

LA CONTRIBUCIÓN ARGENTINA EN LA AVIACIÓN PARAGUAYA (1911-1945)

Lic. Antonio Luis Sapienza Fracchia
Historiador Aeronáutico

1. INTRODUCCIÓN

La contribución argentina en el desarrollo de la Aviación Paraguaya fue de fundamental importancia como veremos en el presente trabajo. Dicha contribución empezó con el propio pionero de las Alas Paraguayas, Silvio Pettirossi, para continuar luego con la formación de los primeros pilotos, las primeras conexiones aéreas entre Buenos Aires y Asunción, la Misión Militar Argentina en los años previos a la Guerra del Chaco, los voluntarios argentinos durante el mencionado conflicto y posteriormente otras empresas aéreas que conectaron a ambos países en los años 40.

2. JORGE NEWBERY (1911-1912)

Silvio Pettirossi se dio cuenta que la única manera de cumplir su sueño de ser aviador era viajando a la Argentina, donde contaba con algunos amigos de la familia. En los círculos bonaerenses, se vinculó rápidamente con el ingeniero *Jorge Newbery*, pionero de la Aviación Argentina. Newbery quedó profundamente emocionado al sentir la pasión por la aviación que demostraba Pettirossi, e inmediatamente le expresó:

..“*Tengo el presentimiento que serás un gran aviador*”...

Justamente con Newbery, Pettirossi aprendió las primeras nociones del arte de volar. Su notable capacidad de asimilación y su prodigiosa memoria sorprendieron a Newbery, quien después de varias clases teóricas, decidió dar a Silvio su “*bautismo de vuelo*”. Pettirossi cumplió su primer vuelo a la perfección y gracias a la generosidad de su amigo Newbery, siguió practicando y perfeccionando sus habilidades de vuelo.

Además, Pettirossi era un asiduo visitante de las bibliotecas de Buenos Aires, donde pasaba sus horas libres leyendo todo lo que en aquel entonces se había publicado con relación a la aviación. También visitaba con frecuencia la redacción del Diario “*La Nación*”, donde siempre leía sobre los últimos acontecimientos aeronáuticos no solo en la Argentina, sino en el mundo entero. Pettirossi no solamente se interesó en los aviadores y sus grandes proezas de aquella época sino también en todos los aspectos técnicos relacionados con la construcción de aeronaves, así como también sobre los motores de aviación. Su capacidad de asimilación y su prodigiosa memoria hacían pensar a más de uno que Pettirossi era un consumado ingeniero aeronáutico.

Obviamente, Pettirossi también asistía a cuanto acontecimiento aeronáutico era organizado en Argentina, desde demostraciones de globos aerostáticos hasta el vuelo de aeronaves, que normalmente se hacían en Palermo, ante una multitud impresionante.

Newbery estimuló a Pettirossi para que viajara a Francia, para realizar sus estudios aeronáuticos y recibir su brevet oficial de piloto. Así, Pettirossi, imbuido con toda la experiencia de vuelo recabada gracias a Newbery, y los conocimientos teóricos adquiridos gracias a las largas horas de estudios en las bibliotecas de Buenos Aires, decidió volver a Paraguay con muchas ideas. Su objetivo fundamental era convencer a las autoridades paraguayas sobre la necesidad de contar con una Escuela de Aviación.

3. PRIMEROS PILOTOS PARAGUAYOS FORMADOS EN ARGENTINA (1919-1921)

Fueron cuatro los pilotos paraguayos formados en Argentina. El primero de ellos fue el *Teniente Arturo Escario*, que si bien recibió su brevet de piloto en la *Escuela Nacional de Aviación (ENA)* que funcionaba en Getafe, dependiente del *Real Aero Club de España*, realizó un curso de adaptación en hidroaviones en San Fernando, con la *Misión Militar Italiana en Argentina*, ya que la misma había donado un *Macchi-Löhner L.3* al gobierno paraguayo. Desafortunadamente, el Tte. Escario murió el 1 de octubre de 1919 a consecuencias de las heridas recibidas en un accidente con dicho hidroavión el día anterior.

En 1920, dos militares paraguayos, el *Teniente Victorio Barbero* y el *Sargento Francisco Cusmanich*, fueron becados por el gobierno argentino para realizar estudios en la *Escuela de Aviación Militar de El Palomar*. Ambos fueron aceptados en dicha escuela en enero de aquel año. El Tte. Barbero, que fue un modelo de alumno y compañerismo, muy apreciado por sus pares argentinos, culminó exitosamente los dos años de estudio con las más altas calificaciones. El 14 de junio de 1921, Barbero rindió sus exámenes finales para optar por el brevet de piloto aviador. Presenciaron todas sus pruebas su instructor el Tte.1° Paravicini, el Capitán Antonio Parodi, el Mayor del Ejército Paraguayo Francisco Brizuela, el Dr. Manzoni y el Sr. Hipólito Carrón. Los resultados fueron brillantes, recibiendo las felicitaciones de sus instructores y del gobierno paraguayo, que decidió que Barbero ingresara en un curso de perfeccionamiento, al término del cual regresaría a Asunción para hacerse cargo de la *Escuela de Aviación Militar* que se formaría. El 29 de octubre de aquel año, varios alumnos de la Escuela en El Palomar, incluido Barbero, realizaron una serie de vuelos de práctica. El Tte. Barbero efectuó primeramente dos vuelos cortos con un *Avro 504R Gosport* de entrenamiento, luego de los cuales comentó al mecánico Guillermo Granero que tenía dificultad para virar a la derecha. Granero advirtió a Barbero que no debía continuar volando con dicho aparato, pero éste hizo caso omiso a dicha advertencia y se preparó para otro vuelo. Luego de quince minutos de vuelo, Barbero realizó un escarpado viraje hacia la izquierda a unos 150 metros de altura, la aeronave entró en tirabuzón, estrellándose. El piloto paraguayo murió instantáneamente, a consecuencia de una fractura del cráneo y una herida profunda en la base del corazón causada por la palanca de mando; tenía sólo 28 años de edad. El accidente había ocurrido en vísperas de una demostración preparada por la Brigada de Aviadores de la *Liga Patriótica Argentina* que deseaba hacerle entrega, en acto público y solemne, de su brevet de Piloto Aviador.

Por su parte, el Sargento Francisco Cusmanich había iniciado sus estudios a la par que el Tte. Barbero, poseía un carácter muy especial, por no decir difícil, lo que impidió que culminara sus estudios en El Palomar. Viajó a España donde finalmente recibió su brevet en el *Aeródromo de Cuatro Vientos*.

Finalmente, en 1921, un joven civil paraguayo, **Alberto Acuña Falcón**, recibió su brevet de piloto otorgado por el *Aero Club Argentino* luego de culminar su curso de vuelo en la Escuela de Aviación a cargo del Mayor Shirley Kingsley, que funcionaba en el Aeródromo de San Isidro. Se incorporaría luego a la *Escuela de Aviación Militar* en Paraguay como instructor de vuelo, con el rango de Teniente 2°. Fue destinado a la *Escuadrilla de Transporte*, siendo piloto de la misma durante la Guerra del Chaco.

4. EL RAID DE LOS TENIENTES DE FRAGATA ZAR Y POUCHAN (1920)

El 15 de agosto de 1919, un *Macchi-Löhner L.3* de la *Misión Militar Italiana en Argentina* al mando del Tte. Luigi de Riséis unió por vía aérea Buenos Aires con Asunción. Para emular dicha hazaña, dos jóvenes oficiales de la *Aviación Naval Argentina* se dispusieron a realizar un raid a la capital paraguaya.

El 16 de marzo de 1920, el *Nieuport Macchi M-7* N° 1 tripulado por el **Teniente de Fragata Marcos Zar**, y el *Nieuport Macchi M-9* N° 2 al mando del también **Teniente de Fragata Ceferino Pouchan** con el suboficial Penachi, iniciaron el vuelo a Asunción. Llevaban a bordo la manija de arranque del *Macchi-Löhner L.3* destruido en el accidente que le costara la vida al Teniente 2° Escario. Debido a que ambas aeronaves tenían prestaciones diferentes, no volaron juntas. El Tte. Zar partió de San Fernando a las 5:30 a.m. realizando escalas en Paraná y Corrientes, para llegar a Asunción a las 17:20 horas. Por su parte, el Tte. Pouchan, debido a problemas técnicos, partió recién a las 6:22 a.m. y realizó una escala en La Paz. Luego de reabastecerse de combustible, inició la carrera de despegue, pero el casco del hidroavión tocó el fondo, dañándose, por lo que tuvo que cancelar el vuelo a la capital paraguaya.

El Tte. Zar fue objeto de numerosos agasajos en Asunción, retornando a la capital bonaerense el día 21 de marzo. Con este raid, el Tte. Zar batió el récord mundial de distancia y velocidad al unir San Fernando con Asunción.

5. EL AVIADOR CELESTINO CORBELLINI (1920)

En octubre de 1920, **Celestino Corbellini** realizó un vuelo a Asunción desde la Argentina con un biplano *Farman-Savoia* dotado con un motor *Colombo* de 120 hp. El vuelo había sido anunciado meses antes y la población paraguaya estaba expectante. Corbellini aterrizó en la zona de Campo Grande (Ñu-Guazú), donde le esperaba una gran multitud. En los días subsiguientes, Corbellini ofreció “*vuelos de bautismo*” a todas aquellas personas que estaban dispuestas a pagar la suma de 400 pesos nacionales de la época. Uno de los tantos ciudadanos paraguayos que tuvo su primera experiencia de vuelo fue Emilio Nudelman, que poco tiempo después estudiaría pilotaje en Brasil y sería instructor de la *Escuela de Aviación Militar* en Paraguay, para luego participar en la Guerra del Chaco como piloto de transporte y al término de ella, emigrar a Uruguay, donde trabajó en **PLUNA**.

Corbellini realizó también varios vuelos a ciudades cercanas a Asunción, aterrizando en algunos pueblos del interior, ante el asombro de mucha gente que jamás había visto un aeroplano. Mientras tanto, en la ciudad de Caraguatay, había sido alevosamente asesinado un Capitán del Ejército Paraguayo de apellido Gómez de la Fuente, por un soldado desertor. El transporte de los restos mortales se hizo sumamente difícil por lo accidentado del terreno, por lo que el *Ministerio de Guerra y Marina* resolvió solicitar los servicios del aviador argentino Celestino Corbellini para dicha tarea. Resuelto el viaje, partieron de la capital paraguaya en condiciones climáticas bastante marginales. Lo acompañó el Sargento paraguayo *Francisco Cusmanich*, que se estaba preparando para viajar a Buenos Aires, donde estudiaría pilotaje en la Escuela de El Palomar. Debido al clima, el vuelo se realizó a baja altura, teniendo que sortear los cerros cercanos a Caacupé para luego aterrizar en la localidad de Barrero Grande (actual Eusebio Ayala), debido a los fuertes vientos y lluvia incesante, suspendiendo el viaje hasta el día siguiente. Una vez disipada la tormenta, continuaron el vuelo hasta Caraguatay, donde embarcaron los restos del oficial mencionado. Como no había suficiente espacio, el ataúd fue puesto de manera inclinada, casi verticalmente e inmediatamente emprendieron el retorno, aterrizando en Campo Grande, luego de una hora y cinco minutos de vuelo.

El Ministerio de Guerra y Marina, en agradecimiento a los servicios prestados, le obsequió un hermoso reloj cronómetro de oro, cuya tapa estaba tallada con un reconocimiento y con la figura del *Farman Savoia 120* de Corbellini.

En otro vuelo realizado hacia fines de noviembre de aquel año, llevó a la ciudad de Quiindy al Sr. José Delmás, cubriendo el trayecto en una hora y cuarto. Luego de una breve estadía en un establecimiento ganadero, retornaron a la capital en sólo 40 minutos de vuelo, pues tuvieron viento favorable.

El 4 de diciembre de 1920, decoló de Campo Grande con destino a Villarrica, donde aterrizó para luego proseguir viaje a Posadas, Argentina.

6. EL AVIADOR JOSÉ IGNACIO CIGORRAGA (1921)

El 15 de agosto de 1921 llegó a Asunción el aviador argentino *José Ignacio Cigorraga* a bordo de un *Curtiss Oriole*, luego de haber hecho escalas en las ciudades de Pilar y Villeta en Paraguay. Realizó una serie de vuelos con pasajeros cobrando la suma de 500 pesos por vuelta. La presencia del mencionado aviador fue aprovechada por el diputado Rómulo Goiburú, para realizar una gira aérea por varios pueblos del interior de país: Caballero, Ybycuí, Valenzuela e Itacurubí de la Cordillera. Pernoctaron en el pueblo de San José, y regresaron a Asunción al día siguiente.

Entre los tantos pasajeros que volaron con Cigorraga estuvo el Tte. Juan José Benítez, que luego realizaría su curso de vuelo en *Campo Dos Afonsos*, Brasil. Luego de unos días, realizó un vuelo a Villarrica con un pasajero, pero por un problema técnico aterrizó de emergencia en un desolado paraje de emergencia. Aparentemente, el problema no era solucionable, por lo que Cigorraga tuvo que retornar a Asunción y volver a Buenos Aires en un vapor.

7. AEROPOSTA ARGENTINA (1929-1931)

Ya en 1927, el entonces *Capitán Vicente Almandós Almonacid* viajaba a Paraguay llevando la representación de la *Compagnie Générale Aéropostale*, empezando así a vincularse con nuestro país. En aquella oportunidad, se realizaron una serie de acuerdos con el gobierno paraguayo para los servicios aéreos entre Buenos Aires y Asunción, que estarían a cargo de una filial de la mencionada empresa, la *Aeroposta Argentina*. La representación de dicha línea aérea en Paraguay estuvo a cargo de los hermanos José y Manuel González Ligier.

La exploración de la ruta se realizó el 3 de abril de 1928 cuando un *Breguet XIV* tripulado por Pedro Ficarelli partió del Aeródromo de General Pacheco, haciendo luego escalas en Rosario, Corrientes y Formosa. La aeronave aterrizó en la *Escuela de Aviación Militar* en Luque, cerca de Asunción el día 20 de abril. Otro vuelo se realizó el 31 de octubre de aquel año, que estuvo a cargo del piloto francés Paul Vachet, partiendo a las 7:30 de la mañana y luego de las escalas, llegó a Asunción ese mismo día a las 18:00 horas. El 14 de septiembre de aquel año, se suscribió un contrato postal entre la *Dirección General de Correos y Telégrafos del Paraguay* y el Sr. Almonacid, representante de la empresa aérea.

Los vuelos regulares se iniciaron el martes 1 de enero de 1929 y como se trataba del vuelo inaugural, participaron dos aeronaves *Laté 25*, la N° 619 (matrícula F-AIFX), tripulada por Paul Vachet, y acompañado por Pedro Ficarelli, la Sra. Lidia de Vachet, el ingeniero Primitivo Padilla (director de la empresa) y el mecánico José Oscar Gutiérrez; La otra aeronave era la N° 631 (matrícula F-AIJZ), tripulada por Leonardo Selvetti, con el mecánico Alfonso Ferrando y el Sr. Juan Di Sandro. La segunda máquina también transportaba cartas y periódicos. Realizaron una escala en Monte Caseros (Corrientes), llegando a Asunción a las 15 horas con un intervalo de dos minutos entre ambas aeronaves. Fueron recibidos por autoridades y gran público en la *Base Aérea de Ñu-Guazú*, único aeródromo cercano a la capital paraguaya.

A partir de entonces, se estableció una frecuencia de dos vuelos semanales de pasajeros y encomiendas entre Buenos Aires y Asunción, con escala en Monte Caseros los días martes y viernes. Dichos vuelos tenían una duración de 7 horas y costaban unos 350 pesos de la época (un tramo) o 600 pesos (ida y vuelta). El *Laté 25* llevaba un tripulante (el piloto) y cuatro pasajeros, que podían transportar hasta 15 kilos cada uno sin cargo. El exceso de peso costaba unos 5 pesos por kilo.

El 16 de febrero de aquel año, se realizó un vuelo especial a Asunción con un *Breguet XIV* comandado por Pedro Ficarelli, llevando como pasajeros al Conde Henri de la Vaulx, presidente de la *Federación Aeronáutica Internacional*, y al Capitán Vicente Almonacid. Dichas personalidades realizaron una serie de gestiones y visitas protocolares en Paraguay.

A partir del 12 de julio de aquel año, se incorporó la escala en Posadas, al inaugurarse un aeródromo en dicha localidad.

El 16 de agosto de 1929, despegó con el *Laté 25* F-AIFX de Campo Grande, acompañado por el mecánico Luis Queirolo y Ramón Cartes. Una densa niebla cubría la ruta que debía recorrer el vuelo pero Ficarelli decidió continuar el vuelo y cumplir con el traslado del correo. El vuelo nunca llegó a destino. Poco después de decolar y mientras volaba a baja altura entre los pueblos de Sapucaí y Caballero, el *Laté 25* embistió la copa de unos árboles ubicados en la cima de una serranía de la zona; El impacto fue violento y la aeronave quedó destrozada al caer a tierra. Ficarelli resultó gravemente herido, mientras que Queirolo y Cartes apenas sufrieron algunas contusiones, retirando al primero de los restos de la aeronave. Casi inmediatamente, estalló un incendio que consumió todo el *Laté 25*. Según algunas fuentes, Ficarelli estuvo consciente hasta el final y sus últimas palabras fueron para indicar a sus compañeros de vuelo que salvaran la correspondencia, que era lo más importante. Queirolo se desvaneció por lo que Cartes decidió ir a buscar ayuda. Cuando retornó con los rescatistas, Ficarelli había dejado de existir; Lugareños que se acercaron para ayudar expresaron que mantuvo la serenidad hasta el final. Sus restos fueron trasladados por tierra a Asunción y velados en la Embajada Argentina. Muchas personalidades civiles y militares le rindieron tributo a Ficarelli y hasta el propio Presidente de la República del Paraguay, Dr. José P. Guggiari estuvo presente.

El 22 de octubre se realizó un vuelo especial con un *Laté 28*, que podía llevar 8 pasajeros, además de dos pilotos y un telegrafista. La aeronave fue piloteada por Jean Mermoz y acompañado por el mecánico J. Villet, transportando al Capitán Almonacid, a Antoine de Saint Exúpery, Pierre De Léze y Emmanuel de Sieyes.

A partir de abril de 1930 se incorporó otra escala más en los vuelos a Asunción, escogiéndose la ciudad de Uruguayana, Brasil. Los vuelos partían hacia la capital paraguaya los días miércoles y domingos a las 6 a.m., llegando a destino a las 14.30, mientras que los vuelos a Buenos Aires se realizaban los días martes y viernes, en el mismo horario.

Ya hacia finales de 1930 y principios del año siguiente, las dificultades financieras de *Aeroposta Argentina* tomaron un estado público. El tráfico de pasajeros y encomiendas a Asunción no estaba cubriendo los costos operativos, por lo que responsables de la empresa solicitaron al gobierno paraguayo una subvención compensatoria para poder continuar con el servicio aéreo. Lamentablemente, no se llegó a ningún acuerdo por lo que el Capitán Almonacid comunicó al gobierno paraguayo la inminente suspensión de los vuelos a Asunción. La decisión de suspender definitivamente los vuelos a Paraguay fue anunciada el día 8 de Abril de 1931 y varios legisladores paraguayos urgieron al gobierno la aprobación del citado subsidio para que los vuelos continuasen, pero el mismo no fue aprobado.

El último vuelo regular de la empresa a Asunción se llevó a cabo el 17 de Abril de aquel año. Perdía así Paraguay la única conexión aérea con la que contaba en aquel entonces, y debió esperar hasta la finalización de la Guerra del Chaco para volver a contar con servicios aéreos al exterior. En los dos años que *Aeroposta Argentina* sirvió a Paraguay, se transportaron unos 877 pasajeros, 3.319 kilos de correspondencia y 4.814 kilos de encomiendas.

8. LA MISIÓN MILITAR ARGENTINA EN PARAGUAY (1931-1932)

En el mes de febrero de 1931, y con la finalidad de colaborar en la organización y creación de la entonces “*Escuela Superior de Guerra*” del Ejército de la República del Paraguay, se instala en el país la primera *Misión Militar Argentina*, encabezada por el Coronel Abraham Schweizer, que vio coronados sus esfuerzos cuando abrió sus puertas el 6 de Abril de 1931. Un miembro de dicha misión fue el **Mayor HC Jorge Souvillé**, oficial aviador del Ejército Argentino, que fue nombrado Director de la *Escuela de Aviación Militar* en la Base Aérea de Ñu-Guazú en Luque.

Durante el año que duró en sus gestiones, el Mayor Souvillé continuó la línea trazada por la *Misión Militar Francesa* (1926-1930), prosiguiendo con los programas de formación de pilotos aviadores y mecánicos de aviación. Se puso a punto toda la infraestructura y la flota de aeronaves, en los aprestos operacionales para el conflicto armado que se veía venir con Bolivia.

Durante la administración de la *Misión Militar Argentina* en la EAM, se formó la *Escuadrilla de Transporte* de la Aviación Militar y se reforzó la dotación de la *Escuadrilla de Entrenamiento*. Se adquirieron varias aeronaves del mercado civil argentino:

- 5 *Consolidated Fleet-2* (Escuadrilla de Entrenamiento)
- 2 *Junkers A.50 Junior*
- 1 *Curtiss Robin C*
- 2 *De Havilland DH-60 Gipsy Moth*
- 1 *Waco C*
- 1 *Cant 26*

Sin embargo, la Misión debió interrumpir su asesoramiento –y retornar a la Argentina– al estallar en 1932 el conflicto bélico con Bolivia en la región del Chaco.

9. EL MAYOR HC VICENTE ALMANDOS ALMONACID (1932-1933)

Al retirarse la *Misión Militar Argentina en Paraguay*, se presentó al gobierno el **Mayor HC Vicente Almonacid**, ofreciéndose como voluntario para luchar por la causa paraguaya. El entonces Presidente de la República del Paraguay, Dr. José P. Guggiari, conocedor de los antecedentes de Almonacid como piloto veterano de la Aviación Francesa en la Primera Guerra Mundial, le ofreció la dirección de la *Escuela de Aviación Militar*, desafío que el aviador argentino aceptó con gusto.

Inmediatamente asumió la dirección de dicha escuela. Su actuación en la misma fue de gran valor y pronto todo el personal de vuelo, pilotos y mecánicos, lo supieron apreciar. Los pilotos paraguayos siempre comentaron que gracias a las tácticas de combate enseñadas por el Mayor HC Almonacid, muchos de ellos salvaron no solamente sus vidas sino sus propias aeronaves, dado que lucharon en condiciones muy desventajosas ante una aviación militar boliviana muy

poderosa, compuesta por cazas y bombarderos *Vickers* ingleses y *Breguet* franceses al inicio de las hostilidades, y luego una moderna dotación de cazas y caza-bombarderos norteamericanos *Curtiss* de última generación.

De hecho, el Mayor HC Almonacid no fue un hombre de oficina y de cargos administrativos, ya que durante los primeros meses de la guerra, estaba siempre presente en el frente de batalla y hasta inclusive tripulando los bombarderos *Potez 25* en misiones de reconocimiento. Durante su gestión se construyeron las primeras pistas y bases aéreas de la Aviación Militar Paraguaya en el Chaco, como ser la de Isla Taguató, estratégicamente localizada cerca de la terminal ferroviaria del Ferrocarril de Pto. Casado, y luego la Base Aérea de Isla Poí, muy cercana al frente de batalla y sede del COMANCHACO. También se organizó el traslado de los *Potez 25 A.2* de la *Primera Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo* y los *Wibault 73C.1* de la *Primera Escuadrilla de Caza* a las mencionadas bases. Durante y después de la primera gran batalla de la guerra, la Batalla de Boquerón, fue desplegada la *Escuadrilla de Transporte*, cuyas aeronaves de mayor porte fueron utilizadas, por primera vez en América, para evacuación aeromédica.

El Mayor Almonacid fue luego reemplazado por el Capitán de Corbeta ingeniero y piloto naval José Bozzano el 8 de marzo de 1933, asumiendo no solamente la dirección de la *Escuela de Aviación Militar*, sino la *Directoría General de Aviación*, sin perjuicio de sus funciones en los *Arsenales de Guerra y Marina*.

El 30 de marzo de aquel año, el Mayor Almonacid regresó a su patria.

10. ARGENTINOS VOLUNTARIOS EN LA AVIACIÓN MILITAR PARAGUAYA DURANTE LA GUERRA DEL CHACO (1932-1935)

En la Aviación Militar Paraguaya, fueron tres los argentinos que presentaron servicio como voluntarios:

- El **Capitán HC Enrique Lafrenz**, piloto aviador que prestó servicio como instructor de vuelo en la *Escuadrilla de Entrenamiento* en la *Escuela de Aviación Militar*, y como tripulante en varias misiones de reconocimiento en los *Potez 25* de la *Primera Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo*.
- El **Teniente HC MAM Jorge Eduardo Bruno**, oriundo de Rosario, Argentina. Estudió mecánica en la *Escuela Naval Argentina*. Cuando estalló la Guerra del Chaco, se presentó como voluntario en el *Arma Aérea Paraguaya*, donde fue incorporado como simple soldado raso. Allí, recibió entrenamiento en mecánica de aviación y por méritos propios fue ascendido hasta el rango de Teniente MAM Honoris Causa, permaneciendo en servicio activo durante los tres años que duró el conflicto chaqueño. Actuó en el socorro a Nanawa el 25 de Enero de 1933. Fue designado jefe mecánico en la Base Aérea de Isla Poí y posteriormente en Puerto Pinasco. Se especializó en motores radiales. Se destacó por organizar conjuntamente con algunos oficiales del Arma Aérea la primera escuadrilla sanitaria en el frente de operaciones. Luego de finalizada la guerra, solicitó su pase a retiro el 25 de octubre de 1935, recibiendo la Condecoración "*Cruz del Defensor*".

- El *Suboficial mecánico HC Jorge Edwards*, que prestó valiosos servicios a lo largo de toda la guerra en el área de mantenimiento de las aeronaves, ya sea en la Base Aérea de Ñu-Guazú como en el frente.

11. LA CORPORACIÓN SUDAMERICANA DE SERVICIOS AÉREOS S.A. (1941-1947)

El 22 de marzo de 1941, mediante el Decreto 5863 del gobierno paraguayo, se le concedió permiso por 45 días para realizar servicios exclusivamente de transporte de pasajeros entre Buenos Aires y Asunción a la empresa aérea *Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A.* Al día siguiente, un *Macchi C.94* de la empresa realizó un vuelo de prueba tripulado por Guillermo Hillcoat como piloto, Germán Soerensen como copiloto y José González Ross como radiotelegrafista, llevando a bordo al Sr. Pierre Colin Jeannel, uno de los directivos de la línea aérea para la inspección final de la ruta al Paraguay. El trayecto podría cubrirse en seis horas. El 26 del mencionado mes, inició sus vuelos regulares a Asunción con el *Macchi C.94* matriculado LV-MAB “*Río Paraná*” comandado por Guillermo Hillcoat. Con este acontecimiento, se inauguraba la época de los famosos “*hidros*” en Paraguay, que culminaría unos veinte años más tarde cuando *Aerolíneas Argentinas* retiraba sus últimos hidroaviones de su flota.

Los *Macchi C-94* de *Corporación* partían del puerto de Buenos Aires y realizaban escalas en Santa Fe, Barranqueras y Formosa, donde permanecían unos 30 minutos para bajar y subir pasajeros, antes de acuatizar en el Río Paraguay frente a Asunción. No se acercaban al muelle del puerto y los pasajeros eran desembarcados en una lancha que los traía al puerto. Igual procedimiento se realizaba para los pasajeros que embarcaban para Buenos Aires. El trayecto del viaje se cumplía en unas seis horas y además del servicio de pasajeros, transportaban también encomiendas y correspondencias, ... “*siguiendo el curso del río en modernos botes voladores plurimotores, que ofrecen el máximo del confort y seguridad*”..., según la publicidad que realizaba la compañía en aquella época. A los pasajeros se les permitía llevar unos 15 kilos de equipaje sin cargo, y si se excedían, se les cobraba el 1% del valor del pasaje por cada kilo de exceso. Según la folletería de la empresa, los pasajeros que llegaban a Asunción debían declarar el monto y clases de divisas, monedas, metales y piedras preciosas que se traían mediante un formulario que era entregado a los mismos durante el vuelo por el radionavegante.

Inicialmente, los vuelos de *Corporación* tenían una frecuencia semanal, partiendo de Buenos Aires todos los miércoles a las 11.00 horas y regresando de Asunción todos los viernes a las 9. Al principio, la oficina en Asunción estuvo a cargo de la empresa *Moscarda & Cía.*, sobre la calle 14 de mayo 176/80.

Por Decreto 8635 del 4 de septiembre de 1941, se autorizó a *Corporación* la realización de servicios de transporte de pasajeros, correo y carga entre Asunción y Buenos Aires. La empresa se comprometía a instalar en Asunción una estación de radiotelegrafía de onda corta y un radiogoniómetro. Por su parte, el gobierno paraguayo se comprometía a proporcionar, sin cargo alguno, pistas de aterrizajes del estado, no militares, y superficies de agua suficientes para el

descenso y partida de las aeronaves, en Asunción. También liberó a la empresa aérea argentina de los derechos de arrendamiento en caso de tener que edificar en los aeropuertos o zonas ribereñas, y de los derechos de muelle, amarre y otros gravámenes fluviales; Así mismo, la eximía de impuestos y patentes, nacionales o municipales sobre combustibles, lubricantes, repuestos, accesorios, vehículos y lanchas, con la condición que se los destinara exclusivamente al uso de los servicios aéreos. Todas estas concesiones estaban destinadas a la promoción de la actividad aérea comercial.

A partir del jueves 19 de febrero de 1942, *Corporación* pasó a tener dos vuelos semanales a Paraguay. Llegaban de Buenos Aires todos los lunes y jueves a las 13.35 horas y partían de Asunción los martes y sábados a las 6, con escalas en Formosa, Corrientes (lunes y martes), Barranqueras (jueves y sábados) y Santa Fe. Por aquel entonces, la representación de la empresa en Paraguay fue asumida por los hermanos *González Ligier*, en sus oficinas sobre la calle Estrella al 480 de nuestra capital.

En abril de 1946, esta compañía aérea fue adquirida por el empresario naviero Alberto Doderó. La razón social de la compañía fue cambiada por el de *Aviación del Litoral Fluvial Argentino (ALFA)* el 8 de mayo de 1946. Doderó tenía pensado utilizar los hidroaviones *Short Sunderland/Sandriham* en la ruta a Paraguay, cuyo vuelo inaugural estaba previsto para el 15 de mayo del mencionado año. Debido a una serie de problemas, se tuvo que postergar la realización de los vuelos con los *Sunderland* y para que el servicio no se suspenda, la ruta a Asunción siguió siendo cubierta con los *Macchi C-94* durante el resto de 1946, aún con la denominación de *Corporación*. Es por eso que por Decreto 15929 del 9 de octubre de aquel año, se le concedió una prórroga de 75 días a la concesión otorgada a dicha compañía hasta tanto sea constituida definitivamente la *Sociedad Mixta ALFA*, que por disposición del gobierno argentino debía encargarse de los servicios que prestaba *Corporación*. Por el mismo decreto, se autorizaba a *ALFA* a hacerse cargo de todos los servicios que había prestado *Corporación*.

12. LINEA AÉREA NORDESTE (LANE) Y LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO (LADE) (1944-1947)

La *Línea Aérea Nordeste (LANE)* inició sus operaciones en Paraguay el 18 de julio de 1944, con aeronaves *Junkers Ju.52/3m*, uniendo El Palomar con Asunción, una vez por semana. En Asunción, dado que el Aeropuerto pertenecía a *Pan American* y que la misma cobraba altas tasas para utilizarlo, el gobierno paraguayo autorizó las operaciones de *LANE* en la Base Aérea de Ñu-Guazú de la Aviación Militar.

Se estableció una oficina de la empresa en la capital paraguaya, que estuvo a cargo del Sr. Domingo Villafañe, con un auxiliar y tres peones.

En 1945, *LANE* y *LASO* se fusionaron formando las *Líneas Aéreas del Estado (LADE)*, que siguió operando con los *Ju.52/3m*, con dos frecuencias semanales a Asunción, haciendo escalas

en Concordia, Monte Caseros, Posadas e Iguazú. Los vuelos partían de El Palomar a las 8.00 de la mañana y llegaban a Asunción a las 16.35 horas. Tenían un costo de 245 pesos de la época por un tramo o 416 pesos ida y vuelta.

El cese de operaciones al Paraguay se produjo el 9 de enero de 1947, y las dos frecuencias semanales les fueron otorgadas a ALFA. Entre 1944 y 1947, se realizaron unos 248 vuelos con unas 3.270 horas voladas, habiendo transportado unos 7.594 pasajeros, 3.510 kilos de correspondencia y 2.346 kilos de encomiendas.

13. CONCLUSIÓN

Hemos repasado los diversos ámbitos en donde la Aviación Argentina hizo su gran contribución en su par paraguaya, pero la misma continuó luego de 1945 y se ha extendido hasta nuestros días, tanto en la Aviación Militar, a nivel de Fuerzas Aéreas, como en la aviación civil, comercial y deportiva.

14. BILIOGRAFÍA

APONTE, Mayor PAM (SR) Leandro: *“Cincuenta Años de Aeronáutica en el Paraguay”*. Editorial El Arte S.A., Asunción. 1957.

BIEDMA, Antonio: *“Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina”*. Dirección de Publicaciones. Colección Aeroespacial Argentina. Volumen 1. Bs.As. 1969.

BOUSQUET, Augusto Víctor: *“La Aeroposta Argentina y el Correo Aéreo”*. Talleres Gráficos NH Impresiones. Bs.As. 1992.

FUERZA AÉREA ARGENTINA: *“Líneas Aéreas del Estado, 1940-1990. 50º Aniversario”*. Buenos Aires. 1990.

SAPIENZA FRACCHIA, Antonio Luis: *“Silvio Pettirossi, el Rey del Aire”*. Editorial El Lector S.A., Asunción. 2011.

SAPIENZA FRACCHIA, Antonio Luis: *“La Contribución Italiana en la Aviación Paraguaya”*. Edición del Autor. Asunción. 2007.

15. EL AUTOR

El *Lic. Antonio Luis Sapienza Fracchia* nació en Asunción el 14 de mayo de 1960. Es egresado de la *Universidad Católica de Asunción*, donde obtuvo su licenciatura en psicología clínica. Realizó cursos de especialización en la *Tulane University* de New Orleans, Louisiana y en la *San Diego State University* en California. Es actualmente uno de los coordinadores académicos y profesor del *Centro Cultural Paraguayo-Americano* de Asunción. Casado con Dora Aquino, tiene dos hijos, Giovanni y Antonella.

Historiador aeronáutico, miembro fundador del *Instituto Paraguayo de Historia Aeronáutica “Silvio Pettirossi”*. Es además miembro correspondiente del *Instituto Nacional Newberiano* de Argentina, *Instituto Boliviano de Historia Aeronáutica*, *Instituto de Investigaciones Histórico-aeronáuticas de Chile*, *Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay*, *Academia Colombiana de Historia Aérea*, *Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire* e *Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas*, estas dos últimas instituciones del Reino de España.

Ha escrito más de 500 artículos sobre la aviación paraguaya en revistas especializadas en todo el mundo, en diversos portales en Internet y ha dictado conferencias sobre temas aeronáuticos en la *Fuerza Aérea Paraguaya (FAP)*, el *Instituto de Altos Estudios Estratégicos (IAEE)*, el *Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)*, así como en diversas universidades y colegios, tanto en Paraguay como en varios países. Ha representado a Paraguay en congresos internacionales de Historia Aeronáutica en Argentina, Brasil, Chile, España, Perú y Uruguay.

Publicó seis libros:

- ❖ *“Aircraft of the Chaco War, 1928-1935”*, en coautoría de Daniel P. Hagedorn, en los Estados Unidos (1996).
- ❖ *“Potez 25”*, en coautoría de varios historiadores, en Francia (1996).
- ❖ *“Pioneros de la Aviación Iberoamericana”*, en coautoría de varios historiadores aeronáuticos latinoamericanos, en España (1999).
- ❖ *“La Historia de Líneas Aéreas Paraguayas (LAP)”*, en Paraguay (2004)
- ❖ *“La Contribución Italiana en la Aviación Paraguaya”* en Paraguay (2007)
- ❖ *“Silvio Pettirossi, el Rey del Aire”* en Paraguay (2011)

Tiene varios títulos en preparación.

Ostenta cinco condecoraciones por sus méritos académicos:

- ❖ La *“Orden al Mérito Newberiano”* otorgada por el entonces *Instituto Argentino de Historia Aeronáutica* en 1995.
- ❖ La *“Cruz Newberiana Académica”* otorgada por el *Instituto Nacional Newberiano* de Argentina en 1998.
- ❖ La *“Orden al Mérito Santos Dumont”* otorgada por la *Força Aérea Brasileira* en 2003.
- ❖ La *“Medalla de la Aeronáutica”* otorgada por la *Fuerza Aérea Paraguaya* en 2003.
- ❖ La Medalla *“Dinac Honor al Mérito”* otorgada por la *Dirección Nacional de Aeronáutica Civil* en 2010.

El Lic. Sapienza Fracchia es también maquetista aeronáutico, especializado en la Aviación Paraguaya.

-----oooo000oooo-----