



Estación central del modernísimo aeropuerto Ezeiza, de Buenos Aires.

Desarrollo del transporte aéreo en la América latina

Por HENRY MOURER

(De *Revue Generale de l'Air.*)

El fin de la última guerra no ha puesto freno, bien al contrario, al desarrollo de la Aviación comercial en la América latina. Nuevas líneas aéreas han venido a sumarse a la densa red aérea iberoamericana, siendo el fenómeno particularmente notable en América del Sur.

Este estudio tratará, sobre todo, del nacimiento y desarrollo del transporte aéreo en los diferentes países de América del Sur.

ARGENTINA

La cifra de 986.934 millas recorridas en 1938, con las 491.603 en 1933, demuestra ampliamente que la Argentina está situada en primer plano de la esfera aérea suramericana. En el curso de este período el número de pasajeros transportados, el correo y el flete comercial se han casi sextuplicado. Las horas de vuelo, sin embargo, no han aumentado más que un 35 por 100, probando este porcentaje que los aparatos más modernos son más rápidos y más espaciosos. De 1930 a 1939, o sea en diez años, han sido transportadas por los servicios aeropostales 240 toneladas de correo, habiéndolo sido la mayor parte por la "Aeroposta Argen-

tina", figurando "Air France" en cabeza de las Compañías extranjeras.

Conviene, además, hacer notar que el problema de los transportes no ha presentado nunca en este país, en que dominan las llanuras, un carácter de necesidad tan agudo como en la mayor parte de las demás Repúblicas de la América latina. El primer servicio aéreo irregular se remonta a 1927, correspondiendo a la Compañía francesa "Aeropostal" el honor de haber establecido la primera línea internacional entre Buenos Aires y Natal (1). En Natal los viajeros para Europa embarcaban en paquebotes rápidos. Al año siguiente fué inaugurado el primer correo postal transatlántico Sur, y en 1929 la Compañía prolongaba su red hasta Mendoza y Santiago de Chile. Fué también en 1929 cuando se puso en servicio la primera línea interior argentina por la "Aeroposta" argentina, de Bahía Blanca a Comodoro Rivadavia. Prolongada por la continuación hasta Río Vallejos, se convirtió por este hecho en la línea más meri-

(1) Ver A. Diefenbacher: "El papel económico de la línea aérea Francia América del Sur."

dional del mundo, puesto que llegaba hasta Río Grande, en la Tierra de Fuego; este servicio fué comprado en 1936 a sus organizadores franceses por una Compañía argentina. El Consejo de Administración y el capital de la "Aeroposta" argentina son exclusivamente argentinos, aunque su fundación, en 1939, procede de la "Aeropostal" francesa. Don Ernesto Pueyredón, presidente y propietario de la Compañía, pertenece a una de las más antiguas familias del país. Y, sin embargo, la "Aeroposta" argentina obedecía, hasta cierto punto, a las directivas de la "Lufthansa Cándor". De 1931 a 1936, fecha en la cual tuvo lugar la cesión al grupo Pueyredón, la línea fué explotada directamente por el Estado argentino. Encontrándose en presencia de graves dificultades financieras, los nuevos directores aceptaron las proposiciones de la "Lufthansa Cándor", consiguiendo la adquisición de material contra reembolsos a largo plazo. En estas condiciones se adquirieron tres trimotores Junkers "Ju-52". En contrapartida, gravó una hipoteca el haber y ganancias futuras de la "Aeroposta". Además, el contrato estipulaba que durante ciertos períodos deberían emplearse pilotos y mecánicos alemanes y que la "Cándor" vigilaría el entretenimiento de los aparatos. Estas modalidades, que estuvieron en vigor hasta la cancelación completa del reembolso por la "Aeroposta", permitieron a la firma alemana ejercer un amplio control. La "Aeroposta" recorre alrededor de 1.600 millas de rutas permanentes. Su red empalma en Buenos Aires con las de la "Lufthansa Cándor" y con la Compañía Aeronáutica Uruguaya, S. A., o C. A. U. S. A., que es una Compañía de pequeña envergadura, cuyo principal apoyo financiero lo proporciona la familia Supervielle, banqueros y contratistas uruguayos.

La "Panamerican Airways" hizo en 1930 su presentación en escena, formando parte desde entonces de la red comercial argentina. De 1930

a 1932 aparecieron los nombres de seis nuevas líneas, y, según las cifras más recientes, sus recorridos respectivos eran, en 1941, de: 1.580 millas para la "Aeroposta" argentina, 752 para "Air France", 752 para "Sindicato Cándor", 1.839 para las dos rutas de la "Panamerican Grace Airways" (P. A. N. A. G. R. A.), 656 para la "Panamerican Airways" y 62 para la Compañía Aeronáutica Uruguaya, S. A. (C. A. U. S. A.).

En 1938, una nueva Sociedad argentina, la "Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, S. A.", fué autorizada para establecer una línea aérea entre Buenos Aires y Montevideo, y en enero de 1939 comenzó la explotación. En marzo de 1941 esta firma abría una línea Buenos Aires-Asunción del Paraguay. Otra firma argentina, la "Sociedad Argentina de Servicios Aéreos", explota una línea San Fernando-Guadalupe-Concepción del Uruguay. El Gobierno argentino debía autorizar al "Ala Littoria", en marzo de 1939, a inaugurar la línea aérea Buenos Aires-Roma; pero hasta diciembre de 1939, después de una minuciosa preparación, no inauguró el "Ala Littoria" la nueva línea Roma-Río de Janeiro, confiada a la Sociedad "Linee Aeree Transcontinentali Italiane (L. A. T. I.), cuyo activo presidente fué Bruno Mussolini. Paralelamente a esta actividad, "Ala Littoria" estaba encargada de introducir en América del Sur los aparatos de bombardeo Savoia "Marchetti". Controlaba la Compañía de navegación aérea "Corporación Suramericana de Servicios Aéreos".

El "Ala Littoria" no pudo nunca utilizar la autorización que se le había concedido de prolongar su línea hasta Argentina y Chile. Volando cerca de 1.800 millas sobre territorio brasileño, los aparatos de la L. A. T. I. eran trimotores Savoia "Marchetti S-82T", de una velocidad de crucero superior a 200 millas por hora

Años	Longitud de las líneas — Millas	Millas recorridas	Horas de vuelo	Pasajeros transportados	Correo — Toneladas	Equipajes y mercancías — Toneladas
1938	—	986.934	6.565	21.510	85,5	99,0
1937	5.631	886.063	6.043	10.460	74,9	38,7
1936	3.262	659.846	5.003	8.678	58,8	35,9
1935	1.424 (1)	524.723	4.388	6.561	39,6	17,6
1934	1.250 (1)	536.729	4.844	6.166	22,0	11,7
1933	1.250 (1)	491.306	4.883	3.909	10,5	4,1

(1) Longitud de líneas para "Aeroposta Argentina" únicamente.

COMPANIAS	Pasajeros	Correo — Kilogramos	Exprés — Kilogramos	Horas de vuelo	Número de viajes	Kilómetros recorridos
AEROPOSTA	2.661	9.720	4.450	1.581	157	349.550
PANAIR.....	827	6.549	3.905	272	77	43.730
PANAGRA.....	5.919	10.430	20.600	1.622	384	405.345
PANAIR.....	2.239	13.508	8.282	51	234	10.715
CONDOR.....	1.587	15.474	28.080	41	161	6.440
S. A. N. A.	5.863	1.259	—	144	869	22.175
L. A. S. O.	837	257	89	680	74	113.248
PANAGRA.....	1.921	10.838	16.356	948	159	293.880
CORPORACION	5.358	2.103	458	236	482	45.300
C. A. U. S. A.	6.391	451	1.906	228	468	43.320
d.º	5.589	—	—	97	596	14.800
CORPORACION	460	261	11	284	51	57.175
L. A. T. I.	—	3.721	678	5	20	820

y con un radio de acción de 2.500 millas. Estos aviones podían ir de Roma a Río en tres días, por la ruta Sevilla, Río de Oro, Islas de Cabo Verde y Recife. El Atlántico Sur propiamente dicho era franqueado en nueve horas.

A partir de 1941 la Sociedad encontró grandes dificultades para continuar su explotación; negándosele carburante por la Standard Oil, lo consiguió de los yacimientos petroleros fiscales argentinos. Finalmente suspendió todos sus servicios en enero de 1942.

Argentina, en su afán de constituir una red aérea nacional, ha recogido las sucesiones de la "Sindicato Cóndor", de la L. A. T. I. y de "Air France". El desarrollo de la Aviación comercial en la Argentina no se detuvo. La capital está unida actualmente a la porción más meridional del territorio, existiendo además servicios regulares que la unen a los países vecinos, a los Estados Unidos y a Europa.

Los cuadros anteriores indican la progresión del tráfico aéreo argentino durante los nueve primeros meses de 1941.

Recientemente constituida la Compañía del Estado argentina, la Flota Aérea Mercante Argentina (F. A. M. A.) tiene el monopolio de los servicios aéreos internacionales argentinos. Disponiendo de medios financieros considerables y en pleno desarrollo, la F. A. M. A. ha puesto a punto dos servicios regulares transatlánticos entre la Argentina y Europa: uno que une Buenos Aires, Río de Janeiro, Natal, Dakar, Casablanca, Lisboa, París y Londres, y el otro, Buenos Aires, Lisboa, Madrid, Roma y El Cairo. Esta Sociedad prepara, además, la apertura de una línea Buenos Aires-Nueva York.

CHILE

A pesar de sus frecuentes retrocesos, la tendencia general del tráfico aéreo chileno acusa un cierto progreso. Así, de 1930 a 1937, el número de millas recorridas ha aumentado en un 89 por 100, se ha doblado el número de pasajeros, el volumen del correo ha aumentado tres veces y media y el flete de mercancías y equipajes cien veces.

La Línea Aérea Nacional (L. A. N.), la "Pan-American Grace Airways" y las francesas pusieron en marcha los primeros servicios comerciales en 1929. Equipados y financiados por el Gobierno, la L. A. N. inauguró en 1930 los servicios Santiago-Arica y Santiago-Puerto Aysen. Este último recorrido fué suprimido por razón económica y no se restableció en 1935 más que hasta Puerto Mon, y gracias a aparatos anfibiaos se llegó a Magellán en 1937. La misma firma chilena, cuya red cubre todo el país, goza del monopolio virtual del tráfico aéreo interior.

Las líneas aéreas que unen el país con el extranjero ocupan asimismo un puesto avanzado. En 1929 se inauguraba el servicio de la "Panagra", Santiago-Estados Unidos, mientras que el vuelo Santiago-Buenos Aires ponía a Chile en contacto con la red de la "Panair" y las líneas europeas. La "Sindicato Cóndor" alargaba hasta Santiago su línea Río de Janeiro-Buenos Aires. Por su lado, la "Panagra" unió La Paz y Bolivia a Santiago y Arica, respectivamente. La firma peruana "Faucett" y la "Lloyd Aero Boliviano" enlazaban con la L. A. N., y el término del servicio de la L. A. T. I. entre Roma y América del Sur hubiese sido, probablemente,

Santiago. El conjunto de las líneas representaba 2.686 millas en 1937. Desde la última guerra el esfuerzo de Chile no ha disminuido. En 1946 la L. A. N. ha firmado un acuerdo con la F. A. M. A. argentina para unir con un servicio chileno Santiago y Mendoza, servicio que da a Mendoza la correspondencia con la línea argentina Mendoza-Buenos Aires. Los dos países cooperan igualmente en la utilización de la infraestructura y de los datos meteorológicos. Persistiendo en el plan internacional, la L. A. N. ha firmado en el año 1946 un acuerdo con la "British South American Airways" para explotar conjuntamente la línea Londres-Santiago de Chile. La capital chilena ha llegado a ser el terminal de dos líneas inglesas que contornean la América del Sur: una que, partiendo de la Trinidad, atraviesa Venezuela, Colombia, Perú y Chile; la segunda, uniendo Londres y Buenos Aires, se prolonga hasta Chile.

llas, transportando 2.800 pasajeros, 5.346 toneladas de correo y 10.377 toneladas de mercancías.

Un servicio comercial Montevideo-Buenos Aires se estableció en 1922 por una Sociedad argentina, la "Compañía Rioplatense de Aviación". Actualmente la unión entre las dos capitales está asegurada por una Compañía uruguaya, la "Compañía Aeronáutica Uruguaya, S. A." (C. A. U. S. A.), y una Compañía argentina, la "Corporación Suramericana de Servicios Aéreos, S. A.", así como por la "Panair". A fin de 1946 se firmó un acuerdo entre los Estados Unidos y el Uruguay autorizando la apertura de una línea Montevideo-Estados Unidos, y, sobre una base de reciprocidad, precisa las condiciones de explotación de la "Panamerican Airways" y la "Panagra".

Años	Longitud de las líneas — Millas	Millas recorridas	Pasajeros transportados	Correo — Toneladas	Equipaje y mercancías — Toneladas
1939	—	159.146	1.190	3,7	5,7
1938	2.490	373.527	3.711	9,1	22,5
1937	2.666	910.816	10.693	22,6	93,6
1936	—	817.670	9.493	19,8	77,6
1935	2.242	703.224	6.029	15,7	41,3
1934	2.242	532.259	10.104	12,5	20,4
1933	2.242	521.081	6.960	9,1	3,3
1932	—	474.473	4.788	6,7	2,3
1931	2.907 (1)	674.572	4.944	6,7	0,2
1930	2.323 (1)	628.094	5.532	6,4	0,1
1929	—	603.324	1.020	1,8	—

(1) Línea Aérea Nacional solamente.

URUGUAY

La primera línea aérea "doméstica" del Uruguay no se remonta más que a noviembre de 1936, cuando se efectuaron vuelos regulares por las Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (P. L. U. N. A.). En 1939 esta Compañía explotaba las líneas siguientes: Montevideo-Artigas, vía Payzandu y Salto; Montevideo-Ribera, vía Duranzo y Talcuaremo; Montevideo-Malo, vía 33. En el transcurso de 1937 (1), los aparatos de la P. L. U. N. A., sobre una red de 543,7 millas, han recorrido 223.797 mi-

(1) No han sido publicadas aún cifras más recientes.

PARAGUAY

El Paraguay está desprovisto de líneas aéreas interiores, aunque frecuentemente se hagan vuelos semioficiales por pequeñas organizaciones, tales como el Aeroclub del Paraguay. Este Estado fué, de todas las repúblicas americanas, el último que se unió a la red aérea interamericana. En efecto, hasta febrero de 1938 no establece la "Panamerican Airways" la línea Río de Janeiro-Buenos Aires, por Asunción, para correo y pasaje.

BOLIVIA

Rodeada de tierra por todas partes, Bolivia ocupa, por su posición geográfica, una situación única en América del Sur. Es verdad que la

Geografía hace la Historia. Por ello toda la política exterior, y aun interior, de este Estado se definió siempre en función de estos datos físicos, que miden al mismo tiempo el papel asignado al transporte aéreo.

Totalmente desprovisto de fronteras marítimas, situado en la zona más accidentada de la América del Sur, cabalgando sobre la triple espina dorsal de los Andes, Bolivia, en el dominio de las comunicaciones, tiene todas sus esperanzas puestas en el transporte aéreo. Sin ser absolutamente continua, por razón, sobre todo, de la debilitación de la actividad económica en general que acompañó a las hostilidades con el Paraguay, los progresos de la Aviación comercial en Bolivia han sido bastante espectacular-

Las primeras tentativas aéreas se remontan a 1911—y fueron dos italianos, los hermanos Rappini, quienes las emprendieron a bordo de un aparato "Bleiot"—; hasta septiembre de 1925 no funciona la primera línea del "Lloyd Aero Boliviano" (L. A. B.), una Empresa alemana fundada al principio de este mismo año como consecuencia de la presentación de un avión alemán al Gobierno de la Paz con motivo de la celebración del centenario de la independencia boliviana; el Estado se reservaba el 46 por 100 de las acciones, y el 30 por 100 de éstas eran propiedad de la "Lufthansa" peruana; el personal de dirección y el material de explotación eran alemanes. En mayo de 1941 los Ministerios de Defensa y de Hacienda autorizaron al Gobier-

PROGRESIÓN DEL TRÁFICO AÉREO BOLIVIANO.

Años	Longitud de las líneas — Millas	Millas recorridas	Horas de vuelo	Pasajeros transportados	Correo — Toneladas	Equipajes — Toneladas	Mercancías — Toneladas
1938	3.515	497.651	3.461	20.907	39,8	282,9	1.184,9
1937	5.198	401.679	3.050	15.255	27,0	187,0	1.046,3
1936	3.349	386.646	3.003	14.146	16,9	153,2	1.144,5
1935	—	481.929	3.800	17.304	20,1	200,2	1.328,8
1934	—	506.723	4.150	15.623	14,1	107,8	1.767,8
1933	—	568.252	4.901	20.256	10,1	119,7	1.682,0
1932	—	214.985	2.044	5.076	10,2	39,6	237,8
1931	—	146.412	1.405	4.285	7,9	31,6	67,5
1930	1.870	138.966	1.517	3.715	4,8	29,9	42,6
1929	—	119.615	1.328	2.909	4,9	25,4	29,1
1928	—	93.900	1.162	2.963	5,2	24,6	17,6
1927	—	37.386	415	1.080	1,3	7,9	10,4
1926	—	32.845	326	952	0,5	4,5	0,4

res. De 1928 a 1938 la cifra anual de millas recorridas se ha multiplicado, alcanzando 489.000, y mientras que el número de pasajeros y cartas transportadas se multiplicaba por siete, la cantidad de paquetes aumentaba once veces y el tonelaje de mercancías en 67 veces. Las horas de vuelo, por el contrario, no han aumentado más que cuatro veces. No es exagerado decir que, por las funciones que asume, la Aviación comercial forma parte integrante de la economía boliviana. Aun en el aspecto de habituamiento alimenticio, el papel de la Aviación comercial es muy importante. Así, el Gobierno boliviano hace transportar ganado vacuno de San Borja a La Paz, mientras que por regla general, a despecho de su riqueza pecuaria, Bolivia, falta de medios de comunicación interiores, se ve obligada a importar la carne de la Argentina por ferrocarril o por barco a Santa Fagosta o Arica.

no a recuperar todas las acciones que estaban en manos de particulares.

El fundador de la L. A. B., don Guillermo Kyllmann, era también el vicepresidente, asistido por Herman Schloth, jefe de pilotos. Esta Sociedad disponía de tres trimotores Junkers "Ju-52", un bimotor Junkers "Ju-66" y dos aviones anfibios construidos en Estados Unidos. Constantes cambios de personal tenían lugar con la "Condor". Fueron aviadores e ingenieros alemanes los iniciadores de la aeronáutica mercante boliviana. Sus principios fueron, sin duda, modestos, pero la L. A. B. se había convertido en una potente organización en vísperas de la guerra. Su progreso más sensible ocurrió en 1933, año que vio duplicar el tráfico, cuyos aparatos recorrían regularmente una red de 3.500 millas, dando servicio a la casi totalidad del territorio.

Al noroeste del Continente suramericano se sitúa otro grupo de rutas aéreas, cuyos iniciadores fueron también alemanes. La línea de la "Cóndor", de Río de Janeiro-San Pau'o-Columba se articulaba a la del "Lloyd Aero Boliviano", que, a su vez, enlazaba en La Paz con la "Lufthansa Perú", estableciendo así una línea aérea puramente alemana entre los océanos Pacífico y Atlántico. En 1938 la "Deutsche Lufthansa" había abierto el trayecto Lima-La Paz. Otra firma, la "L. A. B. Condor", añadía a esta red algunas líneas interiores. En mayo de 1941 un Decreto nacionalizó la L. A. B., para hacer de ella una Sociedad boliviana dirigida y equipada con el concurso de la "Panagra" y de la "Defense Suppliers Corporation", de Washington. El Gobierno de La Paz concedió a la "Panagra" la explotación de la antigua línea de la L. A. B., uniendo la capital a Columba. Existían correspondencias regulares con los Servicios de la "Panamerican Grace Airways", tanto con el litoral del Pacífico como hacia Buenos Aires. Hasta 1935 no surcó el cielo boliviano por primera vez la "Panagra", inaugurando el recorrido Tacna (Perú) a La Paz, poniendo así Bolivia en contacto con su red continental.

Una segunda línea vino a continuación a unir La Paz con Arica (Chile). En fin, desde 1938, la diagonal Arequipa (Perú)-La Paz-Buenos Aires-Porcuro-Villazón-Jujuy-Salta-Tucumán y Córdoba pone la capital boliviana a tres días y medio de los grandes centros de los Estados Unidos y a día y medio de Buenos Aires.

COLOMBIA

El desarrollo del transporte aéreo en Colombia hasta la víspera de la guerra no se ha relajado, y la progresión de las cifras siguientes autoriza a mayores esperanzas.

Hace bien poco la historia de los comienzos de la Aviación comercial colombiana se confundía con la de la "Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos" o S. C. A. D. T. A., primera Empresa de transporte aéreo del nuevo mundo. Fundada a finales de 1919 por un grupo de antiguos Oficiales y de pilotos alemanes y austríacos, constantemente se ha ampliado, y su red, en 1940, cubría todo Colombia, uniendo no sólo la capital, montañosa, y las ciudades costeras, sino también directamente los principales puntos de la República. El trayecto Bogotá-Barranquilla, que por vía terrestre o marítima requiere varios días, se efectúa en avión en dos horas. En 1931, el doctor Von Bauer, que permaneció a la cabeza de la S. C. A. D. T. A. hasta 1940, ayudado de medio centenar de compatriotas, cedió una gran parte de acciones a la "Panamerican Airways", estipulando, no obstante, que quedarían a su nombre.

Una segunda firma, los "Servicios Aéreos Colombianos" (S. A. C. O.), comenzó a explotar, en 1933, la línea Bogotá-Medellín; pero este servicio no funcionó con regularidad hasta cuatro años después.

El Ejército colombiano, en 1936, se encargó de asegurar, entre otras cosas, los viajes milita-

Años	Longitud de las líneas	Millas recorridas	Horas de vuelo	Número de viajeros	Pasajeros transportados	Correo — Toneladas	Carga y equipajes
1938	5.321	2.154.279	15.350	8.345	62.340	—	6.226,8
1937	—	1.929.279	10.633	5.279	47.448	—	4.551,0
1936	3.789	1.170.275	9.421	4.655	28.363	—	2.936,4
1935	—	1.037.529	8.879	3.621	22.505	—	2.255,0
1934	—	922.394	7.022	4.029	13.334	34,2	1.216,7
1933	—	810.073	6.379	3.373	7.947	32,3	845,0
1932	—	626.732	7.038	2.915	6.271	35,3	753,9
1931	—	620.662	—	—	5.680	40,9	609,1
1930	—	732.222	—	—	4.791	44,3	508,7
1929	—	788.372	—	—	6.578	66,6	508,6
1928	—	577.498	—	—	6.056	55,9	477,3
1927	—	327.664	—	—	3.905	41,0	232,2
1926	—	302.187	—	—	2.729	29,7	191,8
1925	—	182.132	—	—	1.134	13,6	102,5
1924	—	162.555	—	—	1.084	12,0	91,8
1923	—	184.369	—	—	1.318	9,3	112,2
1922	—	128.008	—	—	1.137	5,4	92,5
1921	—	53.653	—	—	379	1,9	32,1
1920	—	2.688	—	—	12	0,1	0,9

res, oficiales y de los servicios comerciales entre Bogotá y Puerto Carreño, Mitú y Tres Esquinas. De las 5.321 millas de que se componía la red aérea interior en 1939, la S. C. A. D. T. A. explotaba 5.156. En el curso de este mismo año el Gobierno colombiano, siguiendo con atención la evolución de la situación internacional, provocó una fusión entre la S. C. A. D. T. A. y la S. A. C. O., y nacionalizó la nueva firma denominada "Aerovías Nacionales de Colombia" (A. V. I. A. N. C. A.), cuyo conjunto de líneas sobrepasa las 5.300 millas.

El Estado obtenía durante diez años el derecho de examinar la gestión de la nueva Compañía, que, además, pasaba bajo el control financiero de la "Panamerican Airways". Es interesante recordar a este respecto que el 84 por 100 del capital de la S. C. A. D. T. A. había sido comprado por la "Panair" en 1931, después de un acuerdo entre Jhon Trippe y Von Bauer. El 8 de junio de 1940 se ratificó, finalmente, la fusión por los accionistas, mientras que el personal alemán de la S. C. A. D. T. A. fué despedido con crecidas indemnizaciones. Y en mayo de 1941 "Avianca" absorbía la pequeña Empresa "Arco", que la hacía funcionar en Colombia central un equipo alemán.

Los enlaces aéreos internacionales no dejan nada que desear. Desde 1921 la S. C. A. D. T. A. enlazaba en Barranquilla con los vapores rápidos para transportar el correo a las ciudades del interior o recogerlo. La "Panagra" consiguió la autorización en 1929 para integrar a Colombia en su itinerario occidental, dando correspondencia con los servicios de la S. C. A. D. T. A. en Buenaventura, y después, a partir de 1938, en Cali. En el Este, la "Panair", por Barranquilla, enlazaba Colombia con las líneas atlánticas. Por dos lados, por consiguiente, este país se halla enlazado a todo el hemisferio occidental. Un tercer enlace internacional se halla asegurado por la "Uruba Medellín and Central Airways" (U. M. C. A.), Compañía constituida en 1931 en el Estado de Delaware. Esta enlaza Medellín con Turbo, en Colombia, prolongándose a la ciudad de Panamá y a Cristóbal. La "Royal Dutch Airways", holandesa, por último, ha extendido a Barranquilla su línea de las Antillas, mientras que la K. L. M. ha sido autorizada para unir Curaçao con Bogotá.

Es en Colombia donde, a principios de 1941, se desencadenó la ofensiva comercial aérea de los Estados Unidos. En el mes de mayo de dicho año se supo que Tom Hardin, antiguo miem-

bro del "Civil Aeronautics Board" y convertido en presidente de las "Southwest Feeder Airlines", considerado como uno de los mejores técnicos de la Aviación comercial, se trasladó a Colombia para establecer una red aérea destinada a duplicar, y más tarde a reemplazar, las líneas existentes explotadas por las Compañías alemanas.

No es casi necesario subrayar la importancia económica y política de la red aérea colombiana, que pone en contacto regiones que anteriormente estaban casi totalmente incomunicadas entre sí. A título de indicación, he aquí los principales itinerarios utilizados:

- Barranquilla-Bogotá (directa).
- Barranquilla-Bogotá (escalas en Magangué, Gamarra, Puerto Vilches, El Banco, Puerto Barrio, La Gloria, Honda, Palanquero y Girardot).
- Bogotá-Arauca (por Villavicencio, El Morro y Tame).
- Bogotá-Cucuta (por Cucaramanga).
- Bogotá-Cali (directa).
- Bogotá-Cali (escalas en Medellín y Cartago).

Otras líneas enlazan las explotaciones petrolíferas del norte de la ribera del Magdalena con Bogotá y la costa. El centro minero de Otu, Cartagena, Cucuta, la región platanera y los campos petrolíferos de Santander, se hallan igualmente servidos por enlaces aéreos. Como filial de la "Panamerican Airways", las "Aerovías Nacionales de Colombia" inauguraron en enero de 1947 la línea interamericana Bogotá-Barranquilla-Miami. En 1946, por último, la "Avianca" inauguró la línea intercontinental Bogotá-París. Esta Compañía explota en la actualidad una red interior de 11.000 kilómetros.

VENEZUELA

Es en 1930, como consecuencia de un contrato firmado entre el Gobierno y la Sociedad francesa "Aeropostale", cuando se desarrollaron los transportes aéreos, cuya explotación estaba a cargo de una filial de la "Aeropostale": la "Compañía General Aeropostal". Firmado en julio de 1929, el primer contrato estipulaba, además del establecimiento de las líneas interiores, que la Compañía organizaría un enlace Europa-América del Sur con un viaje, por lo menos, a la semana. Al cabo de un año de explotación, el 50 por 100 del personal debía ser de nacionalidad venezolana; además, la mitad

de los pilotos debía, después de dos años, satisfacer esta exigencia. En compensación, la Compañía podía utilizar libremente los aeropuertos y campos de aterrizaje públicos, así como los medios de transmisión telegráficos y radiotelegráficos. El primer servicio regular se inauguró en abril de 1930, de Maracay a Maracaibo. Otras líneas entraron en servicio el mismo año, entre Maracay y Ciudad Bolívar, Ciudad Bolívar y Matuín, Ciudad Bolívar, Guasipato y Tumeremo.

A fin de 1933 la filial francesa cedió su capital al Gobierno venezolano, y a principios del año siguiente el funcionamiento de las líneas se aseguró por la línea aeropostal venezolana. En septiembre de 1937 la explotación de la red aérea y todas las cuestiones relativas a la aeronáutica civil fueron colocadas bajo la jurisdic-

Por otra parte, las líneas aéreas internacionales estaban aseguradas por la "Panamerican Airways" y la K. L. M. Una de las líneas de la "Panamerican", que partía de Miami, hacía escala en Maracaibo, Coro, La Guaira; otra, de Cristóbal a Puerto de España, desierto de Caracas, Guanta, La Guaira, Coro y Maracaibo. La K. L. M. une Curaçao y Aruba, Maracaibo y Barranquilla, Curaçao y Coro. Notemos que, la "Línea Aeropostal Venezolana" efectuó, en diciembre de 1946, los primeros vuelos de ensayo de una línea internacional Caracas-París-Roma.

PERÚ

Los Andes, que constituyen la mayor parte del territorio peruano, han impedido todo desarrollo importante de las comunicaciones terres-

DESARROLLO DE LA AVIACIÓN COMERCIAL DE VENEZUELA DE 1930 A 1938.

Años	Millas recorridas	Horas de vuelo	Número de viajes	Pasajeros transportados	Correo — Toneladas	Equipajes — Toneladas	Mercancías — Toneladas
1938	333.840	2.243	2.479	8.395	20,8	182,3	131,1
1937	218.819	1.607	1.309	4.885	10,5	126,9	55,9
1936	(a)	(a)	(a)	2.923	(a)	(a)	(a)
1935	97.895	963	211	1.178	7,9	19,9	11,7
1934	106.583	1.012	110	2.845	9,2	47,0	13,6
1933	100.763	991	(a)	2.866	11,8	(a)	17,8
1932	98.439	988	(a)	1.989	9,3	(a)	17,2
1931	104.439	1.095	(a)	1.719	8,1	(a)	8,2
1930	54.087	(a)	(a)	1.322	3,3	(a)	(a)

(a) No evaluado.

ción del Ministerio de Guerra y Marina. El capital de la "Línea Aeropostal Venezolana" alcanzó 1.685.840 bolívares en agosto de 1938; el exceso, de 500.000 bolívares, representa la compra de dos aparatos a los Estados Unidos.

Las cifras del cuadro anterior demuestran el desarrollo continuo de las líneas, sobre todo de 1937 a 1938.

En 1941 los principales nudos de la red aérea venezolana, con un desarrollo total de 2.200 millas, eran los siguientes: Maracay-Puerto Páez, Maracay-Maracaibo, Maracay-Portlamar, Maracay-Santo Domingo, Maracay-Tumerengo, Maracay-Ciudad Bolívar y Tumeremo-Luedpa. El 1 de diciembre de 1933 se inauguró por la Sociedad "Aerovías Venezolanas", de la que la "Panamerican Airways" posee una parte de las acciones, una línea aérea que daba servicio a las importantes minas de diamantes de Santa Elena.

tres. Esta configuración geográfica, particularmente, debía dar al transporte aéreo un desarrollo considerable, y en 1938 el Perú se clasificaba en cuarto lugar entre los países de la América latina, después del Brasil, México y Colombia.

Como indican las tablas de la página siguiente, de 1933 a 1937 el número de millas recorridas se ha elevado desde 1.143.943 a 2.136.730; el de pasajeros, de 12.099 a 34.571; el correo, de 7,7 a 62,6 toneladas; las mercancías, de 89,3 a 1.054,9 toneladas.

La Aviación comercial hizo su aparición en el Perú en 1928, cuando el Estado abrió un servicio regular para pasajeros y correo entre San Ramón e Iquitos, uniendo así las tierras bajas del Este con las rutas de montaña y del litoral. Esta línea debía tomar el nombre de Línea Aérea Nacional. El mismo año, la Compañía de

DESARROLLO DE LA AVIACIÓN COMERCIAL DEL PERÚ DE 1928 A 1938.

Años	Millas recorridas	Pasajeros transportados	Mercancías y equipajes — Toneladas	Paquetes postales — Toneladas	Correo — Toneladas
1938	1.959.819	31.281	720,5	10,3	54,2
1937	2.136.730	34.571	1.054,9	8,3	54,3
1936	2.074.193	29.684	1.922,1	13,1	36,3
1935	1.256.752	22.712	234,1	12,9	31,7
1934	1.263.802	19.612	240,4	8,9	42,8
1933	1.143.943	12.099	89,33	1,4	6,3
1932	738.402	8.945	43,2	1,4	10,9
1931	533.370	5.829	—	—	11,4
1930	651.467	5.768	—	—	4,1
1929	266.478	1.628	—	—	6,6
1928	73.250	145	—	—	2,5

Aviación "Faucett", todavía la mayor Empresa Aérea del Perú, unía Lima y Talara, Lima y Arequipa, mientras que, por su lado, la "Duff Holand Dusters Ci." creaba otra línea entre Lima y Talara, consiguiendo así una unión aérea con los Estados Unidos. Esta última debía ser explotada por la "Panamerican Grace Airways", y en 1929, un servicio regular funcionaba entre el Perú y los Estados Unidos.

En 1935, la "Aerovías Peruanas", Sociedad subsidiaria de la "Panagra", hacía vuelos regulares a lo largo de la costa y en el interior hasta Huancayo, y la "Cóndor Peruana de Aviación" abrió una línea de mercancías Lima-Iquitos, por Trujillo, y Lima-Cuceo. La "Cóndor" hizo bancarota en 1938; pero el servicio volvió a empezar el mes de julio del año siguiente. La "Aerovía Peruana" fué cedida poco tiempo después a la Compañía "Faucett", estipulando el contrato que ésta se limitaría al tráfico interior.

Fundada en 1938, la "Lufthansa Perú" era una filial declarada de la "Deutsche Lufthansa", aunque estaba registrada como Sociedad

peruana. Era Empresa de modesta envergadura, puesto que sus dos Junkers "Ju-52" no recorrían más que 1.210 millas de líneas regulares; si su importancia virtual no era considerable, su red constituía el último eslabón hacia el Oeste de la ruta aérea transcontinental sudamericana. La "Lufthansa Peruana" aseguraba dos servicios semanales entre Lima y La Paz, con itinerarios diferentes, de los que uno continuaba a Columbia por la L. A. B. En Colombia se hacía la línea con el avión de la "Cóndor" que iba a Río de Janeiro, de donde el servicio intermitente de la L. A. T. I. llevaba el correo hasta Europa, hasta que la "Lufthansa" volvió a su tráfico transoceánico.

La totalidad de personal de vuelo de la "Lufthansa" del Perú y la mayoría de su personal de tierra era de origen alemán. A fin de 1940 había encargada una Misión de técnicos que estudiase la posibilidad de abrir una línea que uniese Lima e Iquitos sobre uno de los principales afluentes del Amazonas, con lo cual daba, en cierto modo, la mano a la línea de penetra-

RESULTADOS OBTENIDOS POR LAS DISTINTAS COMPAÑÍAS EN 1937.

L I N E A S	Millas recorridas	Pasajeros transportados	Mercancías y equipajes — Toneladas	Paquetes postales	Correo — Toneladas
Faucett	1.095.239	18.041	337,3	6,6	13,6
Aerovías	380.255	8.290	62,9	1,3	2,4
Lufthansa Perú	310.408	4.557	8,7	0,3	1,0
PANAGRA... ..	279.277	2.241	134,4	—	36,9
Línea Aérea-Condor Peruana	71.551	1.442	512,6	—	0,4
	2.136.730	34.571	1.054,9	8,2	54,3

ción de la "Cóndor" en el Brasil occidental. La "Cóndor" había, por otra parte, hecho proposiciones al Gobierno brasileño en 1936 para prolongar su red hacia Tabatinga, a 250 millas al oeste de Iquitos. En la misma época el embajador del Perú en Brasil dejaba entender que su Gobierno trataba de unir por aire Lima y Ramón Castilla, que al otro lado de la frontera está frente a Tabatinga. Ciertos observadores hicieron notar que los territorios que tal línea franquearía se encontrarían en el trayecto directo de Río de Janeiro al Canal de Panamá. En junio de 1941 el Gobierno peruano decidió expropiar la "Lufthansa Perú".

En resumen, el desarrollo de la Aviación comercial en el Perú en el espacio de tiempo entre las dos guerras se hace notar, sobre todo, por el establecimiento por la "Lufthansa Perú" de una línea Lima-La Paz, vía Arequipa, que, en correspondencia con la "Lloyd Aero Boliviana" y la "Sindicato Cóndor" brasileña, permitía el viaje a Europa por vía aérea, gracias a la "Deutsche Lufthansa Transatlántica". Perú estaba dotado en 1942 de tres líneas aéreas interiores y dos líneas internacionales. Cuatro años después, una nueva Empresa, la "Peruana Internacional Airways", fué autorizada a abrir una línea interamericana que unía Perú con Canadá por Panamá, Nueva Orleáns, Wháshington o Nueva York. También en 1946, el Gobierno de Lima autorizó a la Compañía colombiana "Líneas Aéreas Tacas" a hacer escalas sobre territorio peruano y cargar en él pasajeros y mercancías. En fin, recientemente la línea "Transportes Aéreos Peruanos" ha sido autorizada a establecer los servicios siguientes: Tingo María-Yurimaguas, Quina Niel-Puerto Maldonado, Lima-Pizco-Ica-Nasca-Chala.

ECUADOR

La primera línea comercial se inauguró en 1928, por la Sociedad germano-colombiana S. T. A. T. T. A., entre Guayaquil y Colombia, dando servicio a varias ciudades del Ecuador. A principios del año siguiente, una filial de la "Panamerican Airways", la "Peruvian Airways Corporation", estableció un servicio regular Guayaquil-Lima. Poco después la "Panamerican Airways" firmaba un contrato para veinte años y comenzaba a sobrevolar la costa occidental, haciendo una escala en Guayaquil. A finales de este mismo año 1929 fué transferido el contrato a la "Panagra". El correo postal transportado por esta última Compañía pasaba

de 814 kilogramos en 1930 a 1.164,03 kilogramos al año siguiente.

A fines de 1930 la S. C. A. D. T. A. interrumpió su explotación en el Ecuador, dejando enteramente libre el campo a la "Panagra". Durante varios años los aparatos comerciales no se aventuraban en el interior del país, montañoso y de pocas facilidades. Sólo una vía férrea unía la capital, Quito, con Guayaquil. En 1937 el Gobierno autorizó a la "Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos" (S. E. D. T. A.) a establecer un servicio de pasajeros y postal entre Quito y Guayaquil y Quito, Bogotá y Lima.

Aunque los primeros jalones se habían puesto ya en febrero de 1935, no fué, en realidad, hasta 1937 cuando se organizó la S. E. D. T. A. por un grupo de personalidades del Ecuador y alemanes, de las que la más destacada era Frist Hammer, aviador reputado, que se mató en 1938 durante un vuelo de ensayo. Poco después de este accidente, Paul Mossmeller, director de la agencia de la "Lufthansa" en Río de Janeiro, y Grotewold, representante en la Argentina de la misma firma, se reunieron en Quito, acabada de inaugurar la línea Lima-Río de Janeiro. El Gobierno del Ecuador rehusó su proposición de integrar la S. E. D. T. A. en el grupo "Cóndor Lufthansa". Sin embargo, se estableció una estrecha dependencia entre la Compañía ecuatoriana y este grupo, por las necesidades de suministro de material y por una subvención de unos dos mil dólares mensuales.

Los primeros tiempos de la S. E. D. T. A. fueron difíciles. Su primer aparato, utilizable para cuatro pasajeros, se destruyó antes de la firma definitiva de la concesión. Recibió, en las primeras semanas de 1938, dos Junkers "W-4", siendo con el primero de los dos con el que Hammer se mató por encima de Quito.

Una vez realizado el acuerdo con la "Lufthansa", se puso de servicio un Junkers "Ju-52" entre Guayaquil y Quito; pero también se destruyó sobre el aeródromo de Quito en diciembre de 1938. El mes de septiembre del año siguiente terminó esta serie de accidentes con la destrucción del "W-4" que quedaba. Dos Junkers 52 fueron enviados rápidamente de Río para reconstruir la flota de la S. E. D. T. A. Sus Estatutos, aunque, de conformidad con las exigencias de la ley ecuatoriana, subvencionada por el Estado, hacían de la S. E. D. T. A. una filial directa de la "Deutsche Lufthansa", que suministraba créditos, personal y material.

En julio de 1939 efectuó un vuelo de demostración de Quito a Bogotá, tratando de iniciar así un servicio regular. Pero éste no pudo llevarse a efecto por la oposición por parte del Gobierno colombiano de toda autorización para sobrevolar su nación. Al año siguiente la S. E. D. T. A. entró en trato con el Gobierno del Ecuador con el objeto de conseguir una unión aérea con las islas Galápagos, cuya posición estratégica, no lejos del Canal de Panamá, no es despreciable. Negoció asimismo la apertura de una línea de hidroaviones hacia las junglas del Ecuador oriental, lo que permitiría al Ejército aprovisionar fácilmente los puestos fronterizos y al mismo tiempo dar a la S. E. D. T. A. la posibilidad de llegar a poca distancia de la línea de penetración lanzada por la "Cóndor" en el Brasil occidental.

Por falta de combustible, la S. E. D. T. A. tuvo que cesar en sus actividades en mayo de 1941, siendo requisada por el Gobierno de Quito pocos meses después y dejando el campo libre a los Estados Unidos. Se supo en julio de 1942 que el Gobierno del Ecuador había hecho un acuerdo con la "Panagra", por plazo de cinco años, abandonando a ésta la explotación de todas las líneas interiores de la antigua red de la S. E. D. T. A. Desde 1938, los aparatos de la "Panagra", en lugar de volar directamente de Cali, en Colombia, a Guayaquil, pasaban por Quito, y desde allí iban a Guayaquil. Así, la capital, cuyo círculo de montañas la había mantenido durante mucho tiempo apartada de las rutas aéreas, se encuentra ahora a día y medio de vuelo de los Estados Unidos y en relación con los demás países del continente.

Por otra parte, en relación con la protección estrecha del Canal de Panamá conviene recordar una posesión del Ecuador: las islas Galápagos. Los Estados Unidos habían obtenido del Gobierno de Quito que no concediese a la S. E. D. T. A. la escala en las islas Galápagos. En septiembre de 1939, bajo el nombre de una Sociedad particular, la "Pacific Development Co.", consiguieron poner mano a la isla principal, Albemarle, destinada a servir de emplazamiento a una importante base aeronaval, en la que los trabajos de puesta en servicio se han proseguido activamente estos últimos años.

Actualmente, además de la "Panagra", operan tres Compañías en el Ecuador. La "Líneas Aéreas Taca", colombiana, une Medellín-Bogotá y Guayaquil. Otra Sociedad colombiana, la "Avianca", explota las líneas Quito-Guayaquil-

Bogotá y Guayaquil-Barranquilla. La tercera, una Empresa nacional, la "Aerovías Nacionales del Ecuador, S. A." (ANDESA), se limita al transporte de mercancías entre Quito, Guayaquil, Salinas e Ibarra.

BRASIL

Mayor que los Estados Unidos, el Brasil representa un inmenso territorio, en el que la circulación tiene que enfrentarse con los bosques, la jungla, con los pantanos y las montañas, y en el que, precisamente por eso mismo, la Aviación es de gran necesidad. La década de 1928-1938 se ha destacado por un extraordinario desarrollo de la Aviación comercial en este país, cuya enorme extensión queda todavía en gran parte por explotar.

En este lapso de tiempo la longitud de las rutas regulares ha aumentado ocho veces, para alcanzar 32.816 millas en 1938; el tráfico de viajeros se ha hecho 25 veces mayor; el correo aéreo, 20 veces, y el de equipajes, 44 veces. Pero ha sido el tonelaje de mercancías el que ha adquirido un desarrollo más pronunciado, puesto que registra 999.894 kilogramos de mercancías transportadas en 1940, contra 23.864 en 1930. Las horas de vuelo se han elevado de 6.615 en 1928 a 32.558 en 1938. Mientras que en 1930 se contaba con 31 campos de Aviación, había más de 500 diez años más tarde.

En vísperas de la segunda guerra mundial había nueve Compañías de navegación aérea: la "Varig", que explotaba 4.485 millas; la "Sindicato Cóndor", 10.714; la "Panair do Brazil", 7.489; la "Aero Lloyd Igassu", 438; la "Vasp", 1.019; "Air France", 2.663; la "Panamerican Airways", 7.551; la "Deutsche Lufthansa", 1.456, y la "Ala Littoria".

Una de las primeras empresas brasileñas de la "Cóndor" fué, en enero de 1927, el establecimiento de una línea aérea entre Porto Alegre, Pelotas y Río Grande, por encima de las Patos, lagunas costeras. Esta línea no sobrevolaba más que el Estado de Río Grande do Sul, cuya población cuenta una fuerte minoría de origen germano. La "Cóndor" acababa de abrir el recorrido Río de Janeiro-Porto Alegre cuando ciertos capitalistas de Río Grande do Sul tomaron por su cuenta la línea de Río Grande, que se llamó "Empresa de Viscao Aérea Rio-grandesa" (V. A. R. I. G.). Esta firma fué largamente subvencionada por el Estado de Río Grande do Sul, y hace tres años se le ha con-

cedido una ayuda igual del Gobierno Federal. En 1932, en proporción de una cuarta parte, el Estado de Río Grande se convirtió en accionista de la Empresa, que la "Cóndor", por su lado, controlaba financieramente en su mayor parte.

Siete aviones, de ellos un trimotor Junkers "Ju-52", circulaban sobre las 940 millas de líneas que daban servicio a las grandes aglomeraciones de Río Grande do Sul hasta la frontera del Uruguay, con correspondencia para Montevideo, por la Compañía uruguaya "Plana". En Porto Alegre la red de la "Varig" enlazaba con la de la "Cóndor". Los dos principales dirigentes de la "Varig" eran Otto Ernst Meller y Adolfo Ahrous.

La "Viscao Aere Sao Paulo", o "Vasp", era otra Sociedad de transporte aéreo en la que la

líneas de penetración de la "Cóndor". También estaba proyectado un servicio internacional Sao Paulo-Asunción (Paraguay).

Explotando un total de 10.000 millas de líneas aéreas, la "Sindicato Cóndor, Ltda." sobrevolaba en toda su longitud las 4.000 millas del litoral brasileño, atravesaba el Uruguay y, de Buenos Aires, franqueaba la Pampa argentina y la cordillera de los Andes para terminar en Santiago. Además, avanzaba mucho en el interior de las altas mesetas brasileñas, de población muy diseminada, bordeando la frontera boliviana hasta Acre, y sirviendo así a los Estados de Para, Maranhao y Panhy, cuya economía estaba poco desarrollada.

Un servicio aéreo entre Columba y Porto Velho fué abandonado en 1940. Por intermedio

PROGRESIÓN DEL TRÁFICO AÉREO BRASILEÑO DE 1927 A 1938.

Años	Longitud de las líneas — Millas	Millas recorridas	Pasajeros transportados	Millas — Pasajeros	Correo — Toneladas	Equipajes	Mercancías
1938	32.816	4.299.871	63.423	25.790.586	204,2	984,4	390,5
1937	42.649	3.798.406	61.874	26.992.140	164,1	875,6	258,5
1936	35.037	2.913.759	35.190	17.828.883	130,5	525,9	168,3
1935	36.815	2.311.757	25.592	11.707.217	87,4	357,6	177,9
1934	25.502	2.100.601	18.029	7.745.673	80,9	234,3	156,9
1933	12.469	1.519.232	12.750	4.944.464	82,6	159,6	124,0
1932	11.406	1.367.357	8.894	—	75,0	112,1	142,9
1931	10.175	1.152.508	5.102	—	52,7	51,3	24,1
1930	9.634	1.060.337	4.667	—	35,1	26,3	10,6
1929	4.502	708.477	3.651	—	26,5	32,6	8,6
1928	4.098	566.940	2.504	—	10,6	22,3	2,1
1927	3.949	74.310	643	—	0,3	6,4	0,2

"Lufthansa" tenía interés. Formada en 1934, recibió una ayuda financiera tanto del Estado de Sao Paulo como del Gobierno Federal; pero la mayoría de las acciones estaban en poder de particulares de Sao Paulo. Era un alemán brasileño, el doctor Guilherme, quien al principio fué administrador delegado de la "Vasp". La formación del personal y de los pilotos era confiada al Mayor Von Buedring. El servicio de 1.200 millas de rutas aéreas de la red estaba asegurado por tres Junkers trimotores "Ju-52" y dos pequeños bimotores de fabricación inglesa. Efectuaba dos veces al día el recorrido más remunerador, que era el de Sao Paulo. Se trató de abrir 750 millas de nuevas líneas hasta Caballa, en el Mattogrosso, y Carolino, en el Estado de Maranhao, dos puntos en los que la red de la "Vasp" se habría enlazado con las

del "Lloyd Aéreo Boliviano", la "Sindicato Cóndor" se prolonga hasta Lima, gracias a la "Lufthansa Perú". El 1 de diciembre de 1927 fué oficialmente fundada en Río la "Sindicato Cóndor", aunque ya funcionaba, bajo el nombre de "Condor Syndicat", entre Porto Alegre y Río desde el mes de febrero de ese mismo año. Así se consiguió dar realidad a un proyecto que se remontaba a mayo de 1924, en el que un grupo de hombres de negocios organizó una Compañía destinada a transportar correo aéreo y pasajeros entre Kay-West (Florida), Colombia, por Panamá. Los principales promotores de este plan fueron Paul von Bauer y el capitán Fritz Hammer, respectivamente administrador-delegado e inspector técnico de la "Scadta", Compañía de navegación aérea germano-colombiana.

Contando encontrar capitales y apoyo oficial, el doctor Bauer visitó Estados Unidos en 1925; pero sin resultado. Los organizadores trataron entonces de constituir un "holdilg" en el que los capitales serían americanos, pero ellos asumirían la dirección técnica de la Compañía y suministrarían el material de explotación. Este debía estar constituido en su mayor parte por un tipo de hidroavión, el Dornier "Wal", construido en Pisa, Italia, bajo la dirección del doctor Claudie Dornier. Esta nueva combinación fracasó ante las diferencias de los Estados Unidos, y la "Condor Syndicat" se instaló en Brasil. En noviembre de 1936 el Dornier Wal "Atlántico" efectuó con éxito completo un vuelo de demostración de Río de Janeiro a Buenos Aires, en el que tomó parte el doctor Luther, antiguo canciller del Reich. Poco después la Sociedad recibía del Gobierno brasileño una licen-

y de la "Cóndor". Esta última firma desarrollaba gran actividad a principio de 1941, y la Prensa anunciaba que había hecho con la "Snapp", Sociedad de navegación del Amazonas, un contrato que tendía al desarrollo del tráfico atlántico que provenía de las zonas y, caso asombroso, del Ecuador y Colombia.

La "Cóndor" pasaba por ser la más importante Compañía de la América del Sur, por la excelencia de su material de telecomunicación, equipado con aparatos Telefunken y Lorens modernos. Su flota comprendía 17 Junkers trimotores "Ju-52", de 17 pasajeros, transformables en hidroaviones; ocho Junkers más antiguos y dos tetramotores "Focke Wulf", capaces de transportar 26 pasajeros. Estos diez últimos atravesaron el Atlántico en 1939 para ser puestos en servicio sobre la línea Río de Janeiro-

PROGRESIÓN DEL TRÁFICO AÉREO INTERIOR BRASILEÑO DE 1941 A 1945.

Años	Extensión de las líneas en kilómetros	Pasajeros transportados	Equipajes	Mercancías — Toneladas	Correo — Toneladas
1941	62.830	99.662	1.612	736	233
1942	72.401	122.117	2.085	1.071	300
1943	91.351	171.860	3.044	2.954	559
1944	116.165	244.516	4.033	3.471	774
1945	111.938	280.580	4.624	4.782	629

cia autorizándola a establecer un servicio regular entre Río y Porto Alegre.

Aunque filial de la "Lufthansa" alemana, la "Cóndor" ostentaba pabellón brasileño y recibía una subvención del Gobierno Federal. Su director general, M. Ernesto Holck, y la mayor parte del personal, eran de origen alemán. La ley brasileña erige que dos tercios, por lo menos, del personal, y todos los pilotos de las Empresas de transporte aéreo que operen sobre el territorio nacional, sean de origen brasileño. No obstante, en 1935 solamente el 43 por 100 del personal navegante era de nacionalidad brasileña; pero esta proporción llegó a alcanzar casi el 100 por 100 a partir de 1940.

En 1940 la "Cóndor" obtuvo permiso excepcional durante dos años para observar esta regla. El 6 de octubre de 1940 el Presidente Vargas renovaba la reglamentación, ordenando que los pilotos de todas las aeronaves matriculadas en Brasil debían ser nacionales de nacimiento, previendo derogaciones en favor de la "Varig"

ro-Buenos Aires. El primero recorrió el trayecto Berlín-Río de Janeiro en 34 horas 55 minutos de vuelo, o contando las escalas en Sevilla, Bathurat, Natal, 40 horas 50 minutos.

Como algunos de sus vecinos, el Brasil ha nacionalizado varios servicios aéreos de origen europeo. Un decreto de 13 de enero de 1942 autorizó al Gobierno de Río de Janeiro a adquirir las Compañías de transporte aéreo y su material si tal medida era de interés nacional o militar. La "Vasp" y la "Varig" habían sido nacionalizadas algunos meses antes. En junio de 1942, la Compañía brasileña "Servicios Aéreos Cóndor, Ltda.", antiguamente "Sindicato Cóndor", pero purgada de toda injerencia alemana, volvía a hacerse cargo de la explotación de la red. Una nueva Compañía brasileña le sucedía algún tiempo después: la "Cruzeiro do Sul".

Fundada en junio de 1941 la Sociedad brasileña "Navegação Aérea Brasileira", o "Nab",

que aseguraba la unión Río de Janeiro-Recife y Río Fortaleza, añadía a su red un año más tarde la línea Recife-Joao-Pessoa, servicio que enlazaba con la línea Paranalyba-Medezina, de la "Servicios Aéreos Cóndor". La "Panamerican Airways", por otra parte, prolongaba su línea amazónica entre Para y Porto Velho, a 1.200 millas de la costa atlántica, una línea Maños-Tabatinga, en la frontera peruana.

Se ha proseguido, por otra parte, muy activamente la construcción en gran escala de una infraestructura moderna, ayudándose con el concurso financiero de la "Panamerican". Así, en 1941, una ley del 25 de julio autorizaba a la "Panair do Brasil", entonces filial de la "Panamerican", a establecer pistas de rodadura y diversas instalaciones en Amapa, Belem, Sao Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceio, Bahía, sobre el litoral, que se añadían a las de Macapa, Camocim y Recife, constituyendo un conjunto de bases del mayor interés estratégico para los Estados Unidos.

El desarrollo de la "Panair do Brasil" no ha cesado de acentuarse desde el fin de la guerra, y esta Compañía figura hoy entre las más importantes de transporte aéreo del Nuevo Mundo. Aunque la participación de la "Panamerican Airways" en el financiamiento de la "Panair" es aún considerable, no asciende, sin embargo, más que al 46 por 100, siendo el 54

por 100 restante del capital acciones puramente brasileño.

El número de pasajeros transportados alcanza la cifra de 75.061; equipajes, 1.238.934 kilogramos; el correo, 118.507 kilogramos; mercancías, 1.000.650 kilogramos.

Enclavada alrededor de las tres grandes ciudades de Río de Janeiro, Sao Paulo y Velho Horizonte, la red de la "Panair" da servicio a 59 ciudades y aglomeraciones, de las que las más importantes son: Florianópolis, Porto Alegre, Curitiba, Poços de Caldas, Araxa, Uberaba, Vitoria, Canavieiras, Salvador, Aracaju, Maceio, Recife, Caledelo, Natal, Fortaleza, Camocim, Parnaíba, Sao Luiz, Belem, Manaus y Porto Velho. La "Panair" da servicio a Asunción, en el Paraguay, y a Iquitos, ciudad peruana del Amazonas. Por último, la "Panair" acaba de inaugurar un servicio regular intercontinental Río de Janeiro-Recife-Dakar-Lisboa-París-Londres.

El Brasil se coloca en excelente posición con relación a los principales ejes del tráfico aéreo mundial. Su tráfico aéreo interior continúa registrando progresos sensibles, como se advierte en el cuadro siguiente, y actualmente una docena de Compañías une todos los centros importantes de este inmenso territorio, cuyo desarrollo futuro depende estrechamente del transporte aéreo.



Proyecto de la estación de pasajeros del aeropuerto de la ciudad de Córdoba (Argentina).