterior. Esto impulsó al gobierno a desarrollar, con subsidios, sus redes internas e hizo el trazado más denso de Europa, pero debía combinarse con líneas extranjeras para salir del país. Un punto importantísimo en el desarrollo de este sistema fue el tecnológico, porque los alemanes tuvieron en esos años los mejores aviones europeos -y en muchos casos del mundo- y eso

La crisis económica de 1929 afectó a la CGA y al resto de las empresas francesas, en un momento bastante tormentoso de la historia del país. El parlamento cortó todos los subsidios a principios de 1931 y la consecuencia fue la bancarrota de Aéropostale, que arrastró a tres bancos. La empresa fue intervenida judicialmente, pero una ley de apoyo financiero garantizó la continuidad del servicio troncal, pero no los de las subsidiarias como Aeroposta Argentina.

En 1933, luego de un importante debate sobre la organización general del sistema y el apoyo estatal, se decidió fusionar las empresas Farman, CIDNA, Air Union y CGA en una sociedad privada, pero con una participación estatal del 25% que obtuvo todas las concesiones y se llamó, poco después, Air France. El nombre lo decía todo y fue imitado en todo el mundo.

La nueva empresa tuvo un acuerdo con el gobierno que le garantizó el monopolio de los subsidios en sus rutas durante quince años. Los directores nombrados por el Estado tenían poder de veto. La primera subvención fue de 180 millones de francos, algo menos que el total dado a las empresas con anterioridad.

Pero el gobierno francés, además, creó otras empresas, como **Air Afrique**, que llegó a establecer algunas líneas en África y fue disuelta en 1941, y **Air Bleu** una línea postal de 1935, que transportó correspondencia nocturna en el interior de Francia.

En 1936, Air France logró cruzar con regularidad el Atlántico sur con hidroaviones



El empresario norteamericano Juan Trippe, fundador de Pan American, tenía una visión comercial de alcance global. Por eso mismo su empresa resultó sinérgica y funcional a los intereses geopolíticos del gobierno de los Estados Unidos, cuyas embajadas defendían y protegían la posición de la compañía en todos aquellos países que progresivamente iba conectando. (*Life*)



La voracidad por el mercado de posguerra no solo fue una política de Estado para las potencias ganadoras, sino un objetivo comercial clarísimo para sus empresarios. Uno de ellos era Howard Hughes, dueño de Trans World Airways (TWA), acérrimo rival de Juan Trippe, dueño de Pan American. (*Guido Ghiretti*)

les dio una solvencia de la que carecían sus competidores.

En 1920 la tentación de recibir fondos estatales llevó a que compitieran unas treinta sociedades de modo caótico, pero luego vino una serie de adquisiciones y fusiones que configuraron al Deutsche Aero Lloyd, bajo la dirección del Deutsche Bank, con la participación de empresas marítimas y la Junkers Luftverkehr, sostenida por las industrias Junkers.

El grupo industrial Zeppelin, a su vez, resucitó la aerolínea Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG), que en 1919 adaptó algunos dirigibles militares para uso civil y voló rutas domésticas, pero los vuelos se suspendieron pronto.

La imposibilidad política de producir aviones de más de un motor llevó a las fábricas alemanas a hacer tratados con empresas españolas, italianas y rusas para producir sus diseños más avanzados. Con respecto al transporte, hubo acuerdos de todo tipo con países europeos, americanos y tan lejanos como China, en los que se instalaron empresas dirigidas por alemanes que hicieron transportes locales e internacionales y que ignoraron las restricciones del Tratado de Versalles.

El proyecto más ambicioso era establecer líneas aéreas a Sudamérica utilizando los dirigibles Zeppelin, una tecnología bien conocida por los alemanes, pero sin posibilidades políticas de hacerlo. Se buscó un país testafarro para el emprendimiento, que resultó ser España y que estaba muy interesado en estas rutas. Para ello, en 1921, se creó la primera empresa aerocomercial española, la Compañía Transaérea Española Colón, con un capital autorizado de 10 millones de pesetas, que solicitó al gobierno autorización para establecer un servicio en dirigibles entre Sevilla y Buenos Aires. Según los registros de construcción de máquinas y las declaraciones de esta empresa, resulta que el famoso LZ-127 *Graf Zeppelin*, el primer dirigible de posguerra del que dispusieron los alemanes después de entregar varios a los vencedores como reparación, se empezó a diseñar y construir pensando en que lo operaría esta empresa.

Otro experimento alemán disfrazado de español fue el vuelo del hidroavión Dornier Wal *Plus Ultra* (construido en Italia), que unió España con Buenos Aires en 1926. Pocos años después aviones similares recorrerían la misma ruta transportando correspondencia con bandera alemana.

Entre 1924 y 1925 hubo una expansión explosiva, que afectó las bases económicas de los dos competidores que fueron incitados por el gobierno a fusionarse. El 6 de enero de 1926 se formó la Deutsche Luft-Hansa (lue-



Pan American-Grace Airways (Panagra) siempre se caracterizó por una publicidad impactante, lo que facilitó su penetración en América Latina, donde prestó servicios antes, durante y después de la Segunda Guerra Mundial. Era la candidata natural a dominar todo el mercado aerocomercial sudamericano. (*Guido Ghiretti*)



Pan American conformó su flota internacional con diferentes modelos de aviones de largo alcance. El elegido para las rutas a América Latina fue el Douglas DC-4, que era la civilización del carguero militar C-54. En la imagen, el C-54G-DC matriculado N88951, bautizado *Clipper Racer*, con el que comenzó a cubrirse la ruta a la Argentina. (R.A.Scholefield)

ción de las restricciones impuestas por el tratado de Versalles hizo innecesaria a la compañía Colón, que nunca llegó a volar, aunque su proyecto se puso en marcha en 1931, con vuelos más o menos mensuales entre Alemania y Brasil operados por Zeppelin.

Los alemanes impulsaron varios proyectos en América Latina. El primero fue la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA), fundada en 1919 en Colombia. Tuvo muchos problemas iniciales, pero en 1921 pudo comenzar a operar entre Barranquilla y Girardot con aviones Junkers F-13, probablemente lo mejor del mundo en ese momento.

La empresa fue dirigida por Peter Paul von Bauer que le dio un impulso adicional. SCADTA no era solo una aerolínea, sino un laboratorio para hacer cosas que Alemania no podía hacer en su territorio como trabajos de aerofotografía.

Durante los años siguientes fue creciendo y empezó, en 1925, a estudiar la ruta por el Caribe a los Estados Unidos, algo que no pudo concretar, pero, como vimos, fue el origen de Pan American.

En 1927 comenzó a extender sus servicios domésticos hacia el Pacífico y luego a Ecuador y Panamá, siempre con la última palabra en materia de aviones alemanes. Pero en 1929 Pan American llegó a Centroamérica, en su doble rol de línea aérea y organización protectora de los intereses norteamericanos, y las cosas cambiaron.

Von Bauer, tenía problemas financieros y no podía competir con la potencia de Pan American, por lo que aceptó firmar un acuerdo secreto con Trippe que se conoció como *gentlemen's agreement* por el que le vendió SCADTA. La causa de que la operación no fuera publicada fue porque se creía que la opinión pública colombiana no hubiera soportado este acuerdo.

A partir de entonces la empresa fue un brazo más del sistema norteamericano, pero, en 1939, el Departamento de Estado consideró que había demasiados alemanes en sus filas y presionó a Trippe para que los despidiera, lo que ocurrió en junio de 1940 con una indemnización pagada por el gobierno norteamericano. El último paso fue cambiar el nombre que pasó a ser Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca).

Brasil estuvo en todos los proyectos de los países con aspiraciones aeronáuticas. Diversos grupos alemanes crearon, en 1924, el Condor Syndikat, una sociedad para promocionar la venta de sus aviones, en la que estaba Peter Paul von Bauer. Se compraron dos Dornier Wal (*Atlántico* y *Pacífico*), que originariamente se basaron en Colombia para volar a Miami, adonde realizaron un único vuelo de demostración en 1925.

Al mismo tiempo, y sin ninguna conexión con el grupo anterior, Otto Mayer, un residente alemán, creó en el sur del país la S.A. Empresa de **Viação Aérea Rio Grandense** (VARIG). La naciente empresa entregó el 21% de sus acciones al Condor Syndikat a cambio del Wal *Atlántico*, más el indispensable soporte técnico para su funcionamiento.

En noviembre de 1926 el *Atlántico* (ahora con acento circunflejo pero todavía con matrícula alemana y operando para el Condor Syndikat porque no había sido transferido registralmente) comenzó una serie de

go Lufthansa), una sociedad anónima de tipo privado, aunque el Estado alemán tenía el 26% de las acciones y los estados provinciales el 19%. Se capitalizaron 67 aviones de Aero Lloyd, 50 de Junkers y 45 de otras compañías, lo que hacía un total de 162 máquinas de todo tipo. La empresa no fue monopólica del servicio, pero sí de los subsidios federales.

En 1927 Lufthansa realizaba vuelos internacionales en Europa, en 1930 un Dornier Wal hizo un viaje experimental a Nueva York y en 1935 los servicios llegaron a El Cairo. La atenuación

vuelos de demostración, primero en la Argentina y Uruguay, y se unió a los aviones Junkers F-13 y G-24 que la Misión Junkers había basado en Buenos Aires en un esfuerzo técnico y diplomático extremo para lograr el apoyo del gobierno argentino al establecimiento de la línea alemana a Europa, lo que incluyó la presencia del ex canciller de la República de Weimar, doctor Hans Luther.

En febrero de 1927 comenzaron los servicios regulares de VARIG entre Porto Alegre, Pelotas y Rio Grande. Los primeros tiempos fueron duros, pero la empresa logró sobrevivir con un esquema mínimo, al punto que sus aviones no salieron de Rio Grande do Sul hasta 1946.

El Condor Syndikat fue liquidado, pero lo sucedió una empresa brasileña, el Sindicato Condor (comercialmente Serviço Aéreo Condor), que realizó vuelos de estudio entre Río de Janeiro hacia el norte y el sur, siguiendo la costa, lo que no era más que establecerse en un sector de la ruta entre Europa y Buenos Aires, que era el objetivo dictado desde Berlín. En 1934 llegó a Buenos Aires y puso en funcionamiento el cruce aéreo del océano con un hidroavión Dornier Wal con una escala intermedia que se hacía junto a un buque nodriza, que reabastecía el avión, lo izaba y lo lanzaba nuevamente a volar por medio de una catapulta. En 1936 se pudo hacer el servicio sin escalas con un Dornier Do-18. Superpuestos a los vuelos postales en avión, estuvieron los viajes del Graf Zeppelin que transportaba pasajeros.

A partir de la toma del poder por el partido Nazi y la decisión de Hitler de armar Alemania, Lufthansa fue un excelente campo de pruebas para la construcción de la nueva Fuerza Aérea Alemana, la Luftwaffe. La industria probó en sus rutas muchos diseños que luego tuvieron aplicación militar y su personal recibió un entrenamiento que superaba las necesidades de la línea aérea.

Cuando llegó la orden de Washington de bloquear a las empresas alemanas, Pan American estableció servicios paralelos en todas sus rutas y las petroleras norteamericanas se negaron a venderles combustible, lo que las inmovilizó. En esta situación, un grupo financiero brasileño compró el Sindicato Condor a Lufthansa por 2,7 millones de dólares y la rebautizó como Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, Ltda.

En la Argentina, otro país grande y prometedor para la aviación, los alemanes desembarcaron en abril de 1924 con un grupo promocional/comercial denominado Misión Junkers, que trajo tres aviones Junkers F-13 con los que se encararon una serie de vuelos de demostración, el más notable a Tucumán sin escalas.

Se buscaron subsidios para establecer líneas regulares, pero el gobierno central no los otorgó, por lo que se realizaron gestiones a nivel provincial y se logró un aporte de la provincia de Córdoba con el que se estableció una línea entre la capital provincial y Villa Dolores, más otra a Río Cuarto, en las que se transportaron pasajeros y correspondencia. A pesar de la insistencia de la empresa, no se lograron otras subvenciones y la actividad se limitó a vuelos recreativos.

En agosto de 1925, se formó una empresa para explotar los servicios promocionados que se llamó Aero Lloyd Córdoba, pero el panorama no cambió hasta marzo de 1926, cuando el Correo Argentino aprobó la operación de un servicio postal, tres veces por semana, entre Buenos Aires y Montevideo, que se financió con una sobretasa en el franqueo. Un tiempo después se transportaron pasajeros.

Los F-13 de la Misión Junkers, con el agregado de un trimotor G-24, se unieron a los del Condor Syndikat en una gran demostración que se hizo en Buenos Aires en noviembre de 1926, a lo que siguieron otros vuelos promocionales a Brasil y Paraguay, pero la batalla se perdió porque el gobierno argentino prefirió cerrar trato con los franceses (técnicamente muy retrasados frente a los alemanes), para el transporte de la corres-



Al igual que la fábrica AVRO, obtuvo el avión de línea Lancastrian a partir del rediseño del bombardero Lancaster, Boeing hizo lo propio con el modelo civil 377 Stratocruiser, que fue desarrollado a partir de los planos del bombardero B-29 Superfortress. En la imagen, el ejemplar matriculado N1023V, bautizado *Clipper America*, con el que Pan American conectaba la Argentina. (R.A. Scholefield)



Lockheed L-049 Constellation matrícula F-BAZB de Air France, fotografiado en vuelo en junio de 1946. El Constellation, diseñado en la preguerra, se convirtió en un auténtico éxito en la posguerra debido a su velocidad de casi 550 kilómetros por hora y su alcance de 8.700 kilómetros. (R.A. Scholefield)

pondencia generada en el país.

Los servicios siguieron funcionando en Córdoba y sobre el Río de la Plata, pero el objetivo de la Misión Junkers, que era formar una empresa alemana fuerte en la Argentina, ya había fracasado. Sobre fines de 1927 los contratos con los que volaban los alemanes no se renovaron y se suspendieron los vuelos. Algunos aviones pasaron a VARIG y otros se utilizaron para reforzar otra empresa alemana fundada en Bolivia en 1925, denominada Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) que, con un subsidio estatal, volaba entre Cochabamba y Santa Cruz. Con ellos se amplió la red a Trini-

dad, Puerto Suárez, Yacuiba, La Paz y Oruro con nuevos subsidios. En octubre de 1926 el Estado boliviano pasó a invertir dinero en el capital del Lloyd. En 1928 se incorporaron Junkers W-34 y en 1930 se inauguró un departamento de aerofotogrametría.

Entre 1932 y 1935 Bolivia y Paraguay se enfrentaron en la Guerra del Gran Chaco, lo que acarreó un aumento de la participación estatal en LAB y el ingreso de otros accionistas privados. Terminada la contienda el LAB, siempre bajo control alemán, firmó un nuevo contrato de colaboración con el gobierno y continuó incrementando su flota y sus servicios. En 1938 llegó a Bolivia el Junkers Ju86, un avión modernísimo que podía llevar 10 pasajeros a 300 km/h, con el que el Lloyd operó la parte boliviana del servicio multinacional entre Lima y Río de Janeiro en colaboración con Lufthansa del Perú y el Sindicato Condor. Este emprendimiento denominado “Recta Atlántico-Pacífico” fue una de las mayores demostraciones del poderío alemán en Latinoamérica durante la preguerra inmediata.

Cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial, el Lloyd Aéreo Boliviano sufrió un ataque norteamericano similar al que sufrieron las empresas brasileñas y, finalmente, fue nacionalizado en mayo de 1941, momento en el que se comprobó que el gobierno ya era propietario del 64% de las acciones y que el grupo alemán original, que dirigía la empresa, solamente conservaba el 10% del capital. Los empleados alemanes fueron despedidos y, de inmediato, se firmó con Panagra un convenio en el que se le cedía el 23% de las acciones para que administrara la empresa durante cinco años. La corporación norteamericana continuó operando las rutas más importantes y el LAB se convirtió en una alimentadora de su nuevo patrón, ahora con aviones norteamericanos Lockheed L-18 Lodestar y Douglas DC-3.

Durante la guerra Lufthansa mantuvo sus servicios europeos, que se fueron achicando con el desarrollo de la contienda. En 1945 se realizó el último vuelo registrado de la empresa, que volvió a funcionar en 1951 con un esquema totalmente diferente.

## Los planes norteamericanos para la posguerra

Los norteamericanos nunca dudaron de que ganarían la guerra y durante ella actuaron siempre con un ojo puesto en cómo funcionaría el mundo después del conflicto. Una de las conclusiones indiscutidas de todas sus previsiones fue que el transporte aéreo tendría un desarrollo muy importante, en el que Estados Unidos tendría un papel fundamental.

Desde lo industrial, la capacidad norteamericana creció de manera exponencial durante esos años y, en materia aeronáutica, se dio la realidad de que los aviones de transporte usados por los aliados fueron todos de ese origen (Douglas DC-3 y DC-4, Lockheed Constellation, Curtiss C-46). Estas máquinas, con un simple cambio de sus interiores y algunas modificaciones menores, estaban en condiciones de convertirse en aviones de pasajeros con todos los adelantos del momento.

Desde lo comercial, la red de Pan American, que ya estaba establecida en muchos territorios, se había expandido y fortificado y realizaba servicios de todo tipo, incluido transporte doméstico en países tan lejanos como la Argentina, donde Panagra volaba de manera regular de Buenos Aires a Córdoba, Mendoza, Tucumán y Salta con aviones modernos.

Los ingleses, que no tenían productos equivalentes, también vieron el inminente desarrollo del transporte aéreo, pero, a pesar de tener una industria de primera línea, carecían de aviones de transporte aptos para entrar en servicio de modo inmediato. Por este motivo crearon una comisión que se abocó a estudiar cuáles serían

las aeronaves de transporte que deberían fabricar en la posguerra. Esta comisión, denominada genéricamente *Comité Brabazon* por el nombre de su presidente, definió casi todas las aeronaves británicas nuevas de posguerra (Viscount, Britannia, Comet, Dove, Tudor Ambassador y otros menos trascendentes). El único adelanto tecnológico importante que tenían los ingleses, los motores de turbina, solo pudieron aprovecharse en el Viscount que entró en servicio en 1953.

Pan American, consciente de su posición ventajosa, pensó en convertirse en la aerolínea mundial de la posguerra con presencia en todos los países en los que quisiera extender sus alas. Realizó gestiones diplomáticas y, para reforzar la idea, inició una campaña promocional de sus servicios que, en América Latina, mostraba una futura red integrada que abarcaría todo el continente.

Faltaban definir los temas político y empresario y para resolver el primero Estados Unidos convocó a una conferencia internacional que se realizó en Chicago entre noviembre y diciembre de 1944, en la que participaron 52 estados “amigos”, pero que tenían visiones distintas sobre la cuestión. La Argentina, sospechada de pronazi, no fue invitada con la perfecta excusa de que su gobierno *de facto* no era democrático y la Unión Soviética (que era un auténtico régimen totalitario) se retiró.

El propósito de los anfitriones era imponer en el mundo el concepto de la libertad en el aire, entendida como la libertad para que cualquiera pudiera volar cualquier ruta desde y hacia cualquier país. Los norteamericanos definieron una lista de cinco situaciones en las que se podía ejercer esa libertad que quedaron registradas desde entonces como las cinco libertades del aire, aunque probablemente hubiera sido mejor hablar de derechos de tránsito aéreo.<sup>4</sup>

Era demasiado, chocaba con el concepto de soberanía de cada país sobre su espacio aéreo, y los países, encabezados por Gran Bretaña, rechazaron la propuesta con lo que el propósito original del encuentro fracasó, pero, en cambio, se firmó el Convenio sobre aviación civil a partir del cual se creó la Organización de Aviación



El primer avión comercial de diseño posterior a la Segunda Guerra Mundial fue el Convair CV-240, destinado a reemplazar al Douglas DC-3 en todas las aerolíneas del mundo. Su primer vuelo tuvo lugar el 8 de julio de 1946 y la primera unidad de serie fue entregada a American Airlines el 28 de febrero de 1948. (R.A. Scholefield)

4. Las cinco libertades del aire definidas en Chicago son:

Primera. Sobrevuelo, un avión de un país “A” (Argentina, por ejemplo) que vuela a un país “B” (Venezuela) y pasa sobre un país “C” (Brasil) sin aterrizar

Segunda. Asistencia técnica, el mismo avión aterriza en el país “C” para repostar o hacer reparaciones, sin embarcar ni desembarcar pasajeros.

Hasta aquí, no tienen valor económico real, y son reconocidas prácticamente por todos los países.

Tercera. Exportación, un avión de un país “A” embarca pasajeros, carga y/o correo en su país de bandera (Argentina) con destino a un país extranjero “B”.

Cuarta. Importación, al revés, un avión de un país “A” embarca pasajeros, carga y/o correo de un país extranjero “B” hacia su país de bandera.

Estas dos son las más importantes, porque hacen al comercio bilateral, que todavía es la mayor parte del negocio. Son fácilmente negociables en tratados entre dos países y no plantean demasiados problemas en la medida en que se sepa cuáles son los países involucrados. El tema que se discute casi siempre es la regulación de la oferta.

Quinta. Un avión de un país “A” (Argentina) vuela a un país “B” (Brasil) donde embarca pasajeros y los transporta a un país “C” (Guatemala). Es prestar servicios entre países extranjeros y ha dado lugar a todo tipo de discusiones porque tiene implicancias económicas importantes.



No solo las grandes potencias procuraron hacerse un lugar en el competitivo mercado aéreo de posguerra. América Latina representaba un nicho muy interesante de explotar para la aerolínea española Iberia, que conectó Madrid con Buenos Aires utilizando su flota de Douglas DC-4.

mo particular que se hizo cargo de regular la competencia y fijar tarifas. Tenía características de cártel y fue una barrera de contención ante todo intento de liberalización del sistema. Nunca tuvo autoridad, aunque sus socios acataron sus recomendaciones tarifarias durante más de tres décadas.

Estados Unidos fue el único país que se opuso a esta regulación tarifaria, pero, curiosamente, tuvo un organismo equivalente, el Civil Aeronautics Board (CAB), dependiente del Estado, que regulaba a su manera las tarifas internas.

Para resolver el tema fundamental de los derechos de tráfico, hubo un encuentro bilateral entre los Estados Unidos y Gran Bretaña, realizado en Bermuda en febrero de 1947. Las negociaciones fueron duras ya que partieron de las posiciones de Chicago, donde los primeros querían dejar todo libre y los segundos regular todo. Sin embargo, la necesidad los llevó a aceptar el principio de reciprocidad para acordar mutuamente derechos de tráfico.

El acuerdo de Bermuda fue tomado como ejemplo para miles de negociaciones similares que vendrían con el tiempo.

Civil Internacional (OACI), un organismo que pasó a pertenecer a las Naciones Unidas y que regula casi todos los temas técnicos de la aviación desde entonces con notable eficiencia.

El siguiente paso que requirió un acuerdo internacional fueron las tarifas, algo en donde la presencia directa de los estados parecía poco conveniente. La solución fue dar a las empresas (en realidad controladas por los estados), la tarea de regular este tema. Hubo una reunión en abril de 1945 en La Habana en la que 31 empresas alumbraron a la International Air Transport Association (IATA), un organis-



## CAPÍTULO 2

# LA ARGENTINA EN LA OACI

por Gustavo Marón

Todo lo que entendemos por *Aviación Civil*, absolutamente todo, se entiende y se explica por referencia a una entidad supranacional, integrante de Naciones Unidas, llamada *Organización de Aviación Civil Internacional* (OACI). Porque lo que no surge del Convenio de Aviación Civil que le dio nacimiento, surge de los Anexos Técnicos agregados a ese acuerdo o de los documentos que les resultan complementarios. La aviación civil moderna, aquella desarrollada a partir de la Segunda Guerra Mundial, se encuentra modelada hasta el más mínimo detalle por lo que permite (y no permite) el marco normativo internacional, que viene a funcionar como una especie de *esqueleto invisible* que sostiene todo el *cuerpo aeronáutico* de cada país.

Entender los orígenes de la OACI y la participación argentina en su alumbramiento resulta imprescindible para comprender en plenitud el período fundacional de nuestra política aerocomercial y, por ende, los



Tanques norteamericanos *Sherman* se abren camino en Arras, Francia, el 1 de septiembre de 1944. Diez días después, y con el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial todavía en Europa y Asia, los Estados Unidos convocaron a la Conferencia de Chicago para decidir cómo debía organizarse la Aviación Civil en el mundo, pues ya se contemplaba la derrota de Alemania, Italia y Japón. (Guido Ghiretti)

orígenes de *Aerolíneas Argentinas*. Sin el marco referencial de la OACI y de los intereses que pugnarían en el organismo desde el mismo momento de su nacimiento, no es posible dimensionar la magnitud del esfuerzo realizado por el Estado Argentino para afirmar nuestra soberanía en el espacio aéreo, para asegurar su defensa a través de una institución aeronáutica específica (la naciente Fuerza Aérea Argentina) y para garantizar la explotación aerocomercial exclusiva por parte de empresas argentinas. En este capítulo abordaremos la muy poco conocida intervención argentina en la creación de la OACI, las consecuencias que esto tuvo para la creación de nuestro modelo de transporte aéreo y los ignorados protagonistas que lo hicieron posible.

El *esqueleto invisible* de la futura OACI comenzó a modelarse en las playas de Normandía, Francia, la madrugada del 6 de junio de 1944. Ese día, que sería recordado como “el más largo de la Historia”, ciento treinta mil soldados aliados desembarcaron en una pequeña porción de la costa occidental francesa, quebraron la Muralla Atlántica que durante años había construido el Tercer Reich Alemán y abrieron el tan esperado segundo

frente contra las fuerzas nazis, que ya venían siendo presionadas de manera implacable desde el este por la Unión Soviética. A partir de ese momento resultó claro que Alemania no podría resistir por mucho tiempo la tenaza que se le empezaba a cerrar desde dos frentes y los Aliados comenzaron a discutir cómo debía ser el mundo de la posguerra en asuntos prácticos tales como la economía, el comercio, las finanzas y, por supuesto, el transporte aéreo. El 1 de julio de 1944 en Bretton Woods, New Hampshire, Estados Unidos, dio inicio la Conferencia Monetaria y Financiera de las Naciones Unidas, que habría de definir cuáles serían las reglas para las relaciones comerciales más industrializados del mundo. El 21 de agosto de 1944 en Dumbarton Oaks, Washington, comenzó la *Conferencia de Paz y Seguridad Internacional*, que dejaría definidas las bases de la futura *Organización de las Naciones Unidas* (ONU).

En este contexto de preparación para un nuevo mundo, el 11 de septiembre de 1944 el gobierno de los Estados Unidos extendió una invitación a cincuenta y tres Estados acreditados en Washington a participar de una conferencia el 1 de noviembre de 1944 con el objetivo de redactar un Convenio de Aviación Civil Internacional. El encuentro debía servir para establecer de inmediato las rutas y servicios aéreos mundiales, aunque de forma provisional teniendo en cuenta que la Segunda Guerra Mundial todavía no terminaba ni en Eu-

ropa ni en Asia. La conferencia debía establecer también una autoridad de gestión, el llamado *consejo interino*, que debía recopilar, registrar y estudiar datos relativos a la aviación internacional que permitieran hacer recomendaciones para su mejora. El 7 de octubre de 1944, el Departamento de Estado norteamericano anunció que había elegido el Hotel Stevens de Chicago, Illinois, como sede de la *Conferencia Internacional de Aviación Civil*.

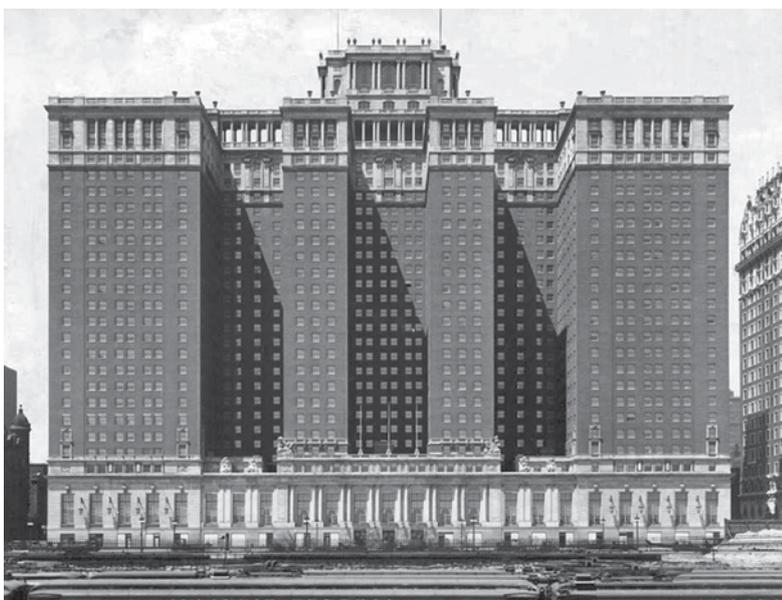
De los cincuenta y tres Estados invitados, solo dos no aceptaron participar (Arabia Saudita y la Unión Soviética), pues objetaron que se hubiera convocado a España, Suiza y Portugal, tres países que habían adoptado una posición ambivalente respecto de Alemania en la guerra. Dado que uno de los principales postulados políticos para el mundo de posguerra sería el sostenimiento de la Democracia como garantía para la paz mundial, la República Argentina no fue invitada a participar pues no se encontraba gobernada por autoridades democráticamente electas, sino por el gobierno *de facto* surgido del golpe militar del 4 de junio de 1943.

En total, en la conferencia de Chicago se acreditaron 185 delegados, 156 asesores, expertos y consultores, 45 secretarios, 105 asistentes y taquígrafos, 306 miembros de la organización y 158 representantes de la prensa. El evento se convirtió en la mayor reunión internacional celebrada hasta el momento en los Estados Unidos. Del total de delegados, noventa eran oficiales militares (es decir, casi la mitad), lo que demostraba la estrecha relación que por entonces existía en casi todos los países del mundo entre la aviación militar y la civil.

El Hotel Stevens, de apenas veinte años de antigüedad, era una mole de estilo Luis XVI que ocupaba toda una manzana de la ciudad de Chicago, justo frente al lago Michigan. Tenía veintiocho pisos y tres mil habitaciones exteriores, un salón de convenciones para cuatro mil personas, un campo de golf en la azotea, lavandería de tres pisos, un hospital interno y cinco subsuelos. Recluidos allí durante siete semanas, los delegados de las naciones convocadas discutieron tantas opciones como Estados había reunidos, a tal punto que el primer consenso llevó a cuatro propuestas completamente antagónicas, pues eran muy diferentes las posiciones geopolíticas y geoeconómicas respecto de cómo debía organizarse la aviación civil de la posguerra. Así, por ejemplo, los Estados económicamente más poderosos propiciaban la libre competencia de líneas aéreas, la internacionalización completa de los servicios y la reducción al mínimo de las potestades regulatorias estatales. Otros Estados, en cambio, abogaron a favor de un organismo regulador intergubernamental poderoso que permitiera equilibrar las



Vista aérea del aeródromo de Walnut Ridge, Arkansas, en noviembre de 1945, uno de los muchos enclaves desérticos norteamericanos donde comenzó a concentrarse la producción excedente de aviones de la Segunda Guerra Mundial, entre ellos grandes cantidades de transportes Douglas C-47 y Curtiss C-46. Para entonces los Estados Unidos ya estaban listos para dominar el transporte aéreo global a través de su doctrina de *Cinco Libertades del Aire*. Consciente del peligro que esto representaba para los países periféricos que aspiraban a desarrollar sus propias empresas aerocomerciales, el Dr. Enrique Ferreira generó la célebre *Doctrina de Derecho Internacional Aéreo*, que fue adoptada por la Argentina y muchos otros países emergentes. (Walnut Ridge Army Flying School Museum)



El enorme Hotel Stevens de Chicago, con vista al lago Michigan, donde tuvo lugar la Conferencia de Aviación Civil que dio lugar a la firma del *Convenio de Aviación Civil Internacional*, instrumento creador de la OACI. (Guido Ghiretti)



Postal del Hotel Stevens sobre la costa del lago Michigan. El hotel fue elegido *ex profeso* por el Departamento de Estado norteamericano para demostrar al mundo su opulencia y su poder desde una de sus muchas ciudades intactas, en momentos en que los Estados Unidos estaba ganando la Segunda Guerra Mundial en Europa y Asia-Pacífico. (Guido Ghiretti)

fuerzas norteamericanas no solo estaban aplastando al ejército alemán en Europa, sino que estaban destrozando lo poco que quedaba de la Marina Imperial japonesa en Asia y el Pacífico. El mismo 7 de diciembre de 1944, en otra sala del Hotel Stevens, se llevó a cabo la reunión de operadores de transporte aéreo internacional presentes en la Conferencia de Chicago, quienes designaron un comité de redacción de los estatutos de la futura Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), un *club de empresas* que habría de desarrollarse en forma paralela y simbiótica con el *club de Estados* que representaba la OACI.

Junto con el *Convenio de Aviación Civil Internacional*, cuyo texto debía ser ratificado por los órganos legislativos de cada país presente en la conferencia, se firmaron dos acuerdos de Transporte Aéreo mediante los cuales quedaron plasmadas las llamadas *Cinco Libertades del Aire*. Las dos primeras *libertades* (o, más propiamente, derechos que se comprometían a concederse los Estados entre sí) eran de naturaleza técnica, mientras que las restantes eran de naturaleza comercial. La *Primera Libertad* se resumía en el derecho de sobrevuelo pacífico, es decir, la posibilidad que tenían las aeronaves de empresas comerciales de un Estado a sobrevolar el territorio de otro Estado, sin aterrizar. La *Segunda Libertad* consistía en el derecho de escala técnica, la posibilidad de que las aeronaves de empresas comerciales de un Estado aterrizaran en el territorio de otro Estado, por ejemplo, para repostaje de combustible o reparaciones necesarias para poder continuar el vuelo. La *Tercera Libertad* se resumía en el derecho que tenía una empresa constituida en un Estado, a desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país de matrícula de la aeronave. La *Cuarta Libertad* era el derecho de tomar pasajeros, correo y carga en otro Estado, con destino al país de matrícula de la aeronave. La *Quinta Libertad* era el derecho que tenía cualquier empresa signataria del acuerdo, de tomar y desembarcar pasajeros, correo o carga, con destino o procedente de terceros Estados.

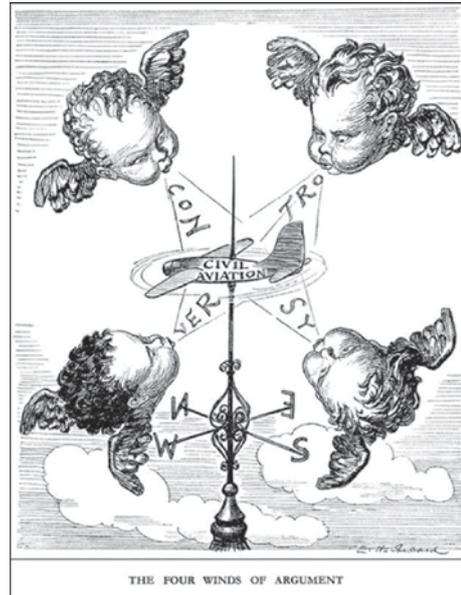
Además de los acuerdos para el establecimiento de las *Cinco Libertades del Aire*, el 7 de diciembre de 1944 también se firmaron en Chicago los borradores de los doce Anexos Técnicos al *Convenio de Aviación Civil Internacional*, es decir, los documentos supranacionales que se proponían a los Estados firmantes para que sus respectivas autoridades aeronáuticas regularan de manera uniforme lo relativo a sistemas de aerovías (Anexo A), procedimientos y sistemas de comunicaciones (Anexo B), reglamento del aire (Anexo C), prácticas de control de tránsito aéreo (Anexo D), estándares para otorgamiento de licencias y operación de personal técnico (Anexo E), requerimientos para historiales de aeronaves (Anexo F), requerimientos de aeronavegabilidad (Anexo G), marcas de nacionalidad y matrícula (Anexo H), protección meteorológica a la aviación internacional (Anexo I), cartografía aeronáutica (Anexo J), procedimientos aduaneros (Anexo K), búsqueda, salvamento e investigación de accidentes (Anexo L). El propósito de estos documentos técnicos era lograr el mayor grado de estandarización entre los países signatarios del Convenio, de modo tal que la Aviación Civil se desarrollara de manera uniforme en todo el mundo. Pero el mundo en 1944 era un lugar profundamente asimétrico y lo seguiría siendo porque se estimaba que la reconstrucción de posguerra llevaría décadas, por lo que debía encontrarse un mecanismo que permitiera que los países devastados por el conflicto, y aquellos subdesarrollados, lograran alcanzar lo más rápido posible los niveles tecnológicos necesarios para sostener un tráfico aéreo uniforme. De más está decir que nadie miraba a la Aviación Civil como un fin en sí mismo, sino como un vector para el desarrollo

groseras asimetrías económicas y tecnológicas que existían entre los países menos y más desarrollados.

Después de semanas de intensas deliberaciones, los delegados se pusieron de acuerdo en el texto final de un *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* que representaba la modernización total del Derecho Aeronáutico vigente hasta ese momento. El documento fue firmado el 7 de diciembre de 1944, exactamente tres años después del ataque japonés a la base naval de Pearl Harbor, que había precipitado el ingreso de los Estados Unidos a la guerra, lo que constituyó un claro mensaje al mundo, pues para entonces las



Las sesiones plenarias de la naciente OACI tuvieron lugar en los grandes salones del Hotel Stevens. La arquitectura y el decorado estaban diseñados para impresionar a los huéspedes, un efecto psicológico que bien supo aprovechar la diplomacia norteamericana. (OACI)



La Aviación Civil, tal cual hoy la conocemos, pudo haber sido muy distinta. El modelo actual fue el resultado del consenso alcanzado entre los países a partir de cuatro posiciones argumentales diferentes, como puede verse en esta caricatura de Ernest Howard Shepard y que fue trazada en alusión a las fuertes discusiones mantenidas para conciliar el texto definitivo del Convenio suscripto en 1944 en Chicago.



Construcción del *International Aviation Building*, el edificio ubicado en el 1080 de University Street, Montréal, Canadá, que fue inaugurado el 15 de julio de 1949. La OACI se edificó desde cero y en el proceso fue modelando todo lo que hoy conocemos como Aviación Civil. (OACI)



Los delegados de la naciente OACI en uno de los intervalos de las sesiones del organismo, en 1947. Eran, por lejos, los hombres mejor formados a nivel mundial en política aerocomercial y, también, unos tiburones de temer. En esas aguas debieron nadar los delegados argentinos que prevalecieron en sus argumentos a fuerza de capacidad. (OACI)



El primer teniente de Justicia (abogado) Jorge Damianovich Oliveira, el Dr. Enrique Ferreira y el vicecomodoro Juan Fabri posan junto al Douglas DC-4 de FAMA a su arribo a Montréal en 1947. (OACI)

sugerencias que cada Estado se comprometía a implementar de manera progresiva en plazos determinados y en la medida de sus posibilidades geográficas o económicas. Para acelerar los plazos de implementación, los países con economías devastadas o emergentes podían contar con créditos a baja o nula tasa de interés otorgados por el Banco Mundial, que había sido creado a partir de los acuerdos de Bretton Woods. Si un país, por la razón que fuera, no podía dar cumplimiento a un *método recomendado*, su gobierno debía informarlo a la OACI para que, a la vez, hiciera saber la discrepancia a todos los demás países suscriptores del *Convenio* con el propósito de otorgar seguridad o previsibilidad a los explotadores internacionales que volaran a ese país.

## La Argentina entra en escena

El 24 de febrero de 1946 tuvieron lugar en nuestro país las elecciones generales convocadas para integrar por sufragio popular los cargos de presidente y vicepresidente de la Nación, legisladores nacionales y provinciales, y gobernadores de provincias. Participó el 83,38% del padrón (lo que mostró un elevado grado de acatamiento del electorado) y fue consagrada con el 52,84% de los votos la fórmula presidencial que encabezaba por el teniente general Juan Domingo Perón. Las elecciones representaron el fin del gobierno *de facto* surgido del golpe de Estado de 1943 y, por lo tanto, la plena apertura de la Argentina al concierto internacional de posguerra. Dado el amplio margen con que había ganado Perón y teniendo en cuenta que el proceso de apertura democrática era irreversible, el Consejo Interino de la OPACI no esperó que el nuevo presidente asumiera en funciones el 4 de junio de 1946 para invitar oficialmente a la República Argentina a participar de la Asamblea Interina que habría de sesionar en el Hotel Windsor de Montréal, Canadá, entre el 21 de mayo y el 7 de junio de 1946. En respuesta a la invitación, el 24 de mayo de 1946 el último presidente *de facto* surgido de la *revolución* de 1943, teniente general Edelmiro J. Farrell, firmó el Decreto N°15.110/46 (ratificado en 1949 por el Congreso de la Nación a través de la Ley N°13.891) en virtud del cual se expresó la adhesión de nuestro país al *Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional*. A través de esta norma, la Argentina adhirió también al acuerdo técnico relativo al tránsito de los servicios internacionales (es decir, al que im-

de la economía y para la expansión de las relaciones entre los pueblos, dos pilares sobre los que se esperaba sostener la paz mundial.

La fórmula que encontraron los padres fundadores de la OACI para llenar la grieta que separaba los países desarrollados o industrializados de aquellos pauperizados o periféricos fue simple, una verdadera genialidad que consistió en distinguir entre los conceptos de *norma* y *método recomendado*. Las *normas* eran los contenidos pétreos, inamovibles, del *Convenio de Aviación Civil Internacional*, por ejemplo, que la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo era absoluta (artículo 1) o que no podía emplearse la Aviación Civil con fines incompatibles con los previstos en el *Convenio* (artículo 5). Los *métodos recomendados* (concepto bajo el cual quedaron subsumidos todos los Anexos Técnicos) eran



Delegación argentina en la asamblea constitutiva de la OACI. De izquierda a derecha: Dr. Enrique Ferreira (autor de la *Doctrina Argentina de Derecho Internacional Aéreo*), vicecomodoro Juan Fabri (gerente de operaciones de FAMA, la línea de bandera creada para sostener la *Doctrina Ferreira*), Dr. Juan Raúl Pérez Manzano (especialista en Derecho Aeronáutico), Dr. ingeniero Bernardo Mayantz (Secretario de Primera Clase del Ministerio de Relaciones Exteriores) y el joven ingeniero Walter Binaghi, que terminó siendo un jugador esencial en la naciente organización. (OACI)

plementaba la *Primera y Segunda Libertades del Aire*), pero no hizo mención alguna al acuerdo comercial que implementaba las tres restantes *Libertades*, que tácitamente quedó rechazado.

Y es que, para entonces, ya imperaba en nuestro país la llamada *Doctrina Ferreira* (más propiamente *Doctrina Argentina de Derecho Internacional Aéreo*), el conjunto de postulados de Derecho Aeronáutico que había desarrollado el Dr. Enrique Alberto Domingo Ferreira, un verdadero especialista en la materia que, a partir de 1945, se desempeñaba como director de Aeronáutica Comercial. La *Doc-*

*trina Ferreira* partía de la base de considerar que la *Primera y Segunda Libertades del Aire* propuestas por el gobierno de los Estados Unidos eran una nimiedad técnica (por lo que resultaba inocuo adherir a ellas), mientras que las tres libertades restantes, las de contenido comercial, eran una trampa (por lo que había que construir una contra-estructura defensiva que impidiera a la Argentina caer en la ratonera).

En efecto, la *Primera Libertad*, el sobrevuelo pacífico de un Estado por aeronaves civiles registradas en otro Estado, no merecía reparo alguno por ser absolutamente inofensivo y solo obligaba al Estado sobrevolado a tomar los resguardos inherentes a la prestación de los servicios de tránsito aéreo (incluido, por supuesto, el cobro de las tasas retributivas correspondientes al sobrevuelo). La *Segunda Libertad*, el derecho de escala técnica, también resultaba inocua porque no representaba afrenta alguna a la soberanía comercial del país donde se hacía la escala y porque, además, era de esperarse que la evolución tecnológica de las futuras generaciones de aviones comerciales hiciera innecesario o muy infrecuente el uso de escalas técnicas, como efectivamente terminó ocurriendo. Lo que desvelaba a Ferreira eran las otras tres *Libertades*, las de conte-



La Comisión de Navegación Aérea de la OACI reunida el 21 de septiembre de 1949 en Montréal bajo la presidencia del Dr. Walter Binaghi. En la foto aparecen M. Gómez (Brasil), Stuart Graham (Canadá), Y.C. Wu (China), C. Teyssier (Francia), J. van der Heijden (Países Bajos), A. Hansen (Suecia), G.J. Warcup (Gran Bretaña) y H. Walker Percy (Estados Unidos). (OACI)



El Dr. Walter Binaghi, en su calidad de presidente del Consejo de la OACI, se dirige a todos los representantes del mundo en el curso de la Asamblea celebrada en 1959 en San Diego, California, Estados Unidos. Durante 29 años fue una de las voces más autorizadas en materia aeronáutica y bajo su gestión se modeló casi todo lo que hoy conocemos como Aviación Civil. (OACI)

nido comercial, que consideraba un peligro para países subdesarrollados como la Argentina y contra las cuales levantó un verdadero muro jurídico de contención pues generó, en paralelo, una propuesta superadora: su propia doctrina.

Como bien descubrió Ferreira, la *Tercera* y *Cuarta Libertades* eran, en realidad, semicírculos de un mismo circuito de transporte aéreo. Ninguna empresa del mundo movería un avión solo para desembarcar carga, pasajeros o sacas postales para hacerlo volver vacío a origen. Del mismo modo, ninguna empresa embarcaría esos cargamentos a destino para que sus aeronaves regresaran vacías también. Las dos *Libertades* eran, pues, caras de una misma moneda y ambas procuraban que los aviones de una misma empresa resultaran rentables hacia y desde el

destino al que volaran en otro país. Lo que más preocupaba a Ferreira era la *Quinta Libertad*, porque a través de ella una empresa extranjera (por ejemplo, Pan American Airways) podía tomar y desembarcar pasajeros dentro del territorio de otro país (por ejemplo, la Argentina), y podía hacerlo tantas veces como quisiera en tantos destinos internos como le resultara comercialmente conveniente, lo que significaba, sin más, la depreciación del mercado interno o de cabotaje del país del que se tratara. Y puesto que Estados Unidos tenía una descomunal flota de aviones de transporte excedentes de la Segunda Guerra Mundial, era de esperarse que los países de América Latina en general (y la Argentina en particular) fueran arrollados por la abrumadora supremacía tecnológica de aquella superpotencia económica y se sofocara cualquier posibilidad de desarrollo de empresas autóctonas de capital nacional.

La visión del Dr. Enrique Ferreira era tan brillante como preclara y merece ser destacada porque, a través de ella, no solo puso coto al apetito hegemónico norteamericano, sino que estructuró todo el sistema aerocomercial argentino de posguerra, lo que no es poco decir teniendo en cuenta que el formato llegó hasta nuestros días y que, además, fue copiado por muchos otros países. Los principios fundamentales de la Doctrina Ferreira eran tres: la propiedad del tráfico, la unidad del tráfico y el carácter público del servicio de transporte internacional. En cuanto a la propiedad del tráfico, Ferreira postulaba que cada Estado era propietario del tráfico internacional que él mismo generaba y que podía regularlo según la conveniencia de sus intereses nacionales como expresión de soberanía sobre su espacio aéreo. La aplicación del concepto de propiedad al tráfico aéreo se fundamentaba en que el tráfico era jurídicamente un bien susceptible de apropiación y, por ende, de valor económico. En cuanto a la unidad del tráfico, Ferreira postuló que el flujo aéreo de pasajeros, mercancías y correo entre dos Estados era un paquete bidireccional que debía ser regulado caso-por-caso mediante acuerdos bilaterales suscriptos por cada gobierno. En otras palabras, el tráfico pertenece a los países entre quienes se desarrolla y los dos Estados son condóminos en partes iguales, deben legislarlo por igual y distribuirse en la misma forma los beneficios. Finalmente, y al considerar que el transporte aéreo internacional era un servicio público, solo podía ser prestado por el Estado o por una empresa privada bajo concesión del Estado. La justificación de la propiedad estatal sobre el tráfico internacional era muy simple: como el tráfico originado en un país era producto de la actividad y trabajo de sus habitantes, ese tráfico pertenecía a la sociedad civil que ellos formaban (en nuestro caso, a la Nación Argentina). Y como la propiedad era exclusiva del Estado, el gobierno nacional podría legislar sobre ella en ejercicio de las potestades propias de su soberanía.

Como puede verse, lo que estaba en juego detrás de la Doctrina Ferreira era la soberanía de la República Argentina sobre su tráfico aéreo y la autodeterminación de nuestro país en materia de Transporte Aéreo. Para consolidar sus postulados doctrinales, Ferreira propuso que el tráfico de cabotaje solo pudiera ser

atendido por empresas argentinas, de capital estatal o mixto, y que el tráfico internacional fuera conducido sobre la base de acuerdos bilaterales de estricta reciprocidad. Lo primero fue cristalizado en el Decreto N°9358/45 del 23 de abril de 1945 (*Política del Estado en materia de Aeronavegación*), en virtud del cual fueron creadas las empresas de capital mixto *Aerolíneas del Litoral Fluvial Argentino* (ALFA) y *Zona Oeste y Norte de la Argentina* (ZONDA). Lo segundo quedó plasmado en el Decreto N°34.682/45 del 31 de diciembre de 1945, que determinó que los servicios internacionales de nuestro país estarían a cargo de una sociedad mixta denominada *Flota Aérea Mercante Argentina* (FAMA).



El Dr. Enrique Ferreira y el vicecomodoro Juan Fabri, defensores de la posición argentina en materia de Transporte Aéreo, durante las sesiones de la Organización Provisional de Aviación Civil llevadas a cabo en Montréal en 1947. Ambos fueron voces claras en medio de una fenomenal puja de poder en la que se jugaba la soberanía real de los países sobre sus respectivos espacios aéreos. (OACI)

## ¿Walter qué?

A principios de 1947, cuando el *Convenio de Aviación Civil Internacional* estuvo ratificado por la cantidad suficiente de países, el Consejo Interino de la *Organización Provisional de Aviación Civil* (OPACI) convocó a la primera asamblea de la flamante *Organización de Aviación Civil Internacional* (OACI) que se esperaba realizar en el Hotel Windsor de Montréal entre el 6 y el 27 de mayo de 1947.

La República Argentina, que ya había adherido al Convenio de Chicago de 1944, se dispuso a participar con un importante equipo de profesionales, pues el gobierno nacional era plenamente consciente de lo que se estaba jugando en Canadá. Así, el 26 de abril de 1947, el presidente Perón firmó el Decreto N°11.285/47 por el que se integró la delegación argentina que, como no podía ser de otra manera, estuvo presidida por el Dr. Enrique Alberto Ferreira en su calidad de director de Aeronáutica Comercial de la Secretaría de Aeronáutica. Entre los treinta y cinco argentinos enviados a Montréal destacaban el vicecomodoro de la Fuerza Aérea Argentina Juan Francisco Fabri (gerente de operaciones de la *Flota Aérea Mercante Argentina*), el capitán de Justicia Ricardo Aurelio Foglia y el primer teniente de Justicia Jorge Damianovich Oliveira (abogados especialistas en Derecho Aeronáutico incorporados con grado militar al escalafón de la Fuerza Aérea) y un ignoto muchacho de veintisiete años llamado Walter Binaghi.

Binaghi, nacido en Buenos Aires el 13 de julio de 1919, se había graduado de ingeniero civil en la Universidad Nacional de Buenos Aires en 1943, a los veinticuatro años, y desde entonces se había abierto camino en paralelo en dos actividades, la primera como profesor de Física y Matemática y la segunda como ingeniero en la Dirección de Infraestructura de la Secretaría de Aeronáutica. En uno y otro escenario se destacó de inmediato por su seriedad, su mente analítica y su capacidad casi innata de encontrar soluciones donde todo el mundo solo veía problemas. Estas cualidades, además de su dominio fluido del idioma inglés, la aseguraron un asiento en el Douglas DC-4 de FAMA que trasladó a la delegación argentina a Canadá.

En su primera Asamblea de 1947 la OACI integró su estructura de gobierno, compuesta por un *Consejo* (encargado de la conducción general del organismo, con funciones administrativas, técnicas y económicas), una *Comisión de Navegación Aérea* (encargado del estudio y generación de procedimientos internacionales de aeronavegación), un *Comité de Transporte Aéreo* (encargado de los problemas específicos del sector), un *Comité Jurídico* (encargado de elaborar los documentos y protocolos de Derecho Aeronáutico), un *Comité de Ayuda Colectiva* (encargado de facilitar la asistencia técnica, de instrucción, operativa o financiera a los Estados que carecieran de instalaciones o facilidades apropiadas para la navegación aérea) y un *Comité de Finanzas* (encargado de manejar las cuentas de la organización, en especial el seguimiento de los aportes que