



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE LEY

Aeródromo de El Palomar - lugar histórico nacional

El Senado y La Honorable Cámara de Diputados de La Nación, sancionan con fuerza de ley:

Art. 1: Declárese lugar histórico nacional al Aeródromo El Palomar, en cuanto cuna de la aeronáutica nacional.

El aeropuerto se ubica en la ciudad del El Palomar, Partido de Morón, Provincia de Buenos Aires. El predio que corresponde al aeródromo se encuentra entre las siguientes referencias catastrales:

- 34° 36' 35" Sur; - 058° 36' 45" Oeste.

Art. 2: La Comisión Nacional de Monumentos, Bienes y Lugares Históricos suscribirá un acuerdo con las autoridades del Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario (ORSNA), de la Empresa Argentina de Navegación Aérea S.E. (EANA) y del Ministerio de Defensa – I Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina a fin de garantizar la custodia y preservación del carácter histórico aeronáutico nacional como definido por la presente ley.

Art. 3: La presente ley entrará en vigor desde el momento de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 4: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Ingrid Jetter
Diputada Nacional

Cofirmantes:

Dip. Marcela Campagnoli, Dip. Virginia Cornejo, Dip. Soher El Sukaria,

Dip. María Luján Rey, Dip. Alberto Asseff, Dip. Camila Crescimbeni



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Es precisamente en el actual aeródromo de El Palomar donde la actividad aeronáutica nacional tuvo nacimiento y adquirió una relevancia institucional.

En efecto, allí tuvieron lugar importantes e históricas actividades/ hazañas de la aeronáutica civil y posteriormente también militar del país.

Si bien las primeras ascensiones en globo aerostático registradas en el país tuvieron principalmente lugar en el predio del actual aeródromo, fue sobre todo allí donde se nuclearon todos los entusiastas del vuelo o de la aviación civil de entonces, en cuanto sede del **primer Aeroclub Argentino**.

El Aeroclub se estableció el 13 de enero de 1908, constituyéndose no solo el primero en el país sino también el tercero en el mundo y un referente para toda la región latinoamericana por varias décadas.

Es por ello que es reconocido como piedra angular de la aviación civil y militar del país, principal razón de la actual propuesta de declaración como lugar histórico nacional.

Basta mencionar como información adicional, que la organización del aeroclub contó con autoridades y socios de renombre, recordados por sus “osadas” odiseas aéreas como Aarón de Anchorena (Presidente), Arturo Luisoni (vicepresidente), Jorge Newbery (vicepresidente segundo) Eduardo Newbery, Horacio Anasagasti, Alberto Mascias, Antonio de Marchi y Carlos Hirmscher.

En respuesta a la pasión por el vuelo que nucleó a sus miembros, fue a través del Aeroclub que se trajeron al país las primeras máquinas y motores, además de instructores, quienes impartieron conocimientos y concedieron los primeros brevets de aviador en el país. A modo de mención histórica cabe recordar que las primeras licencias fueron concedidas durante el año del centenario, más precisamente en junio del 1910, a pilotos de talla como: Jorge Newbery, Carlos Goffre, Florencio Parravicini, Hermán Hentsch y Carlos Roth.

Junto a las actividades de formación y aquellas dedicadas a alcanzar nuevas metas aéreas, el aeroclub también sensibilizó y concientizó a la sociedad argentina sobre la importancia de la aviación, en particular de aquella para fines militares como había sucedido en el mismo periodo también en Europa. Se trató de una actividad que encontró en la sociedad argentina una inmediata respuesta de apoyo entusiasta a fin de que se desarrollara aún más la aviación en el país. Tal fue la respuesta y apoyo de los ciudadanos que se conformó una Comisión Pro flotilla aéreo militar argentina encargada de recaudar como lo hizo en tiempo record los fondos suficientes para la compra de aviones y promover la constitución de la Escuela de Aviación Militar.

Otro hecho que destaca, en efecto, la relevancia del aeródromo como punto de referencia histórico de la aviación nacional, lo constituye el emplazamiento en su predio



H. Cámara de Diputados de la Nación

de la **Escuela de Aviación Militar**, origen de la Fuerza Aérea Argentina e indudable centro de formación de pilotos en el país.

El Presidente Roque Saénz Peña bajo el reclamo y entusiasmo despertado por las actividades del Aeroclub Argentino, y en particular por la mencionada Comisión Pro flotilla con su recaudación alcanzada, constituyó mediante decreto la Escuela de Aviación Militar el 10/08/1912.

Cabe recordar a modo de paréntesis y de precisión que la escuela de aviación formó parte del Ejército Nacional hasta que en 1945 se constituyó como tal a través de la Secretaria de Aeronáutica hasta que en los '60 asumió la denominación de Fuerza Aérea Argentina.

La flamante escuela de aviación militar se instaló en el terreno que había pertenecido al Segundo Grupo de artillería a caballo y que también el Aeroclub Argentino cediera gratuitamente junto a sus instalaciones, elementos e instructores.

Por último, junto a estos dos hechos, no puede negarse el hecho de que tuviera lugar en el aeródromo, más precisamente en los hangares del aeroclub los **primeros talleres de mantenimiento y fabricación de aviones**, los cuales precediendo y dieron impulso al emplazamiento en octubre 1927 de la Fábrica Militar de Aviones instituida en Córdoba.

Como nos recordó e ilustró el Ing. Ambrosio Taravella, importante exponente de la historia aeronáutica argentina- en sus memorias publicadas a los “Setenta Años de Servicios Aeronáuticos”¹- sobre el trabajo de fabricación y mantenimiento que se llevaban a cabo en el aeroclub que: *en mayo de 1911 fue llamado a Buenos Aires..días después fui a verlo a Paillette, quien me envió al hangar N.1 para presentarme al jefe de mecánicos del Aero Club Argentino, Ambrosio Garagiola; lo encontré encaramado en un monoplano francés Antoinette trabajando en el motor de la misma marca y sin bajar de él me dijo con voz tajante: aquí se trabaja día y noche y con mayor razón los días festivos, de modo que te conviene alojarte en el aeródromo y para esto puedes utilizar el cajón de embalaje en el que vino de Francia el primer biplano H. Farman del aviador francés Valleton”. Mi primer trabajo fue ayudar a coser la tela del primer avión Farman construido en el país y que luego, en 1912 al pasar a ser propiedad de la Escuela de Aviación Militar, fue designado con el número 1.” También indicaba que: “ en el pequeño taller de carpintería, situado detrás del hangar n.1, se trabajaba intensamente, bajo la dirección del constructor aeronáutico Edmundo Marechal, secundado por Gerardo Noni, el jefe de mecánicos Garagiola y los oepriarios Parasovchka y Rielom en la construcción de un segundo Farman- Gônme 50 CV.*

¹ “Setenta años de servicios aeronáuticos – historia ilustrada” de Ambrosio L. V. Taravella. Presidencia de la Nación Secretaria de Cultura. Ediciones Culturales Argentinas. Buenos Aires 1982.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Lugar de hazañas de la aviación nacional

A los tres aspectos/hechos fundamentales que definen al aeródromo de El Palomar como cuna de la aviación militar, no podemos dejar de mencionar algunas de las hazañas áreas que se desarrollaron en el país inclusive como tapa de partida con relevancia nacional e internacional, se destacan sobre todo:

- el despegue desde El Palomar, en ese entonces del soldado conscripto Teodoro Fels en la madrugada del 01/12/1912, quien a escondidas tomara el aeroplano Bleriot y batiera el record mundial de vuelo sobre agua, al cruzar el Rio de la Plata y aterrizara en Montevideo luego de 2 horas y 20 minutos de vuelo. Y quien fuera recibido posteriormente por la comunidad argentina a su llegada como un héroe nacional, a pesar de que fuera luego arrestado por el ejército por la falta de permiso oficial para volar, y posteriormente premiado y ascendido a cabo.

- el record mundial de altura en vuelo que batió el Ing. Newbery en el Palomar al volar en el Morane Saulnier a una altura de 6.225 metros. Se trató de una hazaña que fue acompañada por la población argentina, ya que como relatan libros biográficos, a su aterrizaje del vuelo histórico lo esperaba una multitud de personas en el aeropuerto para celebrar su conquista como la de un verdadero héroe y como al año siguiente en marzo de 1914 fuera despedido por las multitudes que acompañaron su funeral ².

- despegó el primer vuelo transpolar y transcontinental, el cual inauguro una nueva ruta aérea hacia Oceanía con escala en la base argentina Matienzo en la Antártida. El vuelo estuvo al mando del Vice-comodoro Mario Luis Olezza en noviembre de 1965 con un avión bimotor Douglas C-47, matrícula TA-05 el cual despegó desde El Palomar el 20 de septiembre, y el 3 de noviembre sobrevoló el Polo Sur a los 90° de latitud sur y a una temperatura de 55° bajo cero para posteriormente continuar hasta la base norteamericana de Mc. Murdo, ubicada en el lado opuesto al sector antártico argentino a orillas del mar de Ross.

Vínculo histórico con el territorio, con la comunidad de vecinos

Como se observa inclusive desde un simple recorrido cronológico de la historia aeronáutica del país, la pasión por la aviación de nuestra comunidad acompañó desde sus inicios a los pioneros y encontró un lugar donde desarrollarse y forjar hasta alcanzar una estructura institucional.

² Esta fue además su última hazaña entre tantas, ya que el famoso piloto, deportista e ingeniero partiría posteriormente en febrero de 1914 para Mendoza a fin de completar sus datos cartográficos y meteorológicos antes de emprender su anhelada y truncada travesía de la Cordillera de los Andes. Tal sueño quedó truncado porque durante su estadía en Mendoza y a pedido de varias personas, antes de partir para Buenos Aires, realizó una exhibición en vuelo que tuvo un final fatal, ya que por un desperfecto en una de las alas del aeroplano este precipitó en el Plumerillo el 1 de marzo de 1914.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Ese lugar de origen o nido fue indudablemente el aeródromo de El Palomar.

Este vínculo con la ciudadanía aún perdura inclusive con su comunidad más cercana, como los habitantes de la Ciudad homónima, quienes han expresado y aun hoy expresa su interés por la continuidad de las actividades aéreas en el predio del aeródromo.

Cabe mencionar a modo de simple ejemplo también como los nombres de las calles del barrio denominado Ciudad Jardín de la actual ciudad de El Palomar recuerdan a los pioneros de la aviación argentina. Se trata de otro hecho que no puede ignorarse.

En la actualidad

En la actualidad el Aeropuerto El Palomar es un aeródromo público de propiedad del Estado Nacional, incorporado al Sistema Nacional de Aeropuertos y por ende bajo jurisdicción del Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario (ORSNA). Dado que desde allí se prestan servicios de tránsito aéreo, se encuentra también bajo la jurisdicción de la Empresa Argentina de Navegación Aérea S.E. (EANA). En el aeródromo se encuentra también la I Brigada Aérea (Transporte) de la Fuerza Aérea Argentina.

Durante la gestión del presidente Mauricio Macri, el aeródromo se habilitó como terminal aeroportuaria para la operación de las aerolíneas de bajo costo (low cost) Flybondi y JetsMart. A tal fin se construyó una pequeña terminal adyacente a las instalaciones militares.

Con este último proyecto, el aeródromo renovó con mayor solidez ese vínculo con la comunidad argentina y que desde sus inicios y con ello el de la historia de la aviación la marcaron y definieron.

La declaración del aeródromo como lugar histórico de nuestra nación con “alas”, intenta no ser solo otra expresión de reconocimiento sino traducir el sentir de toda una comunidad que desde sus inicios y aquel territorio hasta hoy expresa su pasión por la aviación, su apoyo para continuar con su desarrollo y la necesidad de preservar y cuidar de esa historia que es también la de toda la nación, hecha de tantos pasos valientes.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Por todo lo expuesto es que presento el actual proyecto de declaración solicitando a mis pares me acompañen

Ingrid Jetter
Diputada Nacional

Cofirmantes:

Dip. Marcela Campagnoli, Dip. Virginia Cornejo, Dip. Soher El Sukaria,
Dip. María Luján Rey, Dip. Alberto Asseff, Dip. Camila Crescimbeni,