



REVISTA

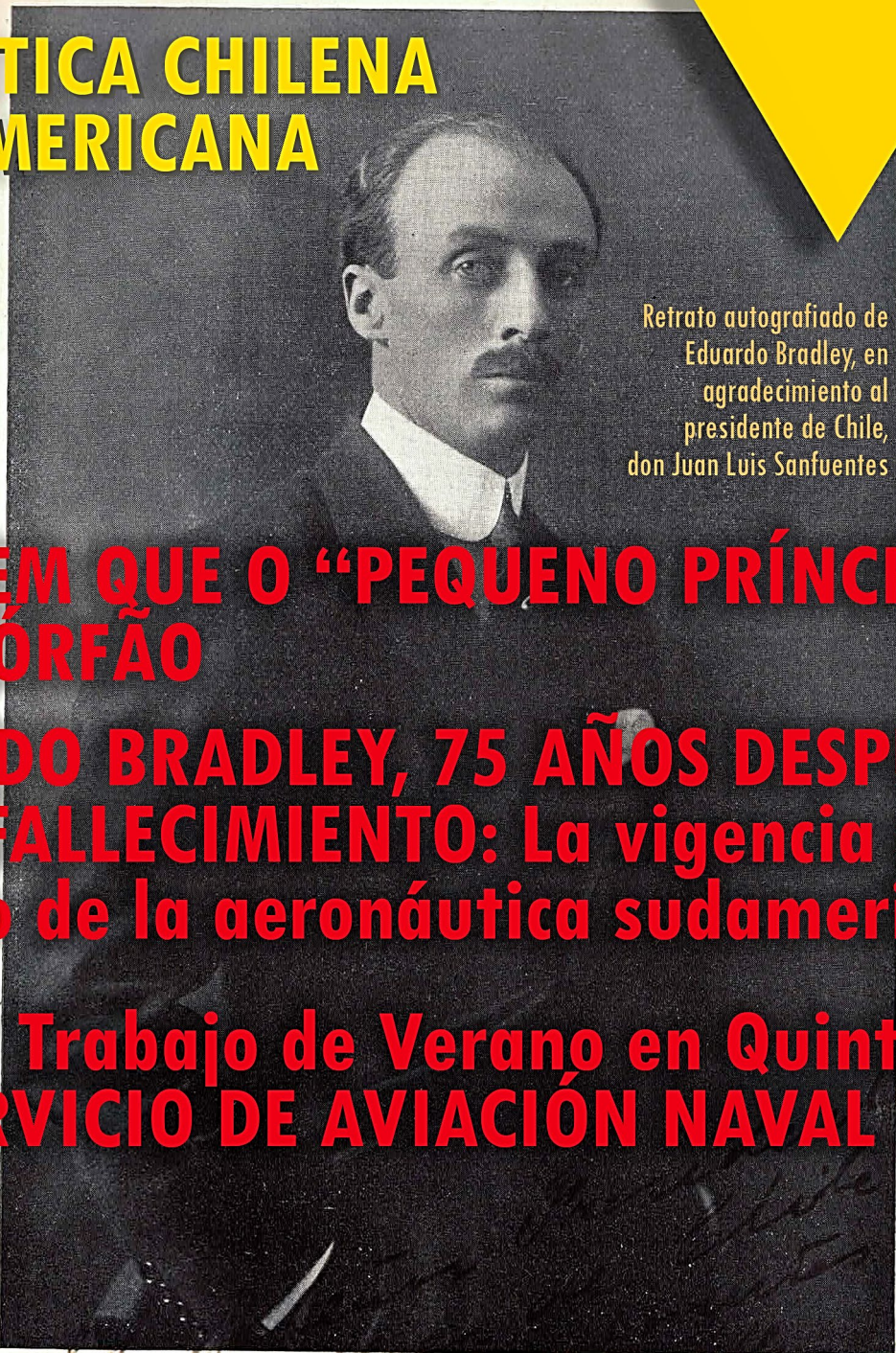
ISSN 0719-9635

AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



Retrato autografiado de
Eduardo Bradley, en
agradecimiento al
presidente de Chile,
don Juan Luis Sanfuentes

- ▶ O DIA EM QUE O “PEQUENO PRÍNCIPE” FICOU ÓRFÃO
- ▶ EDUARDO BRADLEY, 75 AÑOS DESPUÉS DE SU FALLECIMIENTO: La vigencia de un pionero de la aeronáutica sudamericana
- ▶ Primer Trabajo de Verano en Cuartero del SERVICIO DE AVIACIÓN NAVAL

*a S. C. de la Republica
don Juan Luis Sanfuentes
y su familia
Eduardo Bradley
Buenos Aires, 24/11/1911*

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

EDUARDO BRADLEY, 75 AÑOS DESPUÉS DE SU FALLECIMIENTO: *La vigencia de un pionero de la aeronáutica sudamericana*



La historia de la aviación suele recordar a quienes conquistaron nuevos horizontes mediante máquinas cada vez más veloces y sofisticadas.

Sin embargo, antes de que los aeroplanos dominaran los cielos, existió una generación de hombres que desafió la naturaleza suspendida bajo enormes envolturas de tela infladas con aire caliente o gas.

Entre ellos destacó el argentino Eduardo Bradley, protagonista de una de las mayores hazañas aeronáuticas de Sudamérica: el primer cruce de la Cordillera de los Andes por vía aérea.

Nacido en La Plata el 9 de abril de 1887, Eduardo Bradley creció en una época en que el vuelo humano aún era considerado una aventura.

Hijo de Tomás Bradley Sutton⁴ y Mary Hayes O'Callaghan, perteneció a una generación fascinada por los avances científicos y por las posibilidades que ofrecía la navegación aérea.

Cuando la aerostación comenzó a desarrollarse en Argentina durante los primeros años del siglo XX, Bradley se incorporó al reducido grupo de entusiastas que veía en los globos una herramienta para explorar los límites de la atmósfera. Su ingreso al Aero Club Argentino lo puso en contacto con la figura más influyente de la aeronáutica nacional; el Ingeniero Jorge Alejandro Newbery Malagarie.

La relación entre ambos resultó decisiva. Newbery no sólo era el gran impulsor de la actividad aérea argentina, sino también un ejemplo de audacia, disciplina y espíritu científico que impactó en nuestra aviación sudamericana y sobre todo, en un logro tan importante como lo será el desafío del cruce de

⁴ Teniente Coronel de Ejército argentino. Veterano de la Guerra de la Triple Alianza y reconocido fotógrafo.

la Cordillera de los Andes, por vía aérea⁵. Será entonces, que bajo su influencia, Bradley obtuvo el brevet de aeronauta N° 12 en septiembre de 1912, el primero emitido bajo las normas de la Federación Aeronáutica Internacional. Luego en 1915, en su condición de Teniente de la Reserva, se diplomó como piloto aviador en la Escuela Militar de Aviación en el Palomar siendo además nombrado “Profesor Honorario de Aerostación” de aquella entidad, en atención a sus servicios prestados.

Aquellos años fueron los de la verdadera edad heroica de la aviación. Cada ascensión constituía una experiencia incierta. Los pilotos carecían de instrumentos modernos, sistemas de comunicación o pronósticos meteorológicos confiables. La seguridad dependía en gran medida de la experiencia, la observación objetiva y por sobre todo, del coraje.

Bradley se convirtió rápidamente en uno de los aeronautas más destacados de Argentina. Participó en numerosas ascensiones y acumuló experiencia en vuelos de larga distancia y gran altura. Llegó a registrar marcas notables de permanencia, distancia y altitud, logros que le permitieron adquirir los conocimientos necesarios para enfrentar desafíos aún mayores.

El sueño de cruzar los Andes

Desde los inicios de la navegación aérea, la Cordillera de los Andes que no sólo une a nuestro país con la Argentina, representó un obstáculo casi insuperable de vencer. La gigantesca muralla montañosa que atraviesa casi toda América del Sur, constituía una barrera natural formidable. Sus cumbres superaban ampliamente los seis mil metros de altura, mientras que las condiciones meteorológicas que reinan entre y sobre ella, podían cambiar abruptamente y generar violentas corrientes de aire.

Como ya muchas veces lo hemos estudiado y leído, la idea de atravesarla por vía aérea había sido considerada por diversos pioneros. Entre ellos figuraba el propio Jorge Newbery, quien había reflexionado sobre la posibilidad de realizar semejante empresa.

Sin embargo, la muerte de Newbery en marzo de 1914 cambió el curso de los acontecimientos. El célebre aviador argentino falleció en Mendoza cuando se preparaba para realizar nuevas actividades aeronáuticas. Su desaparición provocó una profunda conmoción en el ambiente aeronáutico sudamericano⁶. Para Bradley, la pérdida tuvo además una dimensión personal. Había desaparecido su mentor, compañero y amigo. Fue entonces cuando decidió retomar el antiguo proyecto del cruce andino y convertirlo en un homenaje permanente a la memoria de Newbery. Fue así que Bradley tendría que buscar un compañero, quien tuviera la experiencia y el arrojo necesario, de manera que poder cumplir este tan particular desafío.

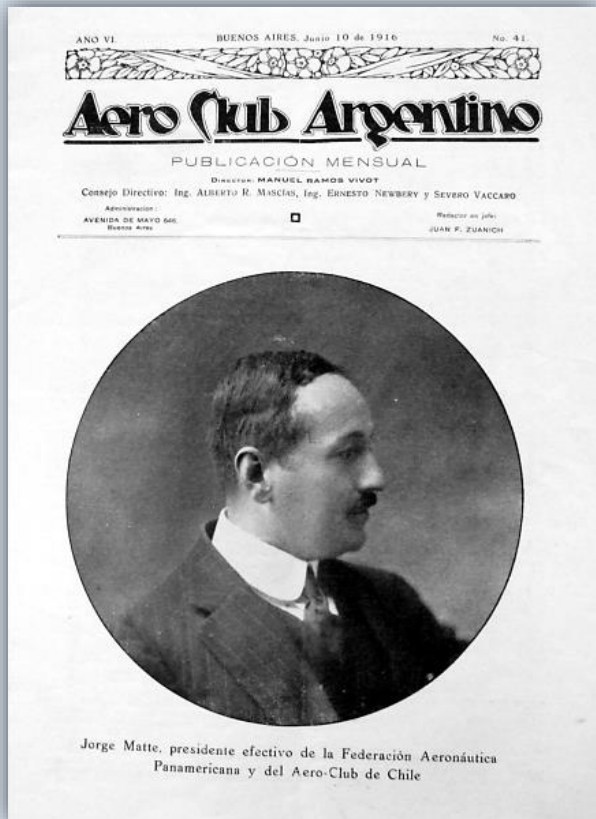
La iniciativa parecía temeraria

Muchos especialistas consideraban imposible atravesar la cordillera en globo. Existían dudas respecto a las corrientes de altura, la capacidad de ascender lo suficiente para superar las montañas y la supervivencia de los tripulantes en condiciones extremas.

⁵ “La travesía aérea de los Andes volvía a ser tema dominante en la opinión pública, conforme lo reflejaba la prensa. El piloto Eduardo Bradley confió al autor de este libro su secreto deseo de tomar a su cargo el audaz reto a la mole andina lanzado por Newbery, y, puestos ambos de acuerdo para compartir los azares de tal empresa, comenzamos a trabajar en su estudio y preparación”. Zuloaga, Angel María. *La victoria de las alas. Historia de la aviación argentina y su base filosófica*. Edición 1958. Página 93.

⁶ Traub Gainsborg, Norberto. *Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo*

Pero Bradley estaba convencido de que la empresa podía realizarse, y así lo expresaría junto a su experimentado camarada del aire, Ángel María Zuloaga⁷.



Es curioso observar también que esta iniciativa iniciara un año antes, cuando en 1915, el Aero Club de Chile presidido por don Jorge Matte Gormaz, formulara una invitación a los Aero Club argentino y brasileño, con ocasión de saludar a estas instituciones a raíz de la reunión en Santiago de los Cancilleres del A. B. C.⁸.

La intención principal del Aero Club de Chile de invitar a sus homólogos de América, fue para participar del *"Primer Congreso Panamericano de Aviación"*, con el fin de echar las bases de una *Asociación Aeronáutica Panamericana*, que tendría por objeto unificar el pensamiento y la acción aérea en el continente⁹. Para apoyar este trascendental evento, nuestro gobierno patrocinó ampliamente esta reunión a partir de mayo de 1915.

Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile en 1915, fue quien concretó la idea de la Federación.
(Foto: Boletín Aero Club Argentino)

Pese a que en aquellos días el mundo vivía los aciagos tiempos de la primera guerra mundial, Chile sería capaz de recibir delegaciones concurrentes de Brasil, Argentina, Perú, Uruguay, Bolivia, Paraguay¹⁰, Ecuador y Estados Unidos de Norteamérica, los cuales fueron representados concurrieron diplomáticos, académicos y aviadores, siendo la participación activa de uno de los más grandes personajes de la aviación americana y mundial de todos los tiempos, Alberto Santos Dumont, quien expresaría que la falta de comunicaciones era la causa de una Europa desunida y en guerra y hacía votos porque la aeronavegación *"perpetúe siempre una América unida y amiga"*.

⁷ Ibid.

⁸ "En el libro de actas del Aero Club de Chile, se dejó estampada, en la página 133, la cuenta relacionada con los primeros pasos dados con este fin. Allí se dice: El secretario Armando Venegas dio cuenta de los telegramas cambiados con los Aero Clubs de Argentina y Brasil, sobre la idea de fundar una Federación Aeronáutica Panamericana de acuerdo con el presidente, compenetrado de la necesidad que existe de estrechar las relaciones entre cada una de las sociedades aeronáuticas de América y de promover por este medio una nueva corriente de estudio y un mayor auge de la aviación en esta parte del continente, pues la Federación organizaría periódicamente congresos, conferencias, concursos y exposiciones que levantarían el espíritu y traerían mayor número de adeptos a esta importantísima rama de las ciencias". Flores Álvarez, Enrique. Historia Página 229.

⁹ El Segundo Congreso Científico Panamericano se inauguró en Washington el 27 de diciembre de 1915 con la asistencia de representantes de casi todos los países del continente. Fue en él que pocos días después, Alberto Santos Dumont expuso su recordado discurso de neto corte pacifista y panamericanista titulado *"Cómo el aeroplano puede facilitar las relaciones entre las Américas"*, en el que abogaba por la unión y la resolución conjunta de los problemas actuales y futuros que estaba generando la aviación. Su frase *"Todos los países europeos son viejos enemigos, mientras que aquí, en el Nuevo Mundo, podemos ser todos amigos"*, resume en forma breve y concisa el pensamiento de este gran aeronauta y aviador.

¹⁰ Si bien en muchos textos se afirma que esta nación fue representada por el célebre acróbata aviador, don Silvio Pettirossi, la realidad no se condice con ello.

Preparativos en Chile

Sea menester aclarar que este histórico vuelo, el primer cruce de la cordillera de los Andes con una aeronave, se concretaría tres meses después de finalizada la Conferencia Panamericana de Aviación, el 24 de junio de 1916, es decir, hace ya casi 110 años atrás.

Los estudios efectuados indicaban que el vuelo debía realizarse desde Chile hacia Argentina, pues las corrientes predominantes en altura parecían favorecer una trayectoria hacia el este, lo que obligó a trasladar materiales, equipos y personal a Santiago. El Aero Club Argentino respaldó el proyecto y facilitó dos globos -uno para pruebas, de 1.600 m³ de capacidad; y otro mayor de 2.200 m³, para el vuelo definitivo- además de equipos destinados a la producción de hidrógeno. Sin embargo, una vez en Chile surgieron problemas técnicos que amenazaron con frustrar la expedición.

El principal inconveniente fue la imposibilidad práctica de utilizar el sistema previsto para generar hidrógeno. Lejos de abandonar el proyecto, Bradley buscó soluciones alternativas. Finalmente se recurrió al gas de alumbrado disponible en Santiago, que contenía una proporción importante de hidrógeno y permitía inflar el globo con aceptables garantías de seguridad.

Para el éxito de esta valiente empresa, la colaboración chilena resultó fundamental no sólo en lo logístico sino también en el empuje ante la adversidad y la confianza y cooperación prestadas. Desde un primer momento, autoridades, técnicos y diversas instituciones facilitaron recursos y ese apoyo logístico para que la expedición pudiera continuar. Este aspecto suele pasar inadvertido en muchos relatos posteriores, pero constituye una dimensión relevante de la historia del primer cruce aéreo de los Andes, pues al igual que lo fue en 1817, con el cruce de los Andes por parte del Ejército Libertador, esta también fue una empresa construida gracias a la voluntad, fe y cooperación entre ambos países.

Ángel María Zuloaga

Para enfrentar semejante aventura era necesario contar con un acompañante experimentado, por ello la primera opción de Bradley había sido Julio Crespo Vivot, compañero en otros vuelos récord en globo. Fue finalmente ante su negativa de participar en esta arriesgada empresa, que Bradley eligió al entonces teniente Ángel María Zuloaga, oficial del Ejército Argentino quien era uno de los aeronautas más prometedores de su generación.

La elección fue acertada

Bradley y Zuloaga ya habían compartido vuelos de gran exigencia. Juntos habían establecido otras importantes marcas de altitud y distancia, desarrollando una confianza mutua que resultaría indispensable durante el cruce andino. El globo seleccionado para la travesía tenía el nombre de “Eduardo Newbery”, perpetuando así también un homenaje al hermano del pionero fallecido.

La travesía

La mañana del 24 de junio de 1916 llegó finalmente el momento esperado. Desde Santiago de Chile, el globo inició lentamente su ascenso ante la expectación de autoridades, periodistas y curiosos. Pocos podían prever si aquella aventura terminaría en éxito o tragedia.

A medida que la aeronave ganaba altura, las condiciones se volvieron cada vez más difíciles. La temperatura descendió bruscamente. El aire se hizo más escaso. Las corrientes atmosféricas

obligaron a los tripulantes a realizar continuas correcciones mediante la liberación de lastre. En algunos momentos la situación alcanzó niveles críticos. Para superar las cumbres fue necesario ascender hasta aproximadamente 8.100 metros de altura, cifra extraordinaria para la época. Los termómetros registraron temperaturas cercanas a los treinta grados bajo cero. El frío, la falta de oxígeno y el agotamiento físico sometieron a ambos hombres a una prueba extrema.

Según relatos posteriores, Bradley y Zuloaga debieron desprenderse progresivamente de distintos elementos para ganar altura. La prioridad era mantenerse por encima de las montañas y evitar cualquier contacto con las cumbres andinas. Tras aproximadamente tres horas y media de vuelo, el globo inició el descenso sobre territorio argentino. Finalmente tomó tierra en las cercanías de Uspallata, en Mendoza. La Cordillera de los Andes había sido vencida por primera vez desde el aire.



La llegada a Uspallata y el abrazo con quienes recibieron a Zuloaga y Bradley

Héroes de dos naciones

La noticia se difundió rápidamente por ambos lados de la cordillera. Las celebraciones fueron multitudinarias. Bradley y Zuloaga fueron recibidos como héroes nacionales. Distinciones oficiales, medallas y homenajes reconocieron una proeza que había capturado la imaginación pública.

La importancia del vuelo trascendía el ámbito deportivo. La travesía demostraba que la navegación aérea podía superar barreras geográficas consideradas infranqueables. En cierta medida, anunciaba el futuro de las comunicaciones aéreas entre Chile y Argentina.



Años después, otros pioneros continuarían ampliando los límites de la aviación andina. Entre ellos destacaría el aviador chileno Dagoberto Godoy, quien en 1918 lograría el primer cruce en avión de los Andes por su parte más alta. Sin embargo, la hazaña de Bradley y Zuloaga había abierto previamente el camino psicológico y técnico para imaginar esa posibilidad.

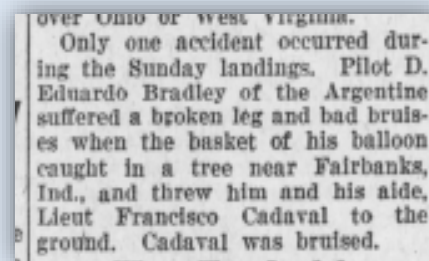
Más allá del histórico cruce en globo

Aunque el cruce de los Andes constituye el episodio más conocido de su vida, la trayectoria de Eduardo Bradley no terminó allí.

Otra consecuencia tangencial muy recordada para Chile de la Conferencia, además del histórico cruce de la Cordillera de los Andes en el globo “Eduardo Newbery”, tripulado por dos de los delegados argentinos, Eduardo Bradley y Ángel María Zuloaga; será el trascendente regalo del otro globo que habían llevado a Chile, el “Teniente Origone”, el que tras la hazaña cumplida, fue donado al Aero Club local como justo reconocimiento del apoyo prestado¹¹.

Por otra parte, Bradley participó activamente durante las décadas siguientes, en el desarrollo de la aviación comercial sudamericana. Se vinculó con empresas pioneras del transporte aéreo, colaboró con proyectos de integración continental y desempeñó funciones directivas en compañías que ayudaron a construir las futuras rutas aéreas internacionales.

Su experiencia como aeronauta, organizador y dirigente le permitió transformarse en una figura relevante de la aviación civil argentina, llegando a ser Secretario de la Dirección de Aeronáutica Civil. En 1929 incluso participó de la *18th annual Gordon Bennett international trophy race* de globos, donde resultó accidentado¹² y no pudo continuar.



Su desempeño en la aviación civil, le permitió distinguirse también, como gerente de *New York, Río, Buenos Aires Airline* (NYRBA)¹³ y posteriormente, tras la quiebra de la pionera aerolínea, continuó como presidente de Pan-American Argentina.

Años más tarde, será el director ideólogo de “Aerovías Argentinas”¹⁴; reflejando con ello, la extraordinaria evolución tecnológica que habría de presenciar a lo largo de su vida.

¹¹ Con este aerostato de 1.600 mts³ entregado a fines de junio de 1916, y más otro de 300 metros cúbicos recibido por manos del Instructor italiano Sr. Ernani Mazzoleni, piloto avecinado en Argentina, se iniciarán finalmente, los primeros cursos de aerostación en Chile. “Con este material y otros elementos obtenidos en el país, el Aero Club procedió a organizar e instalar un parque aerostático en las inmediaciones de la fábrica de gas San Borja y posteriormente en el Club Hípico”. (Fuente consultada: Historia Aeronáutica de Chile. Flores Álvarez, Enrique. 1950. Pág. 268)

¹² Diario *The Milwaukee Leader*. Lunes 30 de septiembre de 1929. Pág.3.

¹³ El 21 de agosto de 1929, NYRBA comenzó a operar vuelos diarios entre Buenos Aires y Montevideo utilizando aviones modelo S-38. El 1 de septiembre de 1929 se inauguró una ruta a Santiago de Chile y, el 29 de noviembre del mismo año, comenzó un servicio entre Buenos Aires y Yacuiba (Bolivia) con múltiples escalas. Las operaciones en Brasil se iniciaron el 24 de enero de 1930 con la creación de la filial brasileña NYRBA do Brasil, cubriendo rutas a lo largo de la costa brasileña. Bradley participó en vuelo inaugural entre Buenos Aires y Miami que se realizó entre el 19 y el 25 de febrero de 1930, empleando ocho hidroaviones Commodore distintos, tras lo cual el servicio pasó a ser regular. Es interesante destacar que las postas de reabastecimiento, consistió en barcas y embarcaciones situadas a intervalos de entre 125 y 460 millas a lo largo de las rutas.

¹⁴ El proyecto de aerolínea comercial surgido a mediados del siglo XX, fue impulsado por el pionero de la aviación argentina Eduardo Bradley. La empresa no prosperó y fue disuelta sin volar debido a que el Estado argentino decidió unificar la aviación comercial y crear una única aerolínea de bandera nacional: Aerolíneas Argentinas, fundada en 1950.

Un legado que merece ser recordado

Eduardo Bradley falleció en Buenos Aires en mayo de 1951. Con el paso de las décadas, su figura quedó parcialmente eclipsada por otros nombres más conocidos de la historia aeronáutica.

Miles de personas admiraron el cruce de los Andes realizado por Eduardo Bradley y Ángel María Zuloaga en junio de 1916. Sin embargo, el verdadero significado de aquella empresa no reside únicamente en el éxito del vuelo, sino en las nuevas posibilidades que ayudó a revelar. Este hito aeronáutico de fe y voluntad cumplido por primera vez, cambió el paradigma sobre aquella aun respetada cordillera. Con esta esta hazaña, se dejaba atrás la barrera geográfica para comenzar a ser considerada un espacio susceptible de ser traspasado por medios aéreos y que ahora se establecía como un puente de progreso y amistad que permitiría unir, integrar y constituir con ello, un futuro.

Es con ello que las grandes transformaciones históricas suelen comenzar de esta manera. Antes de convertirse en una realidad cotidiana, deben existir hombres capaces de demostrar que aquello que parece imposible puede hacerse. Bradley perteneció precisamente a esa categoría de pioneros. Su legado no se mide sólo por los kilómetros recorridos ni por la altura alcanzada, sino por haber contribuido a modificar la percepción de los límites más allá de una proeza deportiva que la naturaleza imponía a las comunicaciones sudamericanas. Es así que desde entonces, cada cruce de las altas cumbres de la cordillera, sea en globo, avión, planeador o cualquier otro tipo de aeronave, constituyen una continuidad histórica de aquel desafío o primera demostración consolidada fortuitamente en 1916.

Setenta y cinco años después del fallecimiento de Eduardo Bradley, esa sigue siendo la razón principal por la que su nombre conserva vigencia, -finalmente no por haber cruzado los Andes- sino, por haber ayudado a demostrar que podían ser cruzados, y luego, por trascender en este empeño de hacer más grande a la aeronáutica en su función de crecimiento y servicio a las naciones.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes consultadas:

Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la Aviación en Chile*. Tomo I. 1933

Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. 1950 .

<https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:350747>

Halbritter, Francisco. *"Primera conferencia aeronáutica panamericana". Antecedentes y consecuencias.*

Traub Gainsborg, Norberto. *Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo posterior*. Journal of Technological Possibilism. ISSN 0719 - 174X Hors-série. Noviembre de 2017.

http://www.possibilism.usach.cl/sites/possibilism.usach.cl/files/paginas/hors-serie_01_2.pdf

Venegas de la Guarda, Armando. *Recuerdos de casi un siglo*. Editorial del Pacífico, S.A. Santiago de Chile. 1976.

<https://www.infobae.com/sociedad/2026/06/24/a-110-anos-del-primer-cruce-de-los-andes-en-globo-la-muerte-en-cada-rafaga-de-viento-y-un-adios-cabezas-duras-como-despedida/>

Agradecimientos a los señores Roberto Francisco Zagal Ahumada y Walter Marcelo Bentancor

