

Los servicios aéreos regulares sobre grandes extensiones marítimas

Por VÍCTOR ORTIZ MACHADO

UNO de los asuntos que mayor interés ofrece al desarrollo del tráfico aéreo internacional es, sin duda, el que concierne a las comunicaciones regulares sobre grandes extensiones marítimas, y muy especialmente, a aquellas que procurarían el establecimiento definitivo de tal enlace entre Europa y el Continente americano a través del Atlántico Norte y del Atlántico Sur.

Para la República Argentina, que goza, desde marzo de 1928, de los beneficios de un servicio aerpostal que permite — por medio de la línea instalada con el apoyo de su Gobierno por iniciativa del ingeniero francés M. Pierre Latécoère — el transporte de la correspondencia hasta Europa en la mitad del tiempo empleado por los navíos postales más veloces, tiempo que mejora, en la práctica, si se considera que aquel servicio se efectúa una vez por semana con ponderable regularidad; para la República Argentina, repito, el problema de los transportes aéreos transoceánicos tiene un particular interés.

Es éste, entonces, un tema que creo muy apropiado para esta colaboración con cuyo pedido me honra la REVISTA DE AERONÁUTICA, por cuanto el estrecho vínculo tradicional que nos une con España, resultaría favorecido con un perfeccionamiento tal del servicio aéreo mencionado.

Por otra parte, ya en el año 1930, en los días 16 y 17 de junio, he tratado este asunto en el vespertino de Buenos Aires *La Razón*, al cual me hallaba vinculado en el doble carácter de redactor aeronáutico y de colaborador sobre cuestiones de esa misma especialidad, asesorando y dirigiendo, desde 1925, una intensa campaña de orientación y divulgación.

El artículo que aquel diario acogiera entonces, llevaba el mismo título con que encabezo este escrito ahora, y fué motivado por las primeras tentativas encomendadas por la Compagnie Générale Aéropostale a su renombrado piloto Jean Mermoz, y en el que hice un análisis periodístico del esfuerzo de esa Empresa por establecer el servicio aéreo regular en el largo tramo atlántico, desde las costas de Africa a las del Brasil, en sustitución del transporte marítimo que aun interrumpe la «vía aérea» de la ruta que dicha entidad tiene instalada desde Toulouse a la capital argentina.

En uno de los primeros párrafos de dicho trabajo expresaba lo siguiente: el esfuerzo que la mencionada Empresa se propone llevar a la práctica, es de tan extraordinaria magnitud, que obliga a un detenido comentario en el que deberemos manifestarnos opuestos a la idea, por considerarla, «si no precisamente prematura, prácticamente irrealizable antes de que dichas travesías, sobre tan largo tramo marítimo, cuenten con la organización imprescindible que garantice su éxito de seguridad, regularidad,

puntualidad y frecuencia, lo cual comprendemos que sólo podría conseguirse a base de otro formidable esfuerzo, esta vez de orden financiero». Y en seguida continuaba así: «Tratándose de un asunto que, además de afectar directamente a nuestro país — terminal de la extensa vinculación aérea —, ha interesado especialmente a *La Razón*, que, con la persistencia que es de todos conocida, aquí y en el extranjero viene propiciando la instalación de líneas aeronáuticas, corroboraremos con dicho comentario nuestro aserto, sin pretender analizar ni desenvolver, dentro del carácter y limitaciones de un artículo periodístico, una cuestión que no puede apartarse fácilmente de su aspecto puramente técnico. Con ello tenemos la esperanza de contribuir a que la hermosa realidad presente no se vea malograda con el fracaso de una iniciativa noble, sin duda alguna, y grandiosa por su concepción y audaz ejecución.»

Así es como los dos párrafos transcritos contenían la síntesis del comentario que se desarrollaba a continuación y en el que expresábamos, además, que «no bastaban los progresos evidentes de la aeronáutica en sus tres elementos esenciales: mecánica, aerodinámica y aeronavegación, para asegurar el funcionamiento de la red de comunicaciones aéreas, que ya entonces abarcaba todos los países del globo, con muy raras excepciones», sino que «la seguridad y regularidad de ese funcionamiento dependía de la compleja organización de superficie — la infraestructura —, de las rutas, que en el caso de las que debían establecerse en la inmensidad del mar de todos, fuera de las aguas jurisdiccionales, acarrearían consigo otro orden de problemas que no pueden ser resueltos actualmente, en la forma en que se les ha contemplado.»

Cómo se ha enfocado en la práctica hasta el presente este asunto

Durante los seis o siete años primeros del desarrollo de los transportes aéreos comerciales, es decir, desde la terminación de la Gran Guerra hasta promediar 1925, casi puede afirmarse que, con respecto a las comunicaciones aéreas regulares transoceánicas, no existió una verdadera preocupación por parte de las Empresas aeronáuticas que habían, hasta entonces, aparecido en el terreno de esa clase de iniciativas. En realidad, así como el primer cruce del Canal de la Mancha por Blériot en 1909, no fué un estímulo para la instalación inmediata de un servicio regular aéreo de las costas de Francia a las de Inglaterra, tampoco el primer cruce del Atlántico Norte, efectuado en 1919 por Alcock y Brown, fué factor determinante y decisivo para el establecimiento de las comunicaciones aéreas de Europa a América.

La distancia que mediaba entre esos notables hechos, a pesar de tratarse de jalones plantados de manera perenne en el desarrollo de los transportes por vía del aire, y la posible utilización inmediata a cada uno de ellos, de la ruta aérea, era tan enorme, que nadie bajo su responsabilidad quiso afrontar las consecuencias de un proyecto con bases que ofrecieran una perspectiva práctica.

Sin embargo, cuando en 1925, las comunicaciones aéreas que vinculaban a Europa alcanzaron a desarrollarse hasta llegar a Dakar, era evidente que, como consecuencia de ese auspicioso acontecimiento, se vislumbrara la posibilidad de incluir a nuestra América del Sur en la prolongación de ese servicio; pero M. Latécoère, con la clarividencia de que en asuntos aeronáuticos había dado tantas pruebas, comprendió que era prematuro pensar entonces en el avión como el elemento que le habría de permitir llevar adelante el proyecto que ya en aquel año concibiera para unir con un servicio aéreo la República Argentina con Francia.

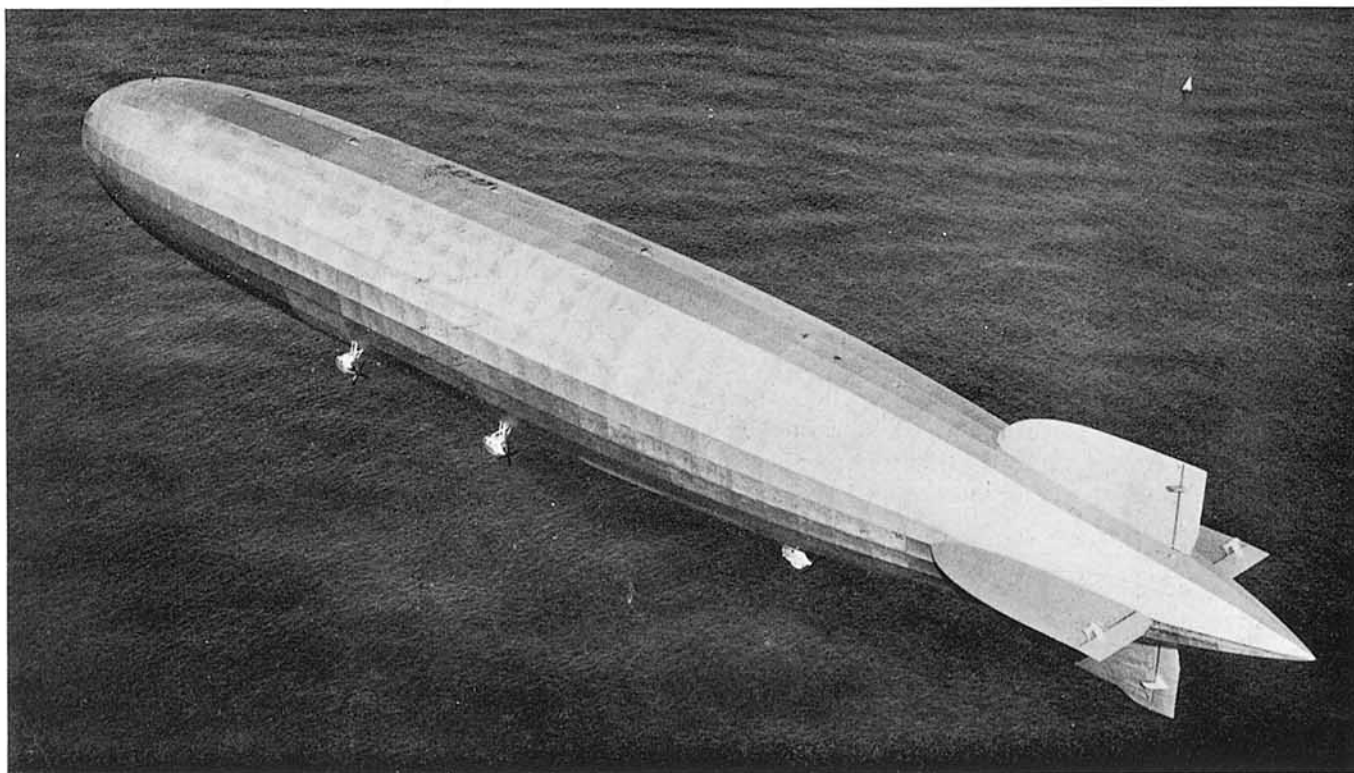
Fué de esta manera como, sin extremar sus esperanzas, consideró posible recurrir a la ayuda del más ligero que el aire y pensó en la utilización de dirigibles para el transporte de los pasajeros y las valijas postales a través del Atlántico. Con todo, en el proceso de su maduración, tal proyecto fué considerado impracticable, y entonces hubo de recurrirse al empleo de barcos exclusivamente encargados de conducir la correspondencia desde Dakar a Natal y viceversa, organizando, con carácter de transitorio, el servicio mixto que aun no ha podido ser transformado en uno totalmente aéreo.

La iniciativa del ingeniero francés, con respecto al empleo del dirigible, fué inspirada, sin duda, en las dos

magníficas travesías efectuadas, una en 1919, de ida y vuelta de Gran Bretaña a América del Norte por el *R. 34*, inglés, al mando del experto e infortunado aeronauta británico comandante G. H. Scott, una de las víctimas del desastre del *R. 101*, y la otra por el *Zeppelin Z. R. 3* en 1924, que conducido por el doctor Eckener, cumplía con el encargo de entregarse a sí mismo «a domicilio» — si se me permite esta ligera digresión — a la Marina de los Estados Unidos, que le dió el nombre de *Los Angeles*.

Pero el hecho aeronáutico que, fuera de dudas, despertó no sólo la admiración de todo el mundo, si que también las mayores esperanzas con respecto al futuro de las comunicaciones aéreas sobre grandes extensiones marítimas, fué el cruce solitario que Charles A. Lindbergh realizara en 1927. Lo evidente es que ese maravilloso vuelo sacudió al pueblo americano de su incomprensible apatía por las cosas de la navegación aérea, que no le habían merecido, hasta entonces, sino una limitada atención.

Entretanto, el doctor Eckener, el gran comandante de dirigibles, incansable batallador, no sólo continuaba sus estupendos cruceros que culminaron con la magnífica vuelta al mundo en 1929, durante la que pudo poner a prueba su ciencia y su experiencia en el manejo de su navío aéreo en todas sus condiciones, aun las más adversas, sino que tratando de llevar a la práctica sus grandes proyectos, procuraba interesar en ellos, y en parte lo consiguió, al Gobierno español y capitalistas de ese país organizando la Compañía Transaérea Colón, así como a financistas y fábricas tan importantes como la Goodyear en Estados Unidos, constructora del *Akron* y del *Macon*, con la doble mira del establecimiento de servicios transoceánicos a aquel país y a la República Argentina. Así



El dirigible *Graf Zeppelin*, único medio de enlace aéreo transatlántico que hasta ahora ha funcionado en servicio regular.

fué como el doctor Eckener nos visitó dos veces, la última en 1927, naturalmente y por desgracia sin su aeronave, lo mismo que lo hizo el comandante Herrera, personalidades que en un momento dado, en 1928, pudieron considerar como definitivas y felices sus gestiones ante nuestras autoridades nacionales.

Lo que se ha hecho en años más recientes

Tales los antecedentes, someramente esbozados y por todos conocidos, de la verdadera iniciación del estudio de este asunto bajo su aspecto financiero y comercial. Los grandes grupos de Empresas de transportes aéreos estadounidenses, al igual que otras europeas, especialmente la Aeropostal, que adelantándose a sus posibles competidores se aseguró una concesión del Gobierno de Portugal; la inglesa Imperial Airways y la Alemana Lufthansa, consideraron el caso y comenzaron sus investigaciones. De notar es la circunstancia de que ninguna de ellas propició la ejecución de las varias travesías oceánicas que diversos aviadores comenzaron a realizar, tanto en las rutas del Norte como en la del Sur, auspiciadas, en cambio, muchas de ellas — y eso es así doblemente curioso — por algunos Gobiernos y grandes manufacturas, no ya con el propósito exclusivo de una propaganda comercial, sino con expresa declaración de efectuar estudios en favor de la utilización de esas vías aeromarítimas.

Recientemente, en 1930, la Compagnie Générale Aéropostale, apremiada, tal vez por el deseo de dar cumplimiento a su contrato o por lo menos de hacer pública fe de su buena voluntad con ese fin, encomienda a Mermoz lo que en realidad eran los primeros vuelos experimentales de Dakar a Natal y de este puerto brasileño a aquel senegalense. El notable piloto cumplió brillantemente con su cometido, y aun cuando no pudo dar término feliz a su viaje de regreso, en el que se vió obligado a amarar con un hidroavión a pontones en pleno océano, dicha circunstancia, antes que constituir un fracaso, fué, en nuestro entender, la manera más práctica de finalizar estos ensayos.

Cabe también suponer que el primer viaje que en esos días realizaba el doctor Eckener conduciendo desde Friedrichshafen hasta Río de Janeiro y regreso a su cien veces famoso dirigible el *Graf Zeppelin*, sirviera de acicate a aquella Empresa, la cual ha continuado participando directa o indirectamente en los varios proyectos de construcción de aviones bajo características especificadas en común acuerdo por los técnicos del Ministerio del Aire de Francia y de la Aeropostal, y en las pruebas realizadas sea en aquel país o en la ruta misma con algunos de estos aparatos o con otros propuestos independientemente por varios proyectistas, como es el caso del avión *Arc-en-Ciel* del ingeniero Couzinet.

La iniciativa alemana tiene en su haber un formidable esfuerzo de pura investigación técnica, el de la prolongada jira de la majestuosa aeronave *Do X*, ejemplo extraordinario de lo que significa la voluntad puesta al servicio de la solución de un problema de interés internacional como el que nos ocupa.

Debemos del mismo modo referirnos al crucero de los

doce hidroaviones *Savoia* al mando del general Balbo, de Italia al Brasil, en enero de 1931, por cuanto realizado por un numeroso equipaje de 44 hombres, ha debido tener consecuencias evidentes en el estudio de la ruta aérea entre las costas de Africa y las de América del Sur, como lo veremos más adelante.

Estado actual de esta cuestión en su fase práctica

Precisamente en momentos en que en este artículo estoy tratando de un asunto que es de los que más me apasionan entre los múltiples tan interesantes que para un periodista especializado ofrece a diario la Aeronáutica en general, y particularmente la Aviación, *La Razón* publica otro que lleva mi firma, en el que, conjuntamente con diversos temas que comento por separado, incluyo cortas observaciones que me sugieren los proyectados vuelos que han de efectuar de un momento a otro por la ruta atlántica del Sur los aviadores franceses Mermoz, el comandante Bonot y Boussoutrot, en tres diferentes aparatos, con los cuales se tiene la esperanza de cumplir las condiciones establecidas por el Ministerio del Aire de Francia para los aviones que se habrían de utilizar en las travesías directas de Dakar a Natal.

El *Graf Zeppelin* continúa imperturbable su programa de viajes previamente establecidos, y hasta se espera que pueda llegar este año a Buenos Aires en una jira de propaganda.

Por su parte, Lindbergh ha dado término a una minuciosa investigación de la ruta aérea ártica por las costas de Terranova, Labrador, Groenlandia, Islandia, tocando, asimismo, en las islas Feroe y Shetlan, para de allí cruzar el Mar del Norte y amarar frente a Copenhague. Según las noticias cablegráficas, ha adelantado una opinión sobre esa ruta, expresando que «con buenos aparatos y pilotos avezados se puede atravesar el Atlántico Norte en cualquier tiempo», pero que «aun falta saber si la ruta es practicable desde el punto de vista financiero». Opinión que, en nuestro entender, condena esa ruta más que la propicia.

El general Balbo, con elementos duplicados en comparación a los que empleó en su crucero al Brasil, ha completado una estupenda jira, de la que esperamos que podrán extraerse valiosas conclusiones para la aeronáutica comercial.

Deliberadamente hemos dejado para la parte final de esta necesaria reseña, referente al estado actual del problema de las travesías aéreas transoceánicas en su fase práctica, el mencionar los experimentos realizados por la Compañía alemana de navegación aérea Luft Hansa, en combinación con la subsidiaria Kondor Syndicat, establecida en el Brasil, por medio del barco de regular porte (5.000 toneladas) *Westfalen*, provisto de una poderosa catapulta y dos hidroaviones *Dornier* bimotores. Las pruebas fueron cumplidas de manera satisfactoria, pero, como es lógico suponerlo, será necesario atenerse a las conclusiones de los expertos destacados en el lugar. Sin embargo, y de acuerdo con opiniones que en diversas oportunidades hemos expresado y que hoy concretaremos

nuevamente más adelante en este artículo, nos parece que la investigación realizada por la Empresa alemana es la que se halla mejor orientada de todas las que se han intentado hasta el presente, sin que nuestra opinión se refiera para nada al sistema empleado, lo cual es asunto aparte que no tocaremos aquí.

Esfuerzos de otro orden realizados en este asunto

Los obstáculos opuestos por la naturaleza al desarrollo de la aeronáutica, han sido todos progresivamente sometidos donde quiera que al hombre civilizado le es posible subsistir o donde quiera sea necesario llegar con regularidad por vía del aire hasta donde el hombre civilizado subsiste permanentemente en vida de comunidad con sus semejantes. Así es como sólo dos regiones, las únicas verdaderamente señaladas de la Tierra, son las que no ofrecen posibilidades de ser cruzadas *libremente* por el avión con propósitos comerciales: las de los hielos eternos y ciertas partes del corazón mismo de los grandes desiertos de arena. Todas las demás han sido vencidas: las más altas montañas — entre la Argentina y Chile se cruzan los Andes sin entorpecimientos, con pasajeros y correspondencia, seis veces por semana, por sus cumbres más elevadas, lo que algunas veces significa vuelos a seis y siete mil metros de altura —, las selvas tropicales, las pampas inmensas. El avión, tanto el terrestre como el naval, siempre que se le preste el apoyo de la adecuada organización, vuela por todas partes sin dificultad alguna: triunfa de los vientos, las lluvias, las tormentas, la oscuridad de la noche, y hasta vence también al más temible de sus enemigos: la niebla.

Así es como nadie duda que las grandes extensiones marítimas no son para la aeronavegación obstáculo insalvable, siempre que no se pretenda abandonar al avión a su propia y única suerte. He ahí la dificultad fundamental de esta cuestión. Ella ha sido considerada, pero con infinitas reservas, en algunos congresos y conferencias y en trabajos aislados de no pocos estudiosos, especialmente en el aspecto jurídico que el problema presenta.

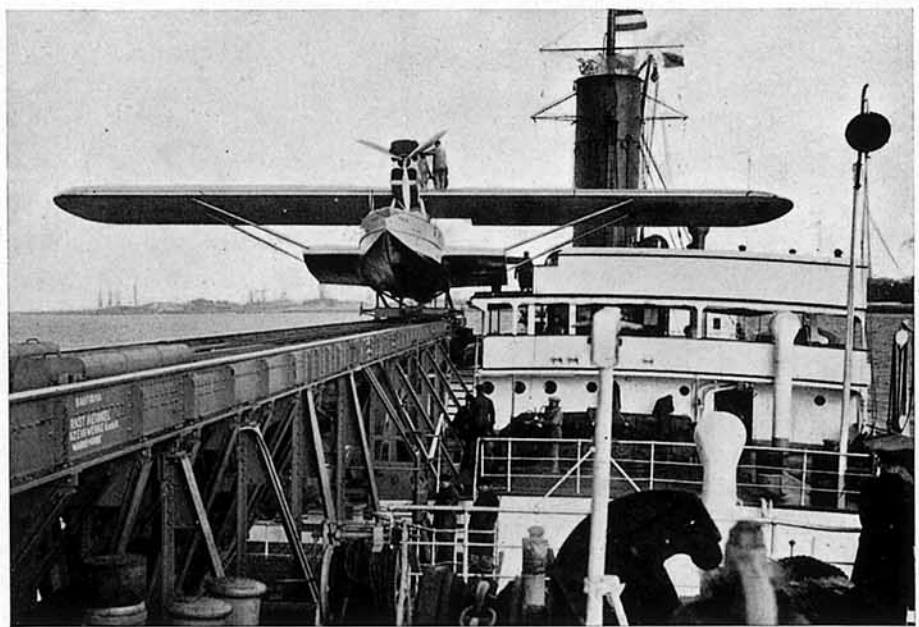
La Federación Aeronáutica Internacional tuvo en su conferencia de Roma, en octubre de 1926, la primera oportunidad de tratar este asunto con los votos a ella propuestos por el delegado del Brasil, Sr. Fonseca, quien los apoyó con sólidos fundamentos para solicitar de la asamblea que propiciara la internacionalización de los «aerodromos flotantes» — como les llamó a las bases oceánicas — en tiempo de paz y su neutralidad en tiempo de guerra, considerando imprescindibles esas instalaciones a trechos regulares sobre el mar.

Confieso que, a pesar de que por mi

calidad de periodista no debió haber sucedido así cuando me ocupé de este asunto en 1930, ignoraba la propuesta del brasileño Sr. Fonseca, por lo que deseo aprovechar esta ocasión para elogiar sus puntos de vista generales y lamentar que su oportuna iniciativa no haya tenido mayor eco.

Después de esa fecha, otras entidades, cuerpos colectivos y especialistas se han ocupado del mismo asunto, pero siempre tratando de vencer de antemano las dificultades que el derecho internacional ofrecía de inmediato a la solución del problema.

En el mes de mayo del año pasado se reunieron en Roma, a invitación del jefe del Gobierno italiano, señor Mussolini, los aviadores transoceánicos, y en ese congreso, como se recordará, se hizo una tentativa en el sentido de propiciar la internacionalización de las rutas aéreas sobre las grandes extensiones marítimas, sin que la cuestión pudiese ser siquiera debatida, con el resultado de que sólo se expresaron opiniones con respecto a la posibilidad del establecimiento de servicios aéreos regulares a través del Océano, habiéndose oído decir a pilotos tan avezados como Iglesias, que el vocablo «regular» debía en tal caso ser suprimido, al mismo tiempo que insinuaba la construcción de una isla flotante entre las Azores y las Bermudas, en la ruta a Estados Unidos, o como Costes, que, además de su reconocida audacia, tiene a su favor una enorme experiencia como aviador comercial, quien expresó que un tráfico regular sobre una distancia de 3.000 a 6.000 kilómetros será siempre difícil, y a veces penosa. El alemán von Gronau convino en que la mejor ruta entre Europa y América del Norte era por Islandia, Groenlandia y Labrador, «*pues en ella existen pocas etapas sobre el mar que sean de extensión considerable*». Y lo interesante de esas manifestaciones es que fueron hechas por pilotos célebres por su habilidad y su valor sin límites, quienes



Uno de los hidros con que Alemania va a intentar el servicio aéreo transatlántico, dispuesto para su lanzamiento sobre la catapulta del buque de apoyo *Westfalen*.

por tal razón no son siempre los jueces más imparciales cuando se trata de la protección de su propia vida al navegar la atmósfera.

Conclusión

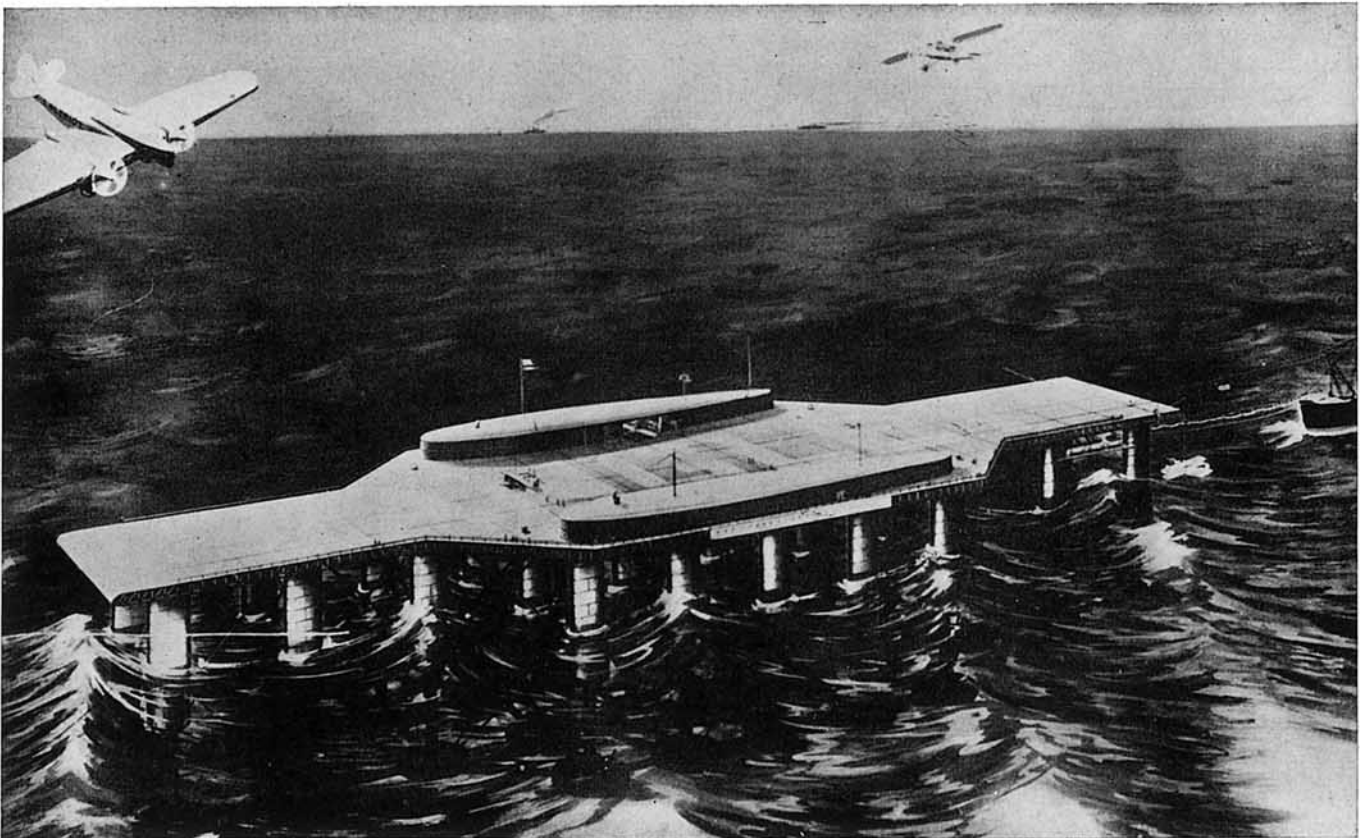
En nuestro entender, los servicios aéreos regulares sobre grandes extensiones marítimas, apartadas de tierra firme o de islas que le sirvan de apoyo y en distancias superiores a lo que se considera una etapa razonable en las comunicaciones aéreas terrestres, o sea alrededor de 500 kilómetros — y que en este último caso disponen de los otros elementos de emergencia, como son: radiocomunicaciones, terrenos de aterrizaje, balizamientos, etcétera —, deben contar con la organización adecuada, semejante en un todo y con mayor razón a la que se prevé en aquéllos, si es que esos servicios han de ser considerados verdaderamente seguros y capaces de un desarrollo regular y frecuente, con la frecuencia que es necesario calcular para que sean realmente proposiciones comerciales. No es argumento muy valedero el hecho de que en algún trayecto de alrededor de 800 kilómetros en el Mar de las Antillas funcione un tramo de línea sin más apoyo que el que la ofrecen sus terminales.

Poco podrán resolver las tesis jurídicas, las que nunca conducirán a un cauce común la corriente de intereses en pugna para determinar el régimen a que deben someterse legalmente las instalaciones que sobre la inmensidad

del mar de todos se establezcan para la organización de las rutas aéreas transoceánicas, sobre todo si se parte de esa base, en vez de asegurar antes el común acuerdo y la buena voluntad de las naciones interesadas, siendo, sólo entonces, posible reglamentar ese común acuerdo y esa buena voluntad. La misma financiación de los costosos establecimientos flotantes sería así más soportable, participando de ella todos los países que tengan interés en hacer navegar, al igual que sus navíos sobre el mar, sus aviones en la atmósfera de las rutas aéreas marítimas o beneficiarse con ella.

La incomprensión de los pueblos y de los individuos entorpece y continuará lamentablemente entorpeciendo la solución de inúmeros problemas que tan fácil hubiese sido resolver por el camino de la mutua tolerancia con provecho general. El mundo estaría, al parecer, dispuesto a lanzarse a una nueva aventura de una guerra todavía más colosal que la de 1914-18 y cargar sobre sus extenuadas espaldas con su ruinoso resultado, pero no querrá pensar que con una mínima parte de las ingentes riquezas que para ello se movilizan, tan enormes, que jamás se volverán a recuperar, podrían, no sólo aliviarse, sino curarse todos los males de la humanidad doliente.

Es así como todavía no se ha llegado a comprender que el hombre tiene ya hoy en la Aviación el gran elemento que le hacía falta para su mejor entendimiento, por medio del vínculo que ella ha creado y ha puesto a su disposición.



Uno de los modelos de islas flotantes con que los norteamericanos tratan de resolver el problema del vuelo América-Europa. El Departamento de Obras públicas norteamericano ha asignado ya la cantidad necesaria para la construcción de una de ellas con fines experimentales.