

UNA BASE AÉREA ITALIANA EN CABO VERDE

AN ITALIAN AIRBASE IN CAPE VERDE

Massimo Dall'Agnola* y Hazael González Gestoso**

Cómo citar este artículo/Citation: Dall'Agnola, M. y González Gestoso, H. (2023). Una base aérea italiana en Cabo Verde. *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2022), XXV-061. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10830>

Resumen: Durante los años Treinta del siglo pasado, una época en la cual se produjo una sorprendente expansión del transporte aéreo, el emprendedor veneciano Umberto Klinger proyectó algunas conexiones aéreas entre Italia y Latinoamérica. Para ello se necesitaba una base logística en el Atlántico, situada más o menos a mitad del recorrido. Se pensó establecer un centro de apoyo en el archipiélago de Cabo Verde, en particular en la Isla de Sal.

Palabras clave: Umberto Klinger, Isla de Sal, Cabo Verde, línea aérea, travesía atlántica, Ala Littoria.

Abstract: During the 1930's the world experienced a major expansion of air transport. A venetian entrepreneur, Umberto Klinger, devised some aeronautic connections between Italy and South America. To implement his idea, he needed a logistic hub in the Atlantic, located approximately in the midway. He thought such base could be located in the Cape Verde archipelago, specifically in the Island of Sal.

Keywords: Umberto Klinger, Island of Sal, Cape Verde, airline, atlantic air-crossing, Ala Littoria.

Resumé: Au cours des années 1930, période qui vit une expansion surprenante du transport aérien, l'entrepreneur vénitien Umberto Klinger planifiait des lignes aériennes entre l'Italie et l'Amérique Latine. Il fallait donc une base atlantique située plus ou moins au milieu de la route, l'identifiant à l'archipel du Cap-Vert, en particulier sur l'Île de Sal.

Mots-clés: Umberto Klinger, Île de Sal, Cap-Vert, ligne aérienne, traversée de l'Atlantique, Ala Littoria.

La precursora de Alitalia como compañía de bandera italiana fue fundada el día 28 de octubre de 1934 (en el duodécimo aniversario del ascenso al poder de Benito Mussolini), y se llamó *Ala Littoria* (Figura 1) nacida de la unión de cuatro compañías anteriores, la AEI (Aero Espresso Italiana), la SISA (Società Italiana Servizi Aerei), la SAM (Società Aerea Mediterranea) y la SANA (Società Anonima Navigazione Aerea). A partir de aquel momento, se produjo un rápido desarrollo de conexiones aéreas, conectando en primer lugar las regiones del África Oriental Italiana (A.O.I.) y la red etiópica, en el contexto del recién nacido Imperio colonial Italiano. Como consecuencia de la intervención de Italia en la Guerra Civil Española se pusieron en marcha líneas a Baleares, Marruecos y las ciudades de Cádiz y Sevilla, proyectando casi al mismo tiempo nuevas rutas comerciales hacia Suramérica.

Las travesías transatlánticas de Ítalo Balbo de 1931 y 1933, objetos de admiración mundial, junto con la Conferencia de Aviadores Transoceánicos celebrada en Roma en mayo de 1932, pusieron de manifiesto la voluntad de concretar una ruta aérea hacia América del Sur. Sobre este asunto discutieron el mismo Ítalo Balbo con el presidente de Ala Littoria, el comandante

* Investigador Científico. Universidad de Venecia. Dorsoduro 3246. 30123. Venecia. Italia. Correo electrónico: irifamay@unive.it

** Investigador. Universidad de La Laguna. C/ Padre Herrera, s/n. 38200. San Cristóbal de La Laguna. Tenerife. España. Correo electrónico: hazael_313@hotmail.com



Umberto Klinger (Figura 2), encontrándose en Roma y luego en Trípoli, siendo Balbo el gobernador de la colonia norteafricana. Balbo, a menudo, citaba los grandes progresos aeronáuticos estadounidenses, ya que en su primer viaje a dicho país, en 1928, había podido constatar con qué entusiasmo se abordaba allí la cuestión aeronáutica. Él escribió:

...la extraordinaria demostración de la industria aérea de los Estados Unidos se presentó ante mis ojos, viendo la Exposición Aeronáutica de Chicago y visitando los grandes instalaciones de Ford y de Packard en Detroit, así como las poderosas bases aéreas de San Diego y de Norfolk. También me maravillaron las escuelas de San Antonio de Texas y de Pensacola en Florida, convenciéndome de que el inmenso esfuerzo de los norteamericanos se basaba, sobre todo, en la formación del personal. En lo concerniente a la aviación civil, se iba manteniendo distinta de la militar¹. Ya en Chicago tuve la convicción de que una formidable concentración de capitales se destinaba al desarrollo de decenas y decenas de nuevos aviones...



Figuras 1 y 2. Emblema de Ala Littoria (izq.) Umberto Klinger (der.), foto sacada en el aeropuerto «Nicelli» del Lido de Venecia en los Cuarenta.

Durante dichas visitas, siendo acompañado por un muy joven Dwight D. Eisenhower, tuvo la oportunidad de encontrarse con importantes hombres del mundo del vuelo y de la industria, como Orville Wright, Charles Lindbergh y Henry Ford, quedándose impresionado por la gran competencia y al mismo tiempo la gran modestia con la cual dichos personajes hablaban de sus empresas.

En Italia se había constatado la gran diferencia existente, sobre todo en el campo del automovilismo y de la calidad de lo que se producía en América, comparado con lo que era posible realizar en el país. Un punto débil de la industria italiana lo constituía la incapacidad de dos importantes empresas, Alfa Romeo e Isotta Fraschini, de unir esfuerzos para producir motores de potencia y de fiabilidad que pudieran permitir mejores rendimientos en los aviones nacionales. Es el caso del Siai-Marchetti S.75 *Canguro* (Figura 3), un buen trimotor empleado desde 1937 incluso por Ala Littoria, capaz de hospedar 18-24 pasajeros en un trayecto de

¹ Mientras que en Europa, y sobretodo en Italia, Inglaterra y Alemania, se desarrollaban aviones «postales» con la intención de sacar de un mismo proyecto la versión civil y la militar.

mil millas. El citado comandante Klinger ya había expresado sus dudas acerca de las futuras posibilidades del avión declarando que:

Este avión podrá dar respuesta a las nuevas exigencias de carga, autonomía y velocidad, permitiendo abrir nuevas líneas y mejorar las existentes, pero solamente si la industria nacional puede desarrollar motores de mayor potencia que los actuales, alcanzando los mil caballos, de manera que se puedan disfrutar la calidad y las virtudes del avión.

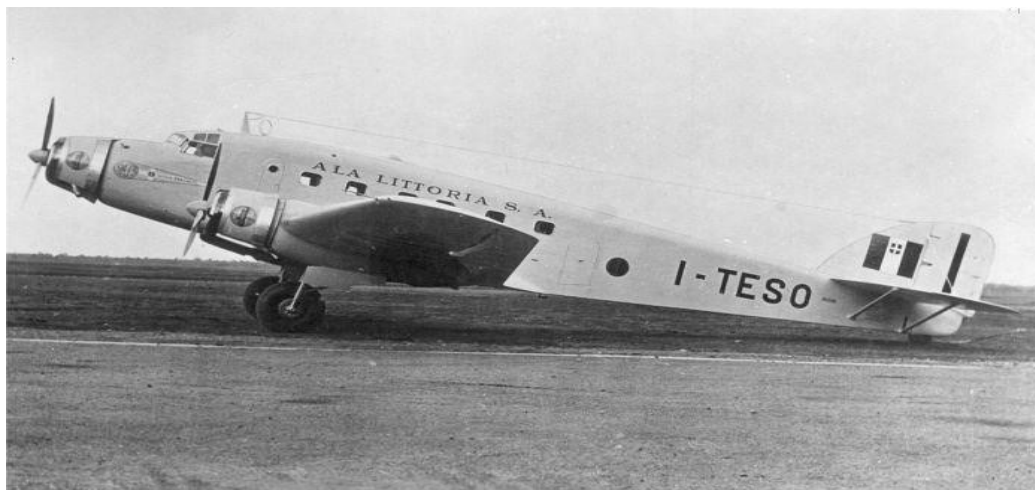


Figura 3. Trimotor Siai-Marchetti SM.75 Canguro.

El proyecto de introducir líneas hacia Suramérica se interrumpió en 1935 debido a la guerra en Etiopía, puesto que, mientras duró el conflicto, Francia y Alemania pusieron en marcha enlaces regulares en el Atlántico Sur, mientras que Estados Unidos e Inglaterra ofrecían vuelos sobre el Océano Pacífico y el Índico. Las aerolíneas italianas ya no podían ignorar la necesidad de disponer de grandes hidroaviones de lujo semejantes a los extranjeros de Air France, Lufthansa, Imperial Airways y Pan American. Por ejemplo, el Ministerio del Aire británico había concretado la necesidad de construir una gran base para hidroaviones en la laguna de Portsmouth como punto de salida para las líneas hacia Suramérica, India y Australia, abandonando la idea de emplear en dichas rutas aviones terrestres, que tenían una autonomía demasiado limitada. Resultaba, por tanto, que Italia sufría un gran retraso técnico en este campo, mientras que Imperial Airways ya se ocupaba de ordenar a la Short Brothers de Belfast la construcción de 28 hidroaviones cuatrimotores modelo S. 23 Empire (Figura 4), de gran tamaño y gran tonelaje, capaces de transportar con gran comodidad 24 pasajeros en vuelos transoceánicos de gran lujo.

Pero las líneas aéreas italianas permanecían fieles al concepto de avión terrestre, estipulando un acuerdo anglo-italiano (14 de diciembre de 1937) según el cual los italianos se aseguraban el uso de aeropuertos egipcios y sudaneses en la ruta para A.O.I., mientras que los ingleses obtenían la posibilidad de utilizar una estación para grandes hidroaviones en el Lago de Bracciano (Figura 5) situado 41 kilómetros al Norte de Roma. Este complejo, edificado por Ala Littoria, se inauguró en 1938, con la participación de director de Imperial Airways, sir Lloyd Taylor. También los norteamericanos habían elegido los hidroaviones para los enlaces intercontinentales, por eso Juan Trippe, fundador de Pan American, utilizaba hidroaviones cuatrimotores en las rutas que unían Estados Unidos con las Filipinas, y luego con Australia: se trataba de los célebres Martin M-130 *China Clipper* (Figura 6) cuyas rutas fueron trazadas por el mismo Lindbergh. Para atender las exigencias técnicas de estos grandes aviones la Pan American había preparado bases en los islotes rocosos de Midway, Wake y Guam, donde se

construyeron instalaciones para la asistencia mecánica y hoteles de lujo para hospedar a los pasajeros.



Figura 4. Cuatrimotor Short S.23 Empire.

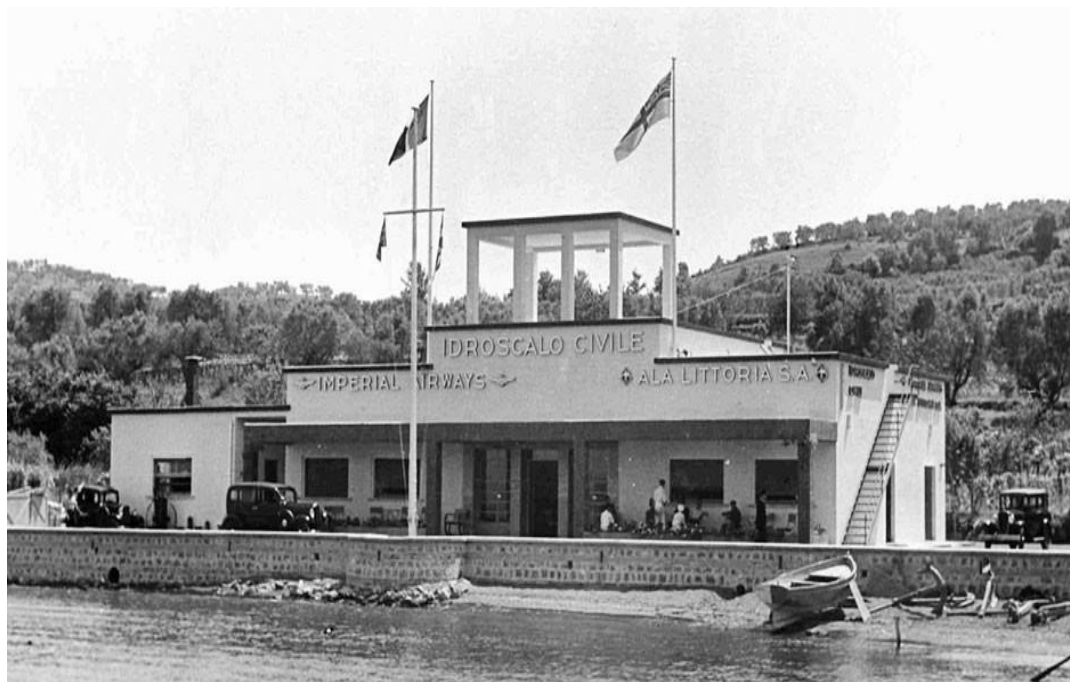


Figura 5. Estación para hidroaviones en el Lago de Bracciano, Roma.

A pesar de que los distintos logros europeos y norteamericanos pudieran ser tomados como referencia en el campo del transporte aéreo, las exigencias de Ala Littoria tenían que tener en cuenta el pobre nivel técnico italiano. Aunque, en efecto, Italia se ponía en una posición de renombre en el contexto aeronáutico, no podía asegurarse la misma solidez económica e industrial de Norteamérica.

Cuando en 1939 empezó a funcionar el enlace aéreo entre Nueva York y Southampton, y luego entre Washington y Lisboa, los pasajeros y demás gente de la época se mostraban incrédulos. El novelista Ken Follett, muy conocido por la precisión histórica en la cual ambienta sus narraciones, se imaginaba en su novela *Noche sobre el agua* las impresiones que podía experimentar su personaje de Margaret:

Ella nunca había visto un avión, ni siquiera la mitad de grande que aquel. Era tan alto como una casa y tan largo como dos campos de tenis. Tenía el morro como el de una ballena, en el cual había pintada una gran bandera estadounidense. Sus alas eran muy altas, al nivel superior del fuselaje y a ellas estaban fijados cuatro motores gigantes. Las hélices tenían que medir unos cinco metros de diámetro.

Para el año 1937 los proyectos de Ala Littoria, de acuerdo con el Ministerio del Aire, tenían los siguientes objetivos:

1. Identificar un modelo de avión apto para la línea hacia Suramérica.
2. Planificación de la ruta.
3. Establecer una colaboración con líneas aéreas suramericanas para enlazar con el tráfico local.
4. Búsqueda de una escala intermedia, que tenía que situarse en el archipiélago de Cabo Verde, si ya no fuese posible utilizar la base francesa de Dakar en Senegal o la inglesa en Gambia.
5. Experimentar por primera vez un vuelo comercial Italia – Argentina – Italia.

Para esta última finalidad, el presidente Klinger pensó en el hidroavión Cant Z 506 *Airone* (Figura 7), un avión casi mítico, capaz de volar en condiciones meteorológicas terribles, encargando a pilotos de pruebas y al mismo Filippo Zappata (ingeniero proyectista)² que confirmaran la viabilidad del vuelo. Durante la serie de pruebas con el Z 506 inmatriculado I-LERO se lograron establecer hasta catorce primacías de velocidad.



Figura 6. Cuatrimotor Martin M-130 China Clipper, empleado en las rutas del Pacífico.

² La «Z» del nombre del avión se refiere a su apellido. El Cant Z 506 podía transportar 12-14 pasajeros por 2.300 kilómetros.

Para enriquecer la experiencia en vuelos transocéánicos de los pilotos, se pidió a Lufthansa que hospedara a los italianos en los hidroaviones Dornier *Super Wal* (Figura 8), que la compañía empleaba en la línea Europa – Brasil para el transporte de 19 pasajeros en tramos de 1500 kilómetros. No pudiendo contar con el apoyo de bases extranjeras, la compañía alemana utilizaba barcos que ubicaba en medio del Atlántico, como el *Westfalen* y el *Otmark*, que permanecían respectivamente a lo largo de Bathurst (Sur-Oeste de Canadá) y de la isla Fernando de Noronha (Brasil).

Se necesitaba, además, fundar en Buenos Aires una sociedad que cumpliera la función de enlace con el gobierno argentino, tal y como ya habían hecho Lufthansa (Sindicato Condor) y la Pan American (sociedad Panagra). Dicha institución tenía que explorar la posibilidad de crear nuevas rutas, en base a las demandas del mercado. Muy pronto se pidieron los permisos para organizar una línea Buenos Aires – Salta – Jujui, en el Norte del país, extendiéndola hasta Asunción (Paraguay) y Brasil. Otra línea tenía que enlazar Mendoza y Buenos Aires y extenderse a Santiago de Chile. Habría, finalmente, una tercera línea llamada «patagónica», que debería haber volado hasta Río Gallegos, en el territorio de Santa Cruz.

Este ambicioso proyecto, detalladamente ilustrado en un documento de 121 páginas, fue presentado al gobierno argentino el 26 de mayo de 1937, precisando rutas, mapas, describiendo aeropuertos, aviones, servicios de radio y asistencia en tierra. Los aviones que se consideraban aptos eran el Caproni Ca. 133 (Figura 9), los S. 73 (Figura 10) y S. 75 de la Siai-Marchetti (todos terrestres) y el hidroavión Macchi Mc. 94 (Figura 11), pero solamente para la ruta entre Buenos Aires y Asunción.



Figura 7. Trimotor Cant Z 506 *Airone*.

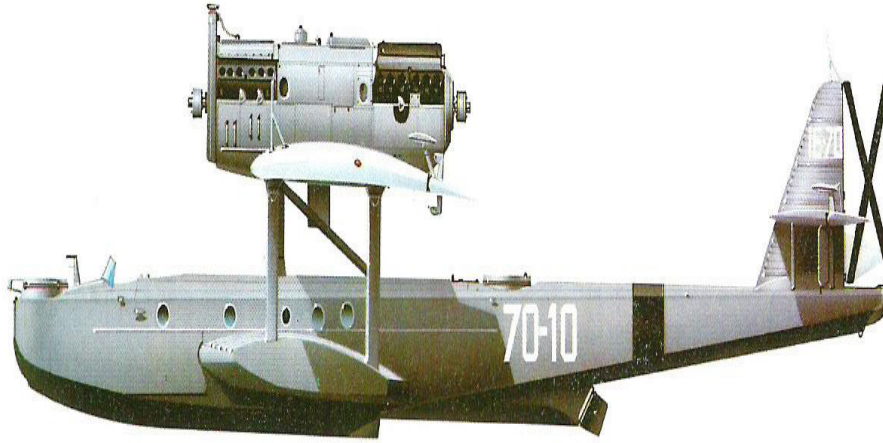


Figura 8. Cuatrimotor Dornier Do.R *Super Wal*.



Figura 9. Trimotor Caproni Ca.133.

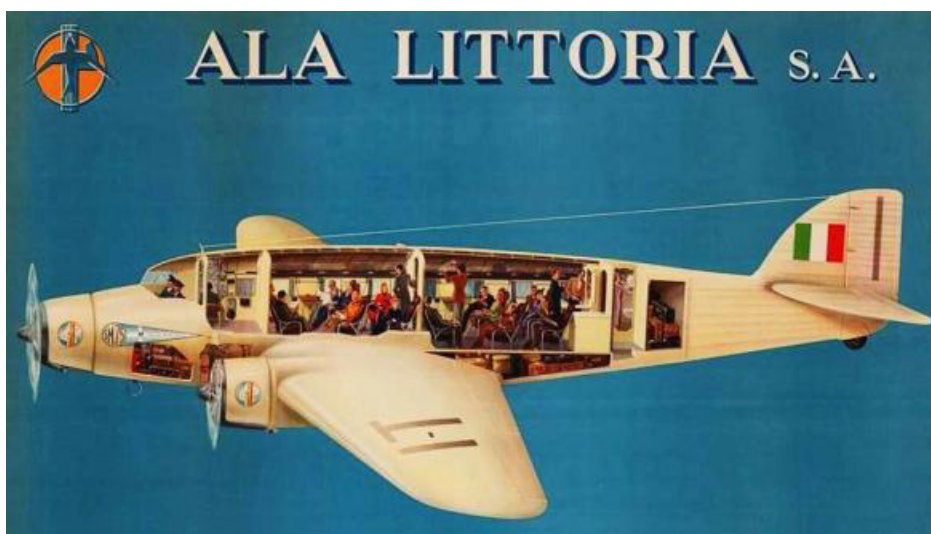


Figura 10. Trimotor Siai-Marchetti SM.73.



Figura 11. Bimotor Macchi Mc.94.

LOS PRIMEROS PROBLEMAS

En septiembre de 1937 la Ala Littoria empezó la primera parte del proyecto para identificar un lugar apto para fundar la mencionada base logística en el archipiélago de Cabo Verde. Examinando la correspondencia entre el Ministerio del Aeronáutica y el de Asuntos Exteriores, se puede obtener información interesante sobre los dos viajes preliminares que la compañía organizó con tal finalidad. En una de las cartas se puede leer:

En su intento de recabar cada elemento de juicio que sea útil para que las islas de Cabo Verde sean elegidas como escala regular de sus líneas, Ala Littoria se propone enviar en los próximos días a las islas a los comandantes Domenico Arcidiacono y Rocco Simen³.

Estos dos pilotos de la compañía, que ya habían sido oficiales de la Armada durante la Primera Guerra Mundial, tenían fama de poseer una gran capacidad organizativa, así como de una gran responsabilidad. Una vez terminada esta misión de exploración en la Isla de Sal, dicha isla fue reconocida como la más apta para tal finalidad. Los dos pilotos expresaron su opinión positiva después de haber estudiado las características geográficas de la isla (topografía, aguas adyacentes, asentamientos humanos, actividades productivas, etc.). Se evaluaron como igualmente positivas, la posición geográfica favorable, las condiciones meteorológicas, la buena visibilidad asegurada por un constante alisio, e incluso las reservas hídricas del subsuelo. Los pueblos de Santa María y de Pedra de Lume albergaban una población que en aquel entonces contaba con unas seiscientas almas: en caso de necesidad estos lugareños habrían podido ofrecer, al menos en parte, la mano de obra necesaria para la construcción de la base. Unos espacios de agua cerca de la costa enseñaban condiciones ideales para la instalación de puertos para hidroaviones, mientras que los terrenos llanos de las zonas Sur y Noroeste ofrecían circunstancias para la construcción de pistas de aterrizaje.

Mientras tanto, a finales de 1937, el Ministerio de Exteriores italiano envió en misión a Argentina al general Pellegrini para obtener una participación italiana en la Corporación Suramericana de Transporte.

³ Letra de los dos ministerios italianos al gobierno portugués del 26 de agosto de 1937.

Pero antes de que este proyecto pudiera tomar forma, un grupo de pilotos veteranos de la Guerra Civil Española pertenecientes a la Fuerza Aérea Italiana se opusieron abiertamente a Ala Littoria y sobretodo a su presidente Klinger, el cual era sospechoso de simpatizar con el fascismo. Estos pilotos pertenecían a la célebre escuadrilla de *Sorci Verdi* (Ratitas verdes), (Figura 12), que habían operado en los cielos de España con bombarderos trimotores S. 79 *Sparviero* (llamado «el jorobado maldito», debido a la colocación de la ametralladora sobre su fuselaje, que parecía encorbada). Después de la Guerra Civil, con este mismo tipo de avión, pero convertido en corredor veloz, unos pilotos de la escuadrilla resultaron vencedores de la carrera aérea Damasco – Istres – París (20-21 de agosto de 1937), ocupando las primeras tres posiciones de la competición, utilizando todos trimotores S. 79. (Figura 13). En el que se clasificó tercero, el segundo piloto era Bruno Mussolini, uno de los hijos del Duce (Benito Mussolini), pues la competición, que ya había gozado de gran popularidad en toda Europa, fue tenida en mucha más alta estima en Italia, asegurando, además, un gran éxito para el trimotor italiano.

El grupo de pilotos de los *Sorci Verdi* empezó, por tanto, a reivindicar una posición preferente, a la hora de adjudicarse las rutas atlánticas, que necesariamente habrían debido realizarse utilizando exclusivamente el mismo modelo de trimotor, eliminando cualquiera posibilidad de empleo de hidroaviones, sin tener en cuenta que el S. 79 tenía plazas solamente para 8 pasajeros con una autonomía de 1900 kilómetros, muy inferior a la de los grandes hidroaviones. Consecuentemente, se tomó la decisión de organizar un vuelo de demostración de seismil kilómetros hacia Suramérica, con tres S.79 modificados (versión –T, como «transatlántico»), volando en formación, desde Guidonia (cerca de Roma), hacia Dakar y luego a Río de Janeiro. Obviamente, el gobierno fascista garantizó inmediatamente la disponibilidad de los tres aviones, por lo que el despliegue se hizo el 24 de enero de 1938, llegando a Río el día después, pero solamente con dos aviones, porque el tercero había sufrido daños en la hélice central, obligándolo a interrumpir su vuelo en Natal. Por eso la escuadrilla terminó su empresa en Río, renunciando al proyecto inicial que pretendía llegar hasta Buenos Aires.



Figura 12. Emblema de la escuadrilla de *Sorci Verdi* (Ratitas Verdes).

La versión oficial de esta renuncia fue que se temía encontrar en la capital argentina la oposición de los exiliados italianos antifascistas, porque el avión era del mismo tipo que se había empleado en los bombardeos sobre España durante la Guerra Civil. Por eso, en signo de amistad, los tres aviones fueron regalados a la fuerza aérea brasileña,⁴ por lo que las tripulaciones tuvieron que regresar a Italia por mar, a bordo del transatlántico Neptunia. Se trató, por tanto, de

⁴ Según otra fuente dos fueron comprados, y solamente uno fué regalado, véase: https://it.wikipedia.org/wiki/Savoia-Marchetti_S.M.79.

una empresa incompleta. Naturalmente, de vuelta en Italia, hubo periodistas y otros personajes que pusieron en duda la hazaña, dudando de que los tres aviones, sometidos a grandes esfuerzos durante el vuelo de ida, hubiesen tenido la fiabilidad técnica suficiente para afrontar el vuelo de vuelta. Tenemos que añadir que en las turbulentas corrientes aéreas del océano, el avión resultaba inestable, como ya había evidenciado un experto piloto de pruebas, expresando su juicio de esta manera: «incluso en aire poco agitado el avión no permite al piloto soltar los mandos ni por un instante»⁵.



Figura 13. Trimotor Siai-Marchetti S.79 *Sparviero*, llamado «el jorobado maldito».



Figura 14. Mapa de la Isla de Sal (dibujo por M. Dall'Agnola).

⁵ BAUDIN (1973), p.14.

A comienzos de 1938 tuvo lugar la segunda misión de Ala Littoria a la isla de Sal, aún con la esperanza de realizar el proyecto original. Por eso, el 13 de diciembre del año anterior, el Ministerio de Aeronáutica ya había anticipado, por medio de los canales diplomáticos, la solicitud a las autoridades portuguesas del permiso para efectuar pruebas prácticas de despegue tanto desde el agua como desde tierra en la isla, con vistas a acercarse cada vez más a la implantación de líneas aéreas hacia Suramérica. La solicitud mencionaba, concretamente, la intención de hacer dichas pruebas en los lugares que parecían más resguardados, a saber, las bahías de Murdeira y de Pedra Lume (Figura 14), anunciando que como apoyo se habría enviado al barco italiano *Alice*, específicamente equipado para los servicios de radio, taller y alojamiento para el personal. Se deduce entonces que en todas las pruebas se habrían utilizado hidroaviones, aunque de distintos modelos: en primer lugar el fiable Cant Z 509, versión modificada del Z 506, avión que debería haber sido puesto en servicio como aeronave postal, a la espera del bautizo del Cant Z 511 (Figura 15), el gran hidroavión cuatrimotor (el mayor hidroavión con flotadores de la historia de la aviación) que el ingeniero Zappata había proyectado para el transporte transoceánico de 16 pasajeros (en alojamiento de lujo) y mercancías. Se le calculaba una autonomía de 4352 kilómetros.



Figura 15. Cuatrimotor Cant Z 511, el mayor hidroavión con flotadores de la historia del aviación.

En el febrero de 1938 el barco *Alice* (Figura 16) salió hacia la isla de Sal. Se trataba de un yate a vapor de mil toneladas, de diseño muy elegante, construido en Inglaterra, que poseía una historia interesante. En primer lugar había sido empleado por el príncipe Alberto I de Mónaco para investigaciones oceanográficas y en el estudio (muy adelantado a su época) de las capas altas de la atmósfera sobre los océanos. Luego fue comprado por la compañía SANA para ser utilizado como barco de apoyo en las rutas de sus hidroaviones en el mar Tirreno y en el Mediterráneo occidental (incluso para la ruta a Barcelona). Esta compañía, a su vez, lo había vendido al gobierno italiano a cambio de un hidroavión tipo Dornier *Super Wal*, que luego fue utilizado en algunas travesías atlánticas por parte de Ítalo Balbo. Luego el barco se convirtió en base para servicios meteorológicos, situándose en Balama (Guinea Bissau, entonces colonia portuguesa) y más adelante, aunque con el mismo papel, fue trasladado en Cartright (Terranova) para dar asistencia a los vuelos de hidroaviones desde Groenlandia hacia Labrador. Al final, el barco fue transformado otra vez, para emplearse como base de operaciones en la isla de Sal, como paso previo al establecimiento de las líneas a Suramérica: a bordo se hospedaron el comandante Arcidiacono, responsable de la misión, y otros especialistas con los equipos adecuados. Fue añadida una lancha rápida para remolcar a los hidroaviones después de haber apagado sus motores.



Figura 16. El barco *Alice* de la Aeronáutica Militar Italiana.

LA FASE EXPERIMENTAL

Ya estaba todo listo para el primer enlace experimental de Ala Littoria entre Italia y América Latina, realizándose con el Cant Z 506 matriculado I-ALAL (Figura 17). El hidroavión hizo su despliegue desde la laguna de Elmas, cerco de Cagliari (Cerdeña) el 20 de marzo de 1938, con el mismo Umberto Klinger, presidente de la compañía, como segundo piloto, aumentando así el prestigio de la sociedad en el campo internacional. El vuelo del I-ALAL recorrió 24 mil kilómetros, cruzando dos veces el Atlántico, y dividiendo su recorrido en diez escalas: se tenía la esperanza de poder aprovechar la hazaña para intentar establecer otro record de velocidad, pero esto resultó imposible debido a condiciones atmosféricas desfavorables. En la ruta de ida, el avión hizo paradas en Bathurst, Bahía, Santos y Buenos Aires, mientras que en la de vuelta las etapas fueron Río de Janeiro, Natal, Dakar, Melilla y Lido de Roma, donde existía un gran terminal para hidroaviones (Figura 18).

Se trató, por tanto, de un vuelo mucho más exigente que el de los *Sorci Verdi*, que lo habían efectuado solamente en una dirección, aunque las tripulaciones fascistas fueron recompensadas con una medalla de oro al valor aeronáutico, mientras que no les fue reconocido lo mismo a los hombres de Ala Littoria, temiendo que pudieran empañar la imagen de la escuadrilla donde militaba el hijo del Duce. Solo se emitió un decreto según el cual Klinger y su tripulación podían adornarse con el título de «aviadores transoceánicos» y su pertinente distintivo dorado.

Las dos empresas se habían cumplido en muy corto espacio de tiempo. La de los *Sorci Verdi* tenía un carácter muy osado, mientras que la segunda representaba el resultado de una larga serie de estudios y de preparación, con la finalidad de dar comienzo a un proyecto concreto y estable de enlace aéreo con Latinoamérica y con los países más importantes de ambas orillas del Atlántico.

Después de haber regresado a Italia, Klinger relató detalladamente al Ministerio de la Aeronáutica sus valoraciones de este vuelo experimental, afinando el plan para la ruta que habría presentado como la definitiva. La línea, después de haber salido de Roma, tenía que alcanzar Buenos Aires, dividida en dos partes con sus respectivas etapas intermedias: la primera parte el recorrido tenía que ser principalmente atlántico, es decir, Roma – Natal, la segunda eminentemente suramericana, Natal – Río de Janeiro – Buenos Aires; el regreso se habría

desarrollado al revés. Con esta fórmula se limitaba, en la medida de lo posible, la necesidad de puntos de apoyo terrestres, optimizando la ruta en el mejor sentido. La sugerencia de Klinger era la de utilizar aviones veloces, que pudiesen cubrir su recorrido más rápidamente que los de Lufthansa y de Air France. La conclusión del relato era que:

La sociedad se inclina, provisionalmente, por el empleo de aviones terrestres, pero solo para el servicio postal, a la espera de que sean desarrollados hidroaviones de larga autonomía, más aptos.

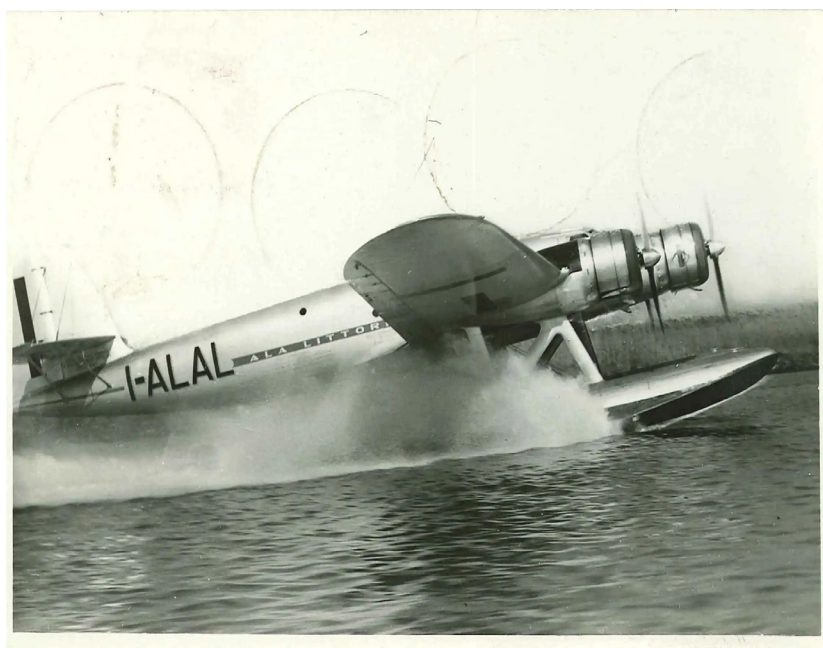


Figura 17. Trimotor Cant Z 506 matriculado I-ALAL.



Figura 18. La llegada triunfal del I-ALAL a la terminal de hidroaviones en el Lago de Bracciano.

La propuesta establecía el segundo semestre de 1938 para el arranque de una línea regular pero todavía con carácter experimental, hasta llegar al verdadero servicio permanente en los primeros dos meses de 1939. El informe del comandante Klinger citaba incluso interesantes observaciones acerca del potencial del mercado del transporte aéreo suramericano, teniendo en cuenta la competencia, representada principalmente por el Sindicato Condor, controlado por Lufthansa y por Pan American. Esto conducía al memorándum que en mayo del mismo año (1938) el director del Aeronáutica presentaba al mismísimo Mussolini, sosteniendo la necesidad de que el enlace con Brasil y Argentina empezase a operar lo más pronto posible. Mencionando todo el desarrollo de las pruebas y la designación de la isla de Sal como base logística, así como del celebrado éxito de los vuelos experimentales, se iba subrayando al Duce la gran importancia que tenía el enlace con Latinoamérica, considerando también el prestigio que Ala Littoria obtendría en consecuencia. También se informaba sobre la inminente posibilidad de un acuerdo comercial entre Lufthansa y Air France para aumentar la frecuencia de viajes semanales, evidenciando que Ala Littoria no se podía permitir quedarse fuera del asunto. Incluso se hacía hincapié en recordar que muchos en Argentina y en Brasil estaban colaborando para que la iniciativa italiana tuviera éxito.

En respuesta a estas argumentaciones el Ministerio de la Aeronáutica parecía no tener intención de decepcionar a nadie, declarando que provisionalmente, la línea podía operar como exclusivamente postal y utilizar solamente aviones terrestres, pero posteriormente se barajaría a su extensión al transporte de pasajeros, y en este último caso la elección debería recaer en el empleo de hidroaviones. Mientras tanto, incluso Bruno Mussolini se había convencido de que el uso de grandes hidroaviones resultaba ser, de lejos, la mejor opción. Por fin llegó la decisión del Duce, que el día 4 de junio de 1938 anunciaba su aprobación, con la orden de establecer el enlace sin mayor dilación, pero precisando que:

1. Se encargaba a la sociedad Ala Littoria establecer una línea aérea civil sobre el recorrido de ida y vuelta Roma – Buenos Aires;
2. Se tenía que empezar con efecto inmediato la primera fase del enlace;
3. De dicho papel se encargaba el comandante Attilio Biseo (piloto perteneciente al grupo de *Sorci Verdi*), asistido directamente por Bruno Mussolini.

De este manera se avalaba el proyecto de Klinger, pero demostrando que la confianza del régimen sobre su efectiva realización incumbía al personal vinculado al fascismo, osea, los fieles oficiales de *Sorci Verdi*. Todo el trabajo, las energías y el compromiso de Klinger y de sus colaboradores pasaba a ser gestionado por otros, que no habían demostrado el mismo nivel de interés.

EL ABANDONO

A todo eso se añadía la parte financiera. Inicialmente se calculaba que la notable inversión de la sociedad de Klinger en la fase experimental habría podido fácilmente recuperarse por medio de las ganancias una vez alcanzada la regularidad de los vuelos transoceánicos, que incluía la adquisición de doce aviones trimotores tipo Siai-Marchetti S. 82, afectuosamente llamado *Marsupiale* (Figura 19), debido a su fuselaje dividido en dos plantas, con gran capacidad de carga. En su planta superior tenía espacio para 32 asientos⁶ y su entrada en servicio estaba planeada para 1939. Al final, con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, todos los ejemplares

⁶ En versión militar, referida a paracaidistas.

construidos fueron destinados al servicio militar, incluso el utilizado para las necesidades de transporte militar de la Luftwaffe (fuerza aérea alemana).

En la época, los bancos nacionales distribuían ayudas económicas a las aerolíneas, en forma de contribuciones proporcionadas a un porcentaje sobre la base de los kilómetros efectuados, pero cuando se trataba de establecer una línea nueva, tratándose de un servicio hasta entonces inédito, toda la carga económica inicial recaía sobre la sociedad. Para afrontar este gran compromiso financiero, Mussolini optó para crear una sociedad aérea distinta, una sección autónoma de Ala Littoria, que se llamó LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane – Líneas Aéreas Transcontinentales Italianas), fundada el 11 de septiembre de 1939, y con un capital inicial (500.000 liras de la época)⁷ garantizado por la misma Ala Littoria. A todo eso se sumaba incluso el gasto para adquirir los doce nuevos aviones. En lo concerniente a la institución del enlace suramericano, la intención era la de segmentarlo de esta forma:

1. Primer tramo (europeo): Roma – Sevilla – Lisboa – Villa Cisneros – Isla de Sal;
2. Segundo tramo (atlántico): Isla de Sal – Recife;
3. Tercer tramo (suramericano): Recife – Río de Janeiro.

No tenemos documentos que se refieran a la posibilidad de extender el vuelo hasta Buenos Aires. Mientras tanto, el primer día de aquel mismo mes, había empezado la Segunda Guerra Mundial con la invasión alemana de Polonia.



Figura 19. Trimotor Siai-Marchetti S.82 *Marsupiale*, surgido del anterior Siai-Marchetti S.75.

En la nueva sociedad confluía todo el capital de experiencia conseguido hasta aquel momento, incluso las licencias, los permisos de vuelo, las concesiones de aterrizaje en tierras extranjeras, las tripulaciones y las instalaciones, incluidas las de Isla de Sal. Pero con la parálisis del tráfico aéreo mundial como consecuencia de la guerra recién empezada, la nueva sociedad se vio pronto abocada a un desastre financiero.

Todo se detuvo definitivamente en septiembre de 1943, al ser Italia derrotada, con la inevitable decisión de abandonar todos los proyectos y consecuentemente todos los compromisos financieros.

⁷ Cerca de 500.578 euros de hoy en día.

Tabla 1. Comparativa de los principales aviones transoceánicos entre las dos guerras mundiales*				
Modelo	Tipo	Motores	Autonomía (km)	Pasajeros
Cant Z 506 Airone	hidroavión	3	2300	14
Cant Z 509 (Airone modificado)	hidroavión	3	3750	8
Cant Z 511	hidroavión	4	4350	16
Caproni Ca. 133	terrestre	3	2000	16-18
Dornier Do. R Super Wal	hidroavión	4	1500	19
Macchi Mc. 94	hidroavión	2	1375	12
Martin M-130 China Clipper	hidroavión	4	5150	12
Short S.23 Empire	hidroavión	4	1223	17
Siai-Marchetti SM. 73	terrestre	3	1000	18
Siai-Marchetti SM. 75 Canguro	terrestre	3	1720	18-24
Siai-Marchetti SM. 79 Sparviero	terrestre	3	1900	8
Siai-Marchetti SM. 82 Marsupiale	terrestre	3	3000	14-20

* Se agradecen la Sección Histórica de la Aeronáutica Militar Italiana y el archivo del aeropuerto «Nicelli» del Lido de Venecia.



Figura 20. Maqueta del trimotor Siai-Marchetti S.79-T *Sparviero* matriculado I-BISE, avión personal de Attilio Biseo, notese el emblema de la escuadrilla de «Sorci Verdi»; el sufijo-T de esa versión quiere indicar «Transatlántico» (maquetista: Carlo Vecchiet, Bologna).

NOTAS AÑADIDAS

1) La palabra «sorcio» (plural: sorci) quiere indicar un ratón pequeño, dado que un ratón normal se dice «topo». Pues me parece que la mejor traducción podría ser «ratitas verdes». Puesto que, obviamente, en naturaleza no existe ningún ratón verde, se trata de una manera popular para decir que «te hago hacer algo de terrible, que tú no te puedes imaginar», como si te aparecieran ratitas verdes delante de tus ojos en forma de alucinación. La escuadrilla entonces, en perfecto estilo fascista, pretendía demostrarse capaz de hacer cosas increíbles, por eso adoptó este proverbio. Durante la Guerra Civil española fueron tres las formaciones aéreas muy conocidas: la Legion Condor (alemana), la escuadrilla «la Cucaracha» (aviones de caza) y la escuadrilla «Sorci Verdi» (aviones de bombardeo).

2) El Imperio colonial italiano era indicado como A.O.I. (Africa Orientale Italiana). Eso correspondía a la así llamada «Abissinia» (actualmente Etiopía), Somalia (hoy en día Somaliland) y Eritrea. Fuera de AOI se añadía Libia, que no se consideraba colonia sino verdadera provincia italiana del sur.

BIBLIOGRAFÍA

- APOSTOLO, G. (1981). *Guida agli Aeroplani d'Italia*. Milano: Arnoldo Mondadori Editore.
- ARENA, N.; BORGIOTTI, A. e GORI, C. (1994). *Savoia Marchetti SM.79 Sparviero*. Modena, Italia: Ed. Mucchi.
- BALBO, I. (1931). *Stormi in volo sull'oceano*. Milano: Arnoldo Mondadori Editore.
- DELISI, B. (1992). «Klinger fondatore dell'Ala Littoria». En *Folgore. Revista oficial de ANPdI* (Associazione Paracadutisti d'Italia). Roma.
- DELISI, B. y KLINGER, M.S. (2010). *Un eroe veneziano, Umbero Klinger e i suoi aeroplani*. Roma: Apostolo Ed.
- EVANGELISTI, G. y ZAPPATA, G. (1996). *Le navi aeree di Filippo Zappata*, E. Firenze, Italia: Ed. Olimpia.
- MONTINARO G.C. (1992). «Le ali della rondine. La nascita dell'aviazione commerciale italiana». En *Rivista Aeronautica*. Roma, luglio-agosto.
- PIGLIAPOCO, C. (2004). *SM.79 Sparviero*. Genova, Italia: Auriga Publishing Int.
- QUILICI, M. (1973). *Quarant'anni di aviazione civile, 1931-1971*. Roma: Museo Aeronautico Caproni di Taliedo.
- SGARLATO, N. (1999). *Regia Aeronautica, tutte le macchine della Seconda Guerra Mondiale*. Parma, Italia: Delta.
- SGARLATO, N. (1995). *Caccia e bombardieri della Regia Aeronautica*. Parma, Italia: Delta.
- THOMPSON, J.W. (1963). *Italian civil and military aircraft 1930-1945*. Los Ángeles, USA: Aero Publishers Inc.

