



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO

FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

CARRERA: LICENCIATURA EN TURISMO

TESIS DE GRADO

TÍTULO

**Turismo literario a través de la escritura de Antoine de Saint-Exupéry inspirada en
Chubut (Patagonia Argentina).**

NOMBRE DE LA TESIS: Téc. PATRICIA ALEJANDRA HERNANDEZ

DIRECTORA DE TESIS: Esp. MARIA EUGENIA DOMINGUEZ

FECHA DE PRESENTACIÓN: DICIEMBRE DE 2024

RESUMEN

Dentro de la amplia clasificación del turismo, se encuentra el turismo literario como modalidad del Turismo cultural. Para abordarlo, en este caso se toma como base la escritura de Antoine de Saint-Exupéry inspirada en Chubut, Patagonia Argentina, la cual se centra en tres obras: *Vuelo nocturno*, *El Principito* y *Un sentido de la vida*.

La tesis reseña la vida de Antoine de Saint-Exupéry, su pasión por el vuelo, la lectura y la escritura desde temprana edad; se investigan y sitúan los lugares de memoria relacionados con su actividad laboral, su vida y sus escritos, en las ciudades de Comodoro Rivadavia, Trelew e Isla de los Pájaros, ubicadas en la zona costera de la provincia de Chubut.

El motivo de dicha elección es que estas ciudades formaron parte de la Línea Sur de Aeroposta, la empresa en la que Saint-Exupéry era Director y piloto, por tal razón eran frecuentadas por él y citadas en sus escritos. Por otro lado, en ellas hay lugares de memoria, como placas recordatorias, Banco de la Libertad, hoteles en los que pernoctaba, aeroclubes, aeródromos que se conectan con su historia; el barrio Próspero Palazzo cuya raíz es aeronáutica y la toponimia de sus calles da cuenta de ello, la Escuela Provincial N° 722 “Próspero Palazzo” y la Biblioteca Popular “Antoine de Saint-Exupéry”.

Así también en Isla de los Pájaros, geoforma que inspiró el dibujo de la boa que come un elefante, hay cartelera explicativa en la que se detalla dicha inspiración, el trabajo de Saint-Exupéry en Aeroposta, y reseña la exposición en el lugar del avión Laté 25, el cual luego se llevó a Morón para su restauración.

Se toman estos lugares de memoria como atractivos turísticos, y se propone el diseño de la Ruta Turística Literaria Antoine de Saint-Exupéry, como una alternativa innovadora y creativa, que contribuye a ampliar la oferta turística de la provincia del Chubut.

Palabras claves: Turismo literario - Antoine de Saint-Exupery - lugares de memoria - ruta turística Literaria Antoine de Saint-Exupéry

ABSTRACT

Within the broad classification of tourism, there is literary tourism as a modality of cultural tourism. To address it, in this case, the writing of Antoine de Saint-Exupéry inspired by Chubut, Patagonia Argentina, is taken as a basis, which focuses on three works: *Night Flight*, *The Little Prince* and *A sense of Life*.

The thesis reviews the life of Antoine de Saint-Exupéry, his passion for flying, reading and writing from an early age, and investigates and locates the places of memory related to his

work activity, his life and his writings, in the cities of Comodoro Rivadavia, Trelew and isla de los Pájaros, located in the coastal area of the province of Chubut.

The reason for this choice is that these cities were part of the Southern Line of Aeroposta, the company in which Saint-Exupéry was Director and pilot, for which reason they were frequented by him and mentioned in his writings. On the other hand, there are places of memory in them, such as commemorative plaques, the Bank of Liberty, hoteles where he spent the night, aeroclubs, aerodromes that are connected with his history; the Próspero Palazzo neighborhood whose roots are aeronautical and the toponymy of its streets reflects this, the Provincial School N° 722 “Próspero Palazzo” and the Popular Library “Antoine de Saint-Exupéry”.

Likewise, on Isla de los Pájaros, a geoforn that inspired the drawing of the boa eating an elephant, there is explanatory signage detailing this inspiration, Saint-Exupéry’s work on Aeroposta, and describing the exhibition on site of the Laté 25 plane, which was later taken to Morón for restoration.

These places of memory are taken as tourist attractions, and the design of the Antoine de Saint-Exupéry Literary Tourist Route is proposed, as an innovative and creative alternative, which contributes to expanding the tourist offer of the province of Chubut.

Key words: literary tourism- Antoine de Saint-Exupéry- places of memory- literary tourist route Antoine de Saint-Exupéry

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a Dios, pilar fundamental de mi vida.

A mi esposo y a mi madre, cuyo amor, cuidados y aliento me animan permanentemente.

Y a todas las personas que de una u otra forma contribuyeron y fueron parte de este proyecto.

Les estoy infinitamente agradecida.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO 1 - ASPECTOS TEÓRICO - METODOLÓGICOS	8
1.1 Consideraciones teóricas sobre Turismo literario	8
1.1.1 Estado del Arte	8
1.1.2 Contexto Conceptual	11
1.2 Construcción Metodológica	16
CAPÍTULO 2: RESEÑA DE LA VIDA DE ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY	20
CAPÍTULO 3: PASIÓN POR EL VUELO, LA LECTURA Y LA ESCRITURA.	33
CAPÍTULO 4: LA OBRA LITERARIA DE ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY INSPIRADA EN CHUBUT	44
CAPÍTULO 5: LUGARES DE MEMORIA	56
5.1 Placas recordatorias	57
5.1.1 En Comodoro Rivadavia	57
5.1.2 En Trelew	62
5.2 Bancos de la libertad	63
5.2.1 En Comodoro Rivadavia	64
5.2.2 En Trelew	68
5.3 Aeroclubes y Aeródromos	72
5.3.1 En Comodoro Rivadavia	72
5.3.1.1 Aeródromo de Km 9	72
5.3.1.2 Aeroclub “13 de diciembre”	76
5.3.2 En Trelew	79
5.3.2.1 Aero Club Trelew	79
5.4 Hoteles emblemáticos	82
5.4.1 En Comodoro Rivadavia	82
5.4.1.1 Hotel Colón	82
5.4.2 En Trelew	86
5.4.2.1 Touring Club Hotel	86
5.5 Isla de los pájaros	90
5.6 Barrio Próspero Palazzo	92
5.6.1 Toponimia de calles del barrio	93
5.6.2 Escuela Provincial N° 722 Próspero Palazzo	95
5.6.3 Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry	97
CAPÍTULO 6: PROPUESTA DE RUTA LITERARIA ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY Y SU PASO POR CHUBUT.	100
CONSIDERACIONES FINALES	106
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	110
ANEXO 1 - PROPUESTA DE LA RUTA TURÍSTICA LITERARIA ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY EN CHUBUT.	126
ANEXO 2 - ENTREVISTAS	134

INTRODUCCIÓN

La mayoría de los proyectos tienen su génesis en un pensamiento, un gusto personal, un hecho, una imagen, y éstos se van encadenando hasta producir un resultado.

La elección del tema de esta tesis tiene su nacimiento en mi niñez ya que cuando leí el libro *El Principito* de Antoine de Saint-Exupéry, fui impactada por su prosa. Esta reacción volvió a repetirse cada vez que lo leí, lo que produjo que las ideas y reflexiones adquirieran más profundidad.

Años más tarde descubrí que estaba muy relacionado con otro tema que me apasiona: la Aeroposta, cuya historia y actividad en la ciudad de Comodoro Rivadavia se vinculó con el Barrio Próspero Palazzo. Saint-Exupéry era piloto y coordinador de vuelos de América del Sur, y piloteó uno de los aviones que inauguró la Línea Bahía Blanca-Comodoro Rivadavia en 1929, aterrizando en el aeródromo de km 9, a escasa distancia de mi hogar.

En forma autodidacta comencé a investigar y acopiar información, la que adquirió mayor significado debido a la relación que mi barrio tiene con la aeronavegación. No solamente se conserva el lugar físico donde funcionaba el Aeródromo que Aeroposta utilizaba, que hoy forma parte del Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi, sino que la toponimia de las calles está vinculada al tema, como por ejemplo calle Saint-Exupéry, Jean Mermoz, L. Cambaceres, Vicente Almonacid, 1º de noviembre, entre otras.

A esto se sumó el gusto por la literatura, el antecedente de un trabajo sobre Turismo literario realizado en la cátedra Metodología de la Investigación Social, que permitió identificar la relación entre Antoine, su escritura, Aeroposta y el Turismo.

De esta forma se arribó a la tesis “Turismo literario a través de la escritura de Antoine de Saint-Exupéry inspirada en Chubut (Patagonia Argentina)”, que analiza cómo los lugares públicos de memoria, a través de la escritura de Antoine de Saint Exupéry inspirada en Chubut, se constituyen como atractivos turísticos para la implementación del turismo literario a partir de las siguientes dimensiones: su biografía y obra; la Aeroposta y los lugares de memoria. Por ende, esta trama entrelaza la literatura y el viaje, las palabras del autor y los lugares.

Si bien el turismo literario, como modalidad del turismo cultural, es una práctica de larga data y muy utilizada en Europa, no es tan frecuente en Argentina y Chubut, por lo cual esta propuesta se caracteriza por ser innovadora y creativa.

El objetivo general es analizar los lugares públicos de memoria de la escritura de Antoine de Saint Exupéry inspirada en Chubut, Patagonia Argentina, como atractivos del turismo literario.

Para ello se describe la obra literaria de Saint-Exupéry inspirada en Chubut; se analiza su trabajo en Aeroposta en la Línea Buenos Aires-Comodoro Rivadavia; se relevan los lugares de memoria en Chubut vinculados al autor; se reconoce la potencialidad de la implementación del turismo literario como modalidad del turismo cultural; se identifican y visibilizan potenciales programas de turismo literario basados en las obras de Antoine.

El diseño de la tesis es flexible, la investigación exploratoria y descriptiva, asimismo se trabajará con una metodología cualitativa cuyos insumos son las entrevistas con informantes clave, fuentes escritas y material audiovisual.

La tesis se divide en seis capítulos: en el primero se presentan las consideraciones teóricas del Turismo Literario, el estado del arte del tema, el contexto conceptual y la construcción metodológica del trabajo de investigación. En tanto que en el Segundo, se reseña de la vida de Antoine de Saint-Exupéry, en el que da cuenta de la constitución de su familia, su niñez, momentos destacados de su vida. Se aborda su trayectoria académica, sentimental, su trabajo en la aviación, su paso por Argentina, el exilio, sus libros escritos y por último, su enigmática desaparición.

En el capítulo Tres titulado “Pasión por el vuelo, la lectura y la escritura” se describe cómo ensambló estos tres intereses a lo largo de toda su vida. Su madre fomentó la lectura y escritura por lo cual Antoine se inició en este arte a los cinco años, leyendo un panfleto.

Se relata cómo las hazañas de navegación aérea en sus albores lo impactaron, sus visitas al aeródromo de Ambérieu (Francia) donde voló por primera vez, y sus experiencias hasta obtener su carnet de piloto militar y civil. Se describe el trabajo como jefe de escala de la base de Aéropostal en Cabo Juby (protectorado español en Marruecos); luego su estadía en Argentina, donde trabajó en la filial de la empresa francesa, llamada Aeroposta, en el cargo de Coordinador de Vuelos en América del Sur. Asimismo, se destaca la construcción de la ruta sur a Patagonia con la incorporación de vuelos nocturnos. Se menciona su partida de Argentina hacia Francia, su exilio y las misiones de reconocimiento aéreo en Francia.

En el capítulo Cuatro llamado “La obra literaria de Saint-Exupéry inspirada en Chubut” se describen tres libros que tuvo a esta provincia como musa inspiradora y se demuestra dicha inspiración.

Vuelo nocturno se compone de veintitrés capítulos en los que Saint-Exupéry relata la epopeya de los pioneros de la aviación en Patagonia Argentina, con la innovación de los

vuelos nocturnos, cuyo protagonista es Fabián. Relata un incidente grave de tempestad en la ruta Comodoro Rivadavia - Trelew; muestra la fatiga que sufría la tripulación y los responsables de la red, como así también las condiciones de trabajo a las que estaban sometidos.

El segundo libro es *El principito* que fue publicado por primera vez en inglés en 1943, y luego de su muerte en francés. Se citan autores que adujeron que el libro se empezó a escribir en Argentina y que el dibujo de la boa que tragó un elefante se inspiró en Isla de los Pájaros. Aunque, también se mencionan otras versiones acerca de la inspiración.

Se considera a *El principito* como un libro infantil, pero en realidad es una crítica a la adultez que toca temas profundos como el sentido de la vida, la amistad, la soledad, el amor, el sentimiento de pérdida, la libertad, la contemplación de la naturaleza y la responsabilidad.

El tercer libro considerado es *Un sentido de la vida* cuya edición se dio luego de su muerte en 1960, primero en francés y luego en castellano. Es una compilación de textos en los que se refleja su inquietud sobre los problemas de la humanidad, en los que habitualmente reflexionaba. Contiene su primer relato, *El aviador*, publicado en 1926, y *El piloto y las potencias naturales* en el que narró sobre la lucha de un avión contra un ciclón patagónico y describió en detalle el informe técnico del vuelo con datos específicos de Chubut.

El capítulo Cinco “Lugares de memoria” describe los sitios relevados en Comodoro Rivadavia, Trelew e Isla de los pájaros. Entre los lugares de memoria que se identifican, se encuentran aeropuertos, placas conmemorativas, aeródromos, el barrio Próspero Palazzo, su toponimia de calles asociadas a la Aeroposta, la Escuela Provincial N°722 y la Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry, Bancos de la Libertad, hoteles y la Reserva Natural de Isla de los pájaros. Además, se comparten fotografías, información obtenida de diversas fuentes, audiovisuales y entrevistas a informantes clave.

El último capítulo, el sexto, “Propuesta de Ruta Literaria Antoine de Saint-Exupéry y su paso por Chubut” que incluye los conceptos necesarios para su diseño, el que se llevará a la práctica a través del proyecto de una ruta turística literaria que pretende incentivar al lector a tener su propia experiencia en los lugares descriptos por el autor, o asociados a él y su obra. Se explica la metodología para diseñar la ruta, se esboza la misma como así también el mapa con la identificación y ubicación de los diferentes componentes del recorrido y el relato que acompañará el itinerario, así como las recomendaciones pertinentes a tener en cuenta para su ejecución.

CAPÍTULO 1 - ASPECTOS TEÓRICOS - METODOLÓGICOS

1.1 Consideraciones teóricas sobre Turismo literario

En el presente capítulo se presentan las consideraciones teóricas del Turismo Literario, el estado del arte del tema, el contexto conceptual y la construcción metodológica del trabajo de investigación, que sirvieron de sustento para la tesis.

1.1.1 Estado del Arte

En esta instancia se relevaron tesis y artículos científicos acerca del turismo literario en diferentes escenarios geográficos del país y del mundo, a fin de valorar con amplitud el desarrollo de esta práctica turística.

Se seleccionó la tesis titulada “Antequera, un paisaje cultural para el turismo literario” de Tamara García Carmona (2016), de la Universidad de Málaga, España. En ella define al turismo literario como modalidad de turismo cultural establecida por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, (en adelante UNESCO), a través de la Red de Ciudad de la Literatura, lo que permitió que se incorpore en la oferta turística de España.

El paisaje cultural de Antequera es un recurso excepcional para el turismo literario, y coincide con los lugares más visitados y atractivos de esta ciudad para el turismo cultural en general. Posee dos infraestructuras literarias: la Biblioteca de San Zoilo y el Archivo Histórico, y lugares que se potenciaron como recursos culturales para el turismo literario como los Dólmenes de Antequera y la Real Colegiata de Santa María.

Destaca a Antequera como la ciudad con más poetas del país y por ser portadores de gran riqueza literaria desconocida por extranjeros y locales, por lo cual el turismo literario amplía la oferta turística, y es el nicho con mayores posibilidades, ya que reúne todas las condiciones para llevarlo a cabo.

También se examina el artículo científico “Amakusa como caso extraordinario del Turismo literario en Japón: Gosoku no kutsu y el descubrimiento del otro”, de Dámaso Ferreiro Possé de la Universidad Hiroshima, Japón (2017).

El autor muestra cómo la literatura y el turismo mantienen una convivencia en la que ambos son beneficiados. Ve en el turismo la búsqueda de identidad personal, la cual representa una actividad dialéctica con el “otro”. Afirma que viajar es ir en la búsqueda del conocimiento, aquello que es diferente a nosotros: otros paisajes, personas, ambientes, situaciones, es “ir al otro”.

Por otra parte, expresa que las rutas literarias promueven el contacto directo y físico con los lugares citados en una obra literaria, y permite analizar, interpretar, vivir una experiencia de forma novedosa. Considera que tiene una implicancia dual, ya que da vida a obras literarias, y es sostenible ya que otorga a la comunidad un aporte económico que puede perdurar en el tiempo.

En la literatura japonesa es clásico que una crónica de viaje vaya acompañada de una búsqueda personal, y en este caso, con la inclusión de una temática occidental y cristiana. Estos escritos en principio tuvieron mucha aceptación, luego fueron olvidados, y en años recientes volvieron a tener relevancia, fueron puestos en valor y recreados a través del turismo literario en Amakusa, el cual es una de las actividades de mayor peso dentro de lo ofertado.

El autor destaca que las rutas literarias hacen eclosión a nivel mundial y Amakusa se inscribe dentro de ese movimiento. Por ende, la obra y la isla aumentan en forma conjunta su popularidad.

En el contexto latinoamericano, el artículo de investigación “Turismo literario, ambiente histórico y “Santandereanidad”: representaciones narrativas sobre el territorio santandereano” de Luis Pérez Pinzón (2016) de la Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga - Colombia, muestra al turismo literario como emergente de la geografía humana y la historia cultural, el cual a través de la narración redescubre espacios significativos de cada territorio.

El territorio santandereano posee 200 obras literarias de carácter narrativo en el período 1900-1950, las cuales construyeron el imaginario del lugar y promovieron la creación de espacios de identidad y recreación colectiva como el Parque Nacional del Chicamocha (Panachi), como así también contribuyeron a la reafirmación de los sentidos de Patria e identidad territorial.

Enfatiza la relación turismo y literatura como una tendencia creciente, aunque también hay una contraparte que es la alta oferta recreativa en balnearios y lugares de aventura que limitan la consolidación de nuevas alternativas de turismo sostenible como las rutas asociadas al turismo literario e histórico.

Por otro lado, se aborda la tesis “A Casa do Rio Vermelho: De lugar de memória a lugar literário –uma possibilidade de turismo cultural sustentável em Salvador, Bahia, Brasil” cuya autora es Juliana Menezes (2020).

Se toma la casa-museo de Rio Vermelho, última residencia del escritor brasileño Jorge Amado como lugar de memoria (Nora, 1993) y lugar literario (Quinteiro & Baleiro, 2019) ya que posee elementos de significado afectivo, histórico, cultural y literario, y atrae a turistas y también a residentes, desde su apertura al público en 2014.

La casa y el jardín fueron decorados por Jorge y su esposa Zélia, contiene obras de arte que muestran su religiosidad, y cuadros de grandes pintores como Picasso y Di Cavalcante, entre otros. Acorde a lo dicho por Nora (1992) los lugares de memoria “son lugares, efectivamente, en los tres sentidos de la palabra, material, simbólico y funcional, pero simultáneamente en grados diversos” (p. 33), características reunidas por la casa-museo.

Destaca las potencialidades de la cultura bahiana como música, gastronomía, religión, carnaval, playas, iglesias y casas de Pelourinho –centro histórico de la ciudad-, y hace hincapié en la potencialidad literaria ya que la mayoría de los romances de Jorge Amado transcurren allí, como por ejemplo la conocida “Doña Flor y sus dos maridos” de 1966.

Señala que, según Richards (2000) “el turismo cultural es aquel en el cual las personas cuando viajan buscan consumir cultura, y esto acompaña a las tendencias del mundo globalizado” (p.73). La autora acota que en este contexto el interés por el turismo literario se incrementó y atrae a los turistas, los cuales al visitarlos resignifican los lugares y los transforman en “lugares literarios”. Simoes (2018) citado por Menezes (2020, p. 78) afirma que, “al entenderse a la casa como lugar literario, la literatura es una posible potencializadora de sustentabilidad”.

Además de dar visibilidad a la cultura local y a la literatura de Jorge Amado, la casa-museo tiene la posibilidad de generar conocimiento y de motivar a la lectura a residentes, turistas y sobre todo a grupos de estudiantes; es una conexión entre el pasado y el presente que genera ideas para proyectar el futuro y así contribuir a la formación ciudadana.

En Argentina, se examinó la tesis “Turismo literario como una alternativa innovadora para el desarrollo local: El caso de la ciudad de La Plata y una novela de Bioy Casares” de Melina Corrado de la Universidad Nacional de La Plata (2016), en la cual se muestra al turismo literario como una nueva alternativa para el desarrollo local.

Propone un circuito turístico innovador como alternativa para la activación de un conjunto de recursos potencialmente turísticos en La Plata. Se destaca que los libros tienen la facultad de motivar a cualquier persona a conocer los paisajes, lugares y/o itinerarios que se describen en sus páginas, por lo cual toma como referencia para la construcción del circuito la obra *La aventura de un fotógrafo en La Plata* de Adolfo Bioy Casares (1985), ya que vincula esta obra con la ciudad. El autor describe con agudeza cada rincón de La Plata y el sentir de sus personajes, principalmente del protagonista, por lo cual es una obra distintiva y con gran potencial para el turismo literario de la ciudad. Por otra parte, el protagonista es un fotógrafo que recorre la ciudad con su cámara, la cual es también un elemento común para la experiencia turística.

1.1.2 Contexto Conceptual

Conceptualizar al turismo es una tarea compleja ya que se lo puede estudiar desde diversas perspectivas y disciplinas, por lo cual, luego de muchos debates la Organización Mundial del Turismo (en adelante ONU Turismo) (OMT, 1994, p. 46) tomó los puntos positivos de las definiciones existentes, y adoptó la siguiente: “el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancia en lugares distintos a su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otro”.

Por otra parte, la definición de turismo no es unívoca, y puede hacer énfasis en el turismo como una actividad socioeconómica, teniendo en cuenta al espacio y al área psíquica de los actores, según lo describe Capece (1997):

una actividad productora de bienes y servicios que, respetando los límites físicos del espacio en que se desarrolla y los psíquicos de los habitantes y demás actores, son destinados a quienes deciden desplazarse temporal y voluntariamente por cualquier motivo fuera del lugar de residencia habitual sin incorporarse al mercado de trabajo del lugar de destino (p. 31).

También se tienen en cuenta otras variables, dada su complejidad involucra procesos sociales, económicos, culturales y políticos, los cuales son planteados mediante el siguiente concepto:

El turismo como práctica social, así como las actividades productivas asociadas a él, se organiza en torno a ciertos elementos naturales, históricos, culturales de algunos lugares que son valorizados como atractivos turísticos. Estos atractivos turísticos se

relacionan estrechamente con las imágenes, representaciones e ideas sobre ciertos lugares que tienen los turistas y que responden a expectativas, deseos, preocupaciones más o menos generalizadas. De esta manera, la condición de atraktividad es socialmente construida, recurriendo en parte a los atributos inherentes al lugar de destino, pero en parte también a otras cuestiones, tales como los intereses específicos de los actores sociales involucrados, entre ellos el estado, los hábitos y costumbres, las modas, etcétera. (Bertoncello, Castro y Zusman, 2003, p. 2)

De esta forma se puede observar la amplitud con que se puede conceptualizar al turismo, teniendo en cuenta diferentes perspectivas o haciendo énfasis en distintas aristas.

Además, para poder desarrollarse, el turismo necesita de un insumo que son los atractivos turísticos, definidos por Guzmán-Sala, Mayo-Castro y Pérez-Sánchez (2012, p. 64) como “un lugar de interés que los turistas visitan, generalmente por su valor cultural inherente o exhibido, significancia histórica, belleza natural o artificial, originalidad, porque es raro, misterioso, o para la recreación y diversión”.

Por su parte Navarro (2015, p. 354) define al atractivo turístico como aquellas “representaciones y/o recursos turísticos creados o convertidos (contemplación, interpretación, participación) para facilitar la experiencia turística”.

Es necesario aclarar que muchos autores consideran sinónimos al recurso turístico y al atractivo turístico, mientras otros los identifican con distinta función. Navarro (2015, p. 348) conceptualiza a los primeros como “bienes (naturales, culturales y humanos, tangibles e intangibles, muebles e inmuebles) con características relevantes”. De esta forma los recursos turísticos, originan a los atractivos turísticos, es decir que éstos se sustentan en los recursos turísticos. Navarro sostiene que la identificación de un recurso se realiza mediante acciones de reconocimiento y valoración, se da a conocer, se hace visitable, se facilita la experiencia turística, se proveen las instalaciones adecuadas, se desarrolla un relato, y se generan actividades desde el ámbito público o privado permitiendo sea visitable (p. 351). En palabras del autor, “Atendiendo a las cualidades sobresalientes del recurso, este puede ser valorado por su relevancia” (p. 348).

Para la clasificación formal de los recursos turísticos, Navarro (p. 345) propone una versión superadora basada en una propuesta sistémica del fenómeno turístico combinada con la clasificación de patrimonio desarrollada por la UNESCO. El autor explica que “se entendió al turismo como la interacción entre un Subsistema de Origen (visitantes) y un Subsistema de destino (constructo socio natural receptor)” (p. 345). A su vez el Subsistema de destino está

formado por los subsistemas natural, artificial, social, cultural, económico y político, y cada uno de estos posee recursos turísticos.

Asimismo, la clasificación del patrimonio de la UNESCO cataloga a los bienes según su origen como natural, cultural y humano, según su materialidad como tangibles o intangibles, y según su movilidad como muebles e inmuebles (Navarro, p. 346).

El Centro Interamericano de Capacitación Turística de la Organización de Estados Americanos, en adelante CICATUR-OEA, en 1974 propone una escala de valoración de los recursos turísticos, la cual es muy utilizada en Latinoamérica hasta la actualidad. En ella se valora a los recursos turísticos a partir de una única variable: su singularidad en términos geográficos. Las jerarquías de los recursos turísticos propuestas por CICATUR-OEA van de 0 a 5, es decir desde un recurso sin características relevantes, hasta un atractivo excepcional y de gran significación para el Mercado Turístico Internacional, equivalente a un recurso único en el mundo (Navarro, p. 348).

Por otra parte, Nicolau (2011) resalta que según el beneficio buscado por el consumidor, su comportamiento de consumo y sus características - sociodemográficas y psicográficas- se produce la segmentación de mercado, dando lugar a la aparición de nuevos nichos turísticos, y por ende la oferta se diversifica. Entre los más requeridos se encuentra el turismo cultural, del cual Crespi Vallbona y Pianells Costa (2003, p. 15) expresan “consiste en la visita de lugares destacados por su riqueza patrimonial, monumental o artística, por costumbres, tradiciones y la idiosincrasia de su gente, es un turismo que consume única y exclusivamente cultura”.

Como consecuencia de este interés, se produce la protección y redescubrimiento de las diferencias culturales y peculiaridades de identidad de los pueblos. Estos recursos y componentes son agregados y caracterizan el producto turístico de la localidad, abriendo un amplio abanico de posibilidades, entre ellas las rutas literarias, en las cuales algún personaje: poeta, escritor o dramaturgo, o alguna corriente literaria constituyen el eje del itinerario (Crespi Vallbona y Pianells Costa, p. 16).

Además, Corrado (2015, p. 20) toma en cuenta otro concepto: “el turismo cultural se compone de numerosas tipologías que implican turismo y cultura, con base en el patrimonio. Como ejemplos de dichas tipologías se pueden citar al turismo urbano, gastronómico, arquitectónico, arqueológico, cinematográfico, literario, exótico, etnográfico, enológico, de formación, etc.”.

En la actualidad, el turista está más informado debido a la accesibilidad que provee internet, las redes sociales, la amplitud de literatura turística, los programas de televisión

relacionados a viajes, etc., por lo cual es más activo, exigente y consume variedad de productos turísticos. Uno de esos productos es precisamente el turismo literario, el cual emerge del turismo cultural y se define como:

(...) una manifestación contemporánea de la búsqueda material de los espacios y ambientes que han sido significativos en la construcción de los imaginarios y representaciones derivados de los escritos literarios. Se trata de textos leídos a lo largo de la vida por los residentes, viajeros, visitantes y turistas al llegar hasta los lugares - que propician recuerdos o ensueños - asociados con un autor, edición o creación literaria (Magadán Díaz y Rivas García, (como se citó en Pérez Pinzón, 2017, párr. 2)

Es menester destacar la importancia que tiene el libro para el lector, en base al gran atractivo que éste genera despertando deseos de conocer los lugares en los que se desarrolla el relato, el lugar de nacimiento o fallecimiento del autor, su casa, los lugares que eran significativos, sus costumbres, su universo personal, todo lo que conecta el presente con el pasado, la realidad y la ficción, es decir que el libro funciona como un atractor turístico. (Magadán Díaz y Rivas García, 2012, p. 16).

Aunado a esto, Magadán Díaz y Rivas García (2012, p. 20) refieren al turismo literario como “una modalidad de turismo cultural que se desarrolla en lugares relacionados con los acontecimientos de los textos de ficción o con las vidas de los autores. Un nuevo turismo cultural que imbrica la ficción en el mundo real”.

Quinteiro, S. y Baleiro, R. (2017) citan a Brinkmann (2006), quien resaltó que en los desplazamientos se verifica una inversión de primacía de viaje sobre el texto, es decir que la literatura es el telón de fondo.

Asimismo, las autoras tomaron el aporte de Towner (2002), quien explica que se habla de turismo literario cuando es el texto el que da origen al viaje, y no a la inversa, en el cual por ejemplo se describen paisajes y sus etapas y episodios, como sucede con la llamada literatura del Grand Tour, época en la cual el viaje era el motivo y la literatura era la motivación.

Es necesario aclarar que no existen muchas definiciones de turismo literario, aunque el tema es relevante, y esta práctica se realiza desde hace mucho tiempo y se intensifica, convirtiéndose es un nicho en expansión en Inglaterra y España inicialmente, para luego desarrollarse en otros países de Asia, África, Oceanía y América.

Cabe acotar que para implementar el turismo literario es necesario identificar los lugares de memoria a través de los cuales se dé a conocer la obra literaria de Antoine de Saint

Exupéry inspirada en la provincia de Chubut, Patagonia Argentina. Según Pierre Nora (2008, p. 10) “La memoria es vida encarnada en grupos, cambiante, pendular entre el recuerdo y la amnesia (...) siempre aprovechable, actualizable, particular, mágica por su efectividad, sagrada”. Debido a que la memoria es cambiante es necesario el anclaje, la visibilización y sensibilización para lograr el reconocimiento de la sociedad, poner en valor y llevar a cabo el turismo literario.

En la década de los '80 surge la necesidad de instituir lugares de memoria debido a la globalización y otros cambios a nivel mundial, por lo cual Pierre Nora (1993, p. 10) expresa “Es necesario restituir la memoria instituyendo lugares públicos para ella”, a lo cual agrega que los lugares de memoria son un ensamble entre lo tangible y lo simbólico, y que allí se cristaliza y refugia la memoria, enraizada en lo concreto, el espacio, el gesto, la imagen y el objeto. Estos lugares nacen y viven del sentimiento de que no hay memoria espontánea, por lo cual hay que crear archivos, celebrar aniversarios, labrar actas, etc., para crear esa memoria que de otra forma no surge naturalmente.

Además, son un bastión al cual aferrarse, son materiales, simbólicos y funcionales, y están constituidos en forma dual por un juego de memoria e historia y son creados, fundamentalmente, para detener el tiempo y bloquear el olvido (Nora, 1992). Esta es la razón por la cual, es imprescindible traer a memoria la obra literaria de Antoine de Saint-Exupéry inspirada en Chubut, para posibilitar el turismo literario. Para ello, desde el turismo se organizan distintas propuestas a partir de programas turísticos, donde cada uno presenta distintas funciones y naturaleza, responde a diferentes nichos de mercado, presentando una operación y comercialización distinta.

Todo programa turístico se compone de un circuito o recorrido por un determinado sitio o destino, y un itinerario donde se concentren las prestaciones y debe apuntar a la satisfacción de las necesidades y motivaciones del usuario, ya sea turista o excursionista. En base a lo expuesto, y con el fin de desarrollar el turismo literario, se toma en cuenta lo planteado por Chan (2011), quien define a la ruta turística como aquella cuya función es promocionar un área, región o temática con potencialidad turística, y facilitar el encuentro entre el visitante y el lugar mediante un circuito. Estas se pueden llevar a cabo en espacios urbanos o rurales, bajo la forma de senderos o paseos temáticos, ya sea culturales, productivos o naturales; en este caso el tema es el turismo literario. Por otra parte, el circuito es la base con que se realiza la producción de una visita guiada o de una ruta turística, el cual está compuesto por: el destino, el patrimonio natural o cultural, la temática a abordar y el tiempo, según Chan.

1.2 Construcción Metodológica

La presente investigación se inscribe en una dimensión exploratoria¹ porque existe poca información vinculada al tema de estudio; debido a que los datos sobre la obra de Saint Exupéry inspirada en Chubut son sumamente escasos, aunque sí existe referencia sobre su trabajo en Aeroposta. Por otra parte, se considera la dimensión descriptiva² que se identifica por sus rasgos generales para caracterizar su naturaleza por medio de sus atributos. Asimismo, dice Dei (2006, p. 75) “recoge información, sistematiza y evalúa en cierto modo las propiedades o características de una población o fenómeno determinado”.

Según Yuni y Urbano (2006) aprender a investigar es una tarea que reviste complejidad y cierto grado de dificultad, por lo tanto, para realizarla hay que construir pensamiento crítico; además conjugar ideas, creatividad y originalidad. En dicho contexto, se trabaja a partir de una metodología cualitativa y se utiliza un diseño flexible ya que posibilitó realizar ajustes necesarios durante el transcurso de la investigación

En referencia a la metodología cualitativa, se considera “el paradigma interpretativo, la relación entre teoría e investigación”, y el encuentro e interacción entre estudioso y estudiado (Corbetta, 2007). En suma, la investigación cualitativa implica una concepción global, abierta y flexible, lo que le otorga a los planteamientos mayor apertura y crítica vinculándose con una relación directa entre el observador y lo observado (Viedma Rojas, 2006).

Para la recolección de datos, se aplica la técnica bola de nieve; es decir que se tomó un punto de partida y a partir de esa información se fue ampliando progresivamente el campo de recolección y la variedad. También, se trabaja en la sistematización y análisis de textos, prensa escrita, fotografías y entrevistas.

Se utiliza la técnica de entrevista, a través de la cual se conoce la perspectiva de los actores sociales con referencia al tema. Benadiba y Plotinsky (2001) como se cita en Sautu et al. (2005, p. 48) explican que “la entrevista es una conversación sistematizada que tiene por objeto obtener, recuperar y registrar las experiencias de vida guardadas en la memoria de la

¹ Esta decisión se sustenta porque “(...) el tema elegido ha sido poco explorado, cuando no hay suficientes estudios previos y cuando aún, sobre él, es difícil formular hipótesis precisas o de cierta generalidad. Suelen surgir también cuando aparece un nuevo fenómeno que, precisamente por su novedad, no admite todavía una descripción sistemática, o cuando los recursos de que dispone el investigador resultan insuficientes como para emprender un trabajo más profundo.” (Sabino, 1992, p. 43)

² La investigación es descriptiva porque “su preocupación primordial radica en describir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos. Las investigaciones descriptivas utilizan criterios sistemáticos que permiten poner de manifiesto la estructura o el comportamiento de los fenómenos en estudio, proporcionando de ese modo información sistemática y comparable con la de otras fuentes.” (Sabino, 1992, p. 43)

gente (...) el entrevistado cuenta sus historias y el entrevistador pregunta acerca de los sucesos, situaciones”. Cabe destacar que por medio de la entrevista se obtienen datos relevantes que probablemente no se encuentren por otros medios, y que el entrevistador recibe la información directamente de la fuente sin intermediación.

Una de las grandes ventajas de emplear la técnica de las entrevistas es que las mismas no se someten a limitaciones espacio - temporales, ya que se puede indagar sobre hechos pasados comprendidos en una amplitud de tiempo conforme a la memoria del entrevistado, y también sobre hechos del presente, y sobre planes a futuro. Asimismo, es necesario destacar que el número de entrevistas para un estudio de características cualitativas será hasta cuando ya no se obtengan nuevos datos, es decir hasta el punto de saturación, cuando la información se puede considerar completa.

Hay tres tipos de fuentes de información: primarias, secundarias y terciarias. Las fuentes primarias o directas son aquellas que constituyen el objetivo de la investigación y proveen datos de primera mano, entre ellos: libros, tesis, antologías, monografías, disertaciones, seminarios, conferencias, artículos periodísticos, documentales, películas, artículos periodísticos, artículos científicos, documentos oficiales, desde el punto de vista de Dankhe, citado en Sampieri, Collado y Lucio (1991).

Las fuentes secundarias son aquellas que procesan información de primera mano, como compilaciones, resúmenes y listados de referencia publicados en áreas determinadas de conocimiento. En ellas se reportan y comentan brevemente artículos, libros, tesis, disertaciones, conferencias u otros documentos de relevancia (Sampieri, Collado y Lucio, 1991).

Las fuentes terciarias son documentos que contienen nombres y títulos de revistas y otras publicaciones periódicas, conferencias y simposios, empresas, asociaciones industriales o de otros servicios, reportes de información gubernamental, catálogos de libros con referencias y datos bibliográficos, listado de instituciones, organismos nacionales e internacionales de investigación, asociaciones científicas, instituciones de educación superior dedicadas a la investigación, entre otras (Sampieri, Collado y Lucio, 1991).

Dentro de las fuentes de información que se utilizaron en la tesis se encuentran libros y revistas vinculados al tema, páginas de internet, periódicos, videos, fotografías, documentales, conferencias, información recolectada por medio de entrevistas, y tres obras de Antoine de Saint-Exupéry cuya inspiración total o parcial se dio en Patagonia Argentina, provincia de Chubut. Estas obras son *Vuelo nocturno*, *Un sentido de la vida* y *El principito*. El análisis de datos recogidos y el cruzamiento de éstos permite obtener no solo amplitud del

tema investigado y su contexto, sino también la posibilidad de visibilizar y descubrir las vivencias de los diferentes actores, y su forma de ver el objeto de investigación. Sobre todo, se destaca que a través del análisis de datos se aporta riqueza al tema y aumenta el conocimiento, por lo cual sirve de suministro para futuras investigaciones.

CAPÍTULO 2: RESEÑA DE LA VIDA DE ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

El presente capítulo reseña la vida de Antoine de Saint-Exupéry, en el cual se detallan datos de su nacimiento, conformación de su familia, cada una de las etapas de crecimiento: su niñez, adolescencia, juventud y adultez.

El 29 de junio de 1900 nace en Lyon, Francia, en la Rue Peyrat, Antoine Jean-Baptiste Marie Roger de Saint Exupéry (Tanase, 2015).

El círculo familiar de Antoine de Saint-Exupéry se conformó por sus padres Jean y Marie, y sus hermanos Marie Madeleine, Simone, François y Gabrielle (Figura 1). Pertenecía a una familia noble, y su título nobiliario era Conde, pero jamás lo usó y no permitió que otros lo hicieran.



Figura 1. Antoine de Saint-Exupéry y sus hermanos. Antoine es el primer varón de la derecha, a su lado su hermano François quien falleció tempranamente.

Fuente: <https://www.gettyimages.es/fotos/antoine-de-saint-exupery>

Cuando Antoine tenía cuatro años, su padre falleció de un ataque cerebral en el andén de la estación de La Foux. Marie y sus hijos quedaron desamparados y fueron protegidos por su tía, la señora de Tricaud, quien compartía su riqueza con generosidad. Debido a ello se mudaron al castillo de San Mauricio de Rémens, en el campo.

Antoine disfrutó de este lugar; debido a que era un niño muy vivaz, usualmente lideraba a sus hermanos para trepar muros, rejas, muebles, utilizaba pasillos como pista de patinaje, y subía a los árboles del amplio parque. Por esta razón era habitual que luciera raspones en rodillas y codos.

Tenía más afinidad con su hermano menor François con quien jugaba y peleaba en forma intermitente, y con Gabrielle a quien llamaba “Didi” y era la única que gozaba de permiso para entrar en su habitación.

Tuvo diversos apodos, sus hermanos lo llamaban “Rey Sol” por sus dotes de líder, sus compañeros de escuela le decían “pincha la luna” haciendo alusión a su nariz respingada y su carácter lunático, “niño Tonio”, “patón”, “cara de luna”, y sus compañeros de trabajo le decían “Zeperry”, “Saintex” y “señor del desierto” (Montejano, 2017).

Desde pequeño amó los libros, perseguía a su madre para que le leyera historias. A los cuatro años y medio el deseo de leer era tan grande que su primera lectura fue un folleto sobre la fabricación del vino, del cual cada palabra lo cautivó (Tanase, 2017).

Tomaba atractivos libros de la biblioteca, aunque muchas veces no los entendía, los ponía en pilas en el piso y en los muebles. Sus autores favoritos eran Julio Verne y Hans Christian Andersen; soñaba con realizar hazañas e inventos y construyó una bicicleta voladora con un pequeño motor a nafta y una sábana vieja. Montejano (2017) afirma que la invención surgía en Antoine como un “manantial efervescente”.

Por otra parte, también disfrutaba sus lecciones de violín, disfrazarse y hacer teatro con sus hermanos y otros niños. Entre sus actividades estaba escaparse en bicicleta hasta Ambérieu, a seis kilómetros de su hogar, donde estaba el aeródromo. En sus paseos por el hangar, los aviones y motores captaron su atención. Marie, su madre, fue varias veces al lugar. En una oportunidad, a los doce años miente que tiene el permiso de su madre y da la primera vuelta en avión.

Por un tiempo vivieron en Le Mans para que su abuelo Fernand de Saint Exupéry viera crecer a sus nietos, y para que su anciana tía tuviera tranquilidad.

Antoine estudió en una escuela católica en la que no fue feliz, volvió a casa apesadumbrado, desobediente y distraído. Sólo lo hacía sonreír el encuentro con su madre, y sus abrazos.

En la adolescencia empezó a escribir, aunque con muchas faltas de ortografía. En una oportunidad hizo un diario con sus compañeros, del que se adjudicó la primera página titulada “Poesía”. Tanase (2017) refirió que también escribió un ensayo titulado *La odisea de un sombrero de copa*. Antoine recitaba sus poemas a Odette de Sinety, una prima lejana, quien halagada los guardaba.

En 1914 estalló la guerra, y Marie internó a sus hijos varones en un colegio de marianistas en Friburgo, Suiza. Realizó variadas actividades deportivas como arquería, esgrima, atletismo, pero lo que realmente disfrutaba eran sus libros de Dostoievski y Balzac, la poesía de Baudelaire, razón por la cual disponía de poco tiempo para dedicarle a sus clases.

Con sus ahorros compró una cámara de fotos que acaparó su atención, tanto la toma de fotografías como la parte técnica de la cámara, a la cual armaba y rearmaba. En definitiva,

utilizaba el tiempo para leer, escribir, tomar fotografías, hacer deportes, tocar el violín y escuchar música, y prácticamente nada para estudiar.

En 1917, al regreso de las fiestas de fin de año pasadas en familia, su hermano François perdió el abrigo en un día excesivamente frío y como consecuencia fue hospitalizado por un ataque de reumatismo, éste afectó su corazón, su estado desmejoró y para Pascua lo trasladaron a Lyon.

El 10 de Julio, se despide de Antoine, le deja como herencia un motor a vapor, una bicicleta y una carabina, y le recomienda no olvidarse de escribir lo sucedido: “cuando el cuerpo se deshace, lo esencial se muestra”, y parte a la eternidad.

Por otra parte, Antoine vivió en París para asistir a las clases preparatorias del Liceo San Luis, para luego presentarse al concurso de la Escuela Naval. Desafortunadamente no era bueno en ciencias exactas ni en el respeto al reglamento escolar. Con frecuencia solía escaparse a la ciudad utilizando las cloacas para mantener citas con damas, lo cual en una oportunidad le costó una sanción del director.

En su faz creativa, realizó su propio libro de arte en el que copió e ilustró sus mejores poesías, aunque, como enfatizó Tanase (2017), sus calificaciones seguían siendo bajas.

Junto a su grupo de amigos disfrutaban de salas de conciertos, teatro y exposiciones, las cuales funcionaban a pesar de la guerra. Pasaban horas en los cafés y discutían de arte, literatura y filosofía. Además, mostraba sus dotes artísticas: imitaba personajes, contaba con humor acontecimientos escolares, cantaba y recitaba con acento suizo.

Antoine sentía una gran necesidad de amistad y confianza para que su personalidad se realizara, y era común verlo cambiar de humor en segundos, de la exuberancia a la melancolía, de la jovialidad a la ausencia repentina, al decir de su amigo Henry de Ségogne (Tanase, 2017).

En sus días libres visitaba a parientes y amigos que lo invitaban, pertenecían a la alta sociedad y llevaban vidas mundanas. Por lo tanto, iba al bosque, a cenar, a tomar el té, a salones importantes, a la Comedia Francesa, etc. Aunque Antoine no tenía dinero, pertenecía a la clase noble. Acostumbraba pasar el tiempo con Yvonne de Lestrangle, prima lejana de su madre, ocho años mayor que él, por la que sentía mucha atracción. Iban a la Ópera y hacían música juntos.

En el área académica, reprobó el examen oral de la Escuela Naval, y se inscribió en Bellas Artes con la idea de convertirse, quizás en arquitecto, aunque sus proyectos carecían de firmeza y por ende eran muy cambiantes (Tanase, 2017, p. 33).

Por pedido de Yvonne, para ayudar en su ajustada condición económica, se mudó a su casa, en la cual construyó una habitación especial para él con una exquisita vista del Louvre y el Sena (Tanase, 2017). Antoine invitó a su amigo Bernard Lamotte a pintar ese paisaje, quien se abrió paso en medio de un desorden para instalar su caballete.

Durante ese tiempo Antoine escribía trozos de poemas, fragmentos de prosa, ideas dispersas, y pedía al Abad Sudour, su antiguo profesor de Liceo Bossuet, que las corrigiera.

La situación financiera de su familia era complicada. La Sra. Tricaud falleció y legó a Marie la propiedad de San Mauricio, pero le resultó muy difícil de administrar. Además, Antoine continuaba pidiendo dinero a su madre. En ese entonces estaba en el segundo año de Servicio Militar en la Fuerza Aérea.

En 1921 se unió al Segundo Regimiento de Aviación de Combate, en Nauhof, Estrasburgo, y en principio realizaba tareas de rampante³. Vivía en el sector más lujoso, y tomaba clases de pilotaje. Como la demanda de dinero aumentó, para solventar sus gastos y el de sus hermanas, su madre vendió parte de las tierras de San Mauricio.

Aún sin completar su instrucción de piloto se unió al grupo de combate del regimiento de aviación destinado a Casablanca, Marruecos. Obtuvo su carnet de piloto civil con sólo 21 años, y luego el militar. Lo nombraron cabo, pero no estaba seguro de querer continuar, en opinión de Tanase se sentía confuso sobre el deseo de volver a la arquitectura o solo a la pintura.

Permaneció seis meses en su nuevo destino, el 37º Regimiento de Aviación de Rabat, donde descubrió Marruecos y disfrutó de la compañía del Capitán Priou y de Sabrán, su antiguo condiscípulo del colegio.

Continuó con sus cursos de navegación, meteorología, empleo de armas y de transmisión, aunque no disfrutaba plenamente del ambiente, pero lo sedujo la posibilidad de convertirse en subteniente, cobrar mil francos por mes, casarse y obtener comodidades.

En el área laboral, inmediatamente desobedeció las consignas, voló un avión para el que no estaba capacitado, lo estrelló al final de la pista y quedó gravemente herido. Estuvo hospitalizado varias semanas. Se aburrió de esto y comenzó a escaparse por las noches con sus amigos.

Al volver al ejército, apenas fue sancionado, al decir de Tanase, por favoritismo. Finalmente, el 5 de junio de 1923, Antoine completó el servicio militar como subteniente.

³ Son aquellos cuya función es mantener los aparatos y la pista de aterrizaje.

Durante ese período fue destinado a la base de Istres, en la cual recibió el grado de cabo junto al registro de aviador militar como consecuencia del título de ametrallador-observador. Su próximo destino fue la escuela de Avord de la cual egresó como subteniente en octubre de 1922, y finalizó en el 34° Regimiento de Aviación en Le Bourget, cerca de París.

Por otra parte, continuó garabateando poemas en arrugadas servilletas de papel, e incluyó poéticas descripciones en las abundantes cartas a su madre.

Como lo hizo notar Tanase (2017), en el tiempo libre jugaba cartas y hacía trucos para sus compañeros, también ajedrez y juegos de ingenio, cantaba dúos de ópera en los cuales hacía las voces de tenor y de soprano, practicaba sus dones de hipnotizador.

En ese tiempo se puso de novio con Louise de Vilmorin y pidió su mano. Ella era de una familia adinerada, tocaba el violonchelo, pintaba y escribía poemas y cuentos fantásticos. Antoine le dio como regalo de compromiso un collar de perlas de su familia.

Continuó su noviazgo, aunque Louise albergaba muchas dudas en cuanto a su posición económica y su profesión de piloto, razón por la cual decidió tomarse tiempo para reflexionar, ya que no deseaba renunciar a su vida mundana al casarse con un buen hombre, pero sin dinero. Finalmente, en ocasión de un accidente el noviazgo terminó en enero de 1923 cuando sobrevoló Versalles con una avería de motor. Como consecuencia, se fracturó el cráneo y permaneció un mes internado y otro mes de reposo antes de volver a volar.

Posteriormente, realizó distintas tareas para ganarse la vida, entre ellas trabajos de oficina en la Sociedad de los Tejares de Boiron en el área de presupuestos de costos de fabricación, pero no estaba satisfecho con el trabajo ni con el sueldo, el cual no cubría sus necesidades y debía recurrir a su madre por ayuda financiera.

Por esta razón ingresó a la empresa Saurer como vendedor de camiones. Disfrutaba la relación laboral con mecánicos y obreros, y sobre todo la posibilidad de viajar con el fin de realizar ventas y huir de la oficina.

En la correspondencia de Saint Exupéry quedaron plasmadas abundantes descripciones de pequeños pueblos en los que gozó reencontrarse con la antigua Francia en la cual se mantuvieron intactos los usos, costumbres y expresiones. Se deleitó en la libertad, y aunque su balance personal fue positivo, el laboral por el contrario resultó negativo ya que vendió un solo camión en el año. Uno de los directores lo describió como “un hombre encantador y poco práctico”. (Montejano, 2017).

En la primavera de 1926 ingresó como piloto en la Compañía Aérea Francesa, la cual realizaba vuelos de recreo para el disfrute de las personas, pero Antoine deseaba otro tipo de vuelos de mayor envergadura (Montejano, 2017).

En la vida de Saint-Exupéry reaparece el sacerdote Abad Sudour, director del Colegio Bossuet en el que se preparó para ingresar a la Escuela Naval, quien gestionó para su ex alumno la posibilidad de ingresar a la empresa Latécoère⁴, la cual se concretó el 11 de octubre de 1926. Saint-Exupéry ingresó como piloto de correo y cubrió la línea de Toulouse a Dakar, con escalas en la ciudad de Alicante.

Bajo el mando de Didier Daurat, Antoine y otros pilotos jóvenes se unieron al grupo de veteranos, hombres curtidos, de pocas palabras y esquivos para compartir sus consejos, a los que respetaban.

Por otra parte, Daurat era un jefe que con mano rigurosa dirigió los destinos del grupo de pilotos, impartió disciplina y obediencia, responsabilidad y fidelidad en la entrega de la correspondencia. Los pilotos “debían responder con su sacrificio a la fe del usuario”. (Montejano, 2017, p. 86). En su libro *Vuelo nocturno* Saint-Exupéry describió profusamente la tarea de Daurat al cual personificó como Rivière, los sacrificados pilotos, y los demás miembros de la compañía, cuyas funciones se complementaban para lograr un trabajo de excelencia.

Montejano (2017) afirmó que Daurat predicaba con el ejemplo, e hizo referencia a un vuelo peligroso sobre el desierto en el cual los pilotos eran vulnerables a que los moros los secuestren, razón por la cual él mismo piloteó y entregó la correspondencia. Con tesón y firmeza Daurat forjó el alma de los pilotos, cuyas vidas dieron el “espíritu de la Línea” o la “mística del correo” (Montejano, 2017).

En octubre de 1927 Saint-Exupéry ascendió a jefe de aeroplaza en Cabo Juby⁵ (hoy Tarfaya), Marruecos (Figura 2). La razón de su elección se debió a que era el hombre indicado para encontrar soluciones a los conflictos de la Línea con los moros y con los oficiales españoles, ya que en él se conjugaban cultura, prestigio, buen trato y aptitudes profesionales, las cuales ayudaron a que la misión fuera exitosa, como lo resaltó Montejano.

⁴ Al grupo empresario Compagnie Général Aéropostale también se lo reconocía como el Groupe Latécoère, fundado por el ingeniero Pierre Latécoère, quien durante la guerra proveyó aviones de combate, pero se anticipó al futuro e imaginó el servicio que éstos podrían prestar en tiempos de paz. Creyó que la aviación era el medio para unir a los hombres, y soñó unir Francia con África, y atravesar el Atlántico para alcanzar América del Sur.

Fuente:

<https://www.memoire-aeropostale.com/espa%C3%B1ol-1/la-aeropostal-en-breve/pierre-georges-lat%C3%A9co%C3%A8re/>

⁵ En la zona meridional del protectorado español en Marruecos



Figura 2: Saint-Exupéry con mano en el bolsillo (quinto de pie desde el lado derecho) junto a su equipo de trabajo en Cabo Juby (1927).

Fuente: Biblioteca Histórica Marqués de Valdecilla, Universidad Complutense Madrid, Álbum de Hidalgo de Cisneros 2 <https://biblioteca.ucm.es/historica/pc-hidalgo-de-cisneros-2>

Antoine dijo a su amigo Pierre d'Agay en una carta: “Mi misión es entrar en contacto con las tribus moras. Así pues, hago el oficio de aviador, de embajador y de explorador a un tiempo” (Montejano, 2017, p. 111). Debido a ello aprendió a escribir y hablar árabe, se dejó crecer la barba y adoptó como vestimenta un “gandurah”⁶. Además, visitaba sus tiendas de piel de camello y cabra, tomaba té y era consultado por algunas tribus ya que lo consideraban un hombre de confianza.

Por otra parte, a fin de equilibrar las relaciones interpersonales, se acercó a los españoles quienes formaban parte de la vida colonial, ya que de esto dependía la subsistencia de los vuelos; se hacían invitaciones recíprocas, jugaba a las cartas y al ajedrez. Montejano describió a Saint-Exupéry como un observador agudo, característica que le permitió comprender el carácter de estos hombres que se creían dueños del Sahara y en realidad eran sus prisioneros.

Habitualmente volaba por los alrededores en el avión para tareas de socorro, relevaba geográficamente la zona al punto de conocer los oasis, los caminos de caravanas y las posiciones de las tribus. Gracias a su relación con los moros conoció parajes vírgenes e ignotos.

De manera similar entabló relaciones con los “hombres azules” u “hombres del velo”, bereberes o musulmanes solitarios del desierto quienes se oponían a la dominación extranjera. En palabras de Montejano (2017), su misión diplomática fue exitosa.

⁶ Bata usada por los nativos.

Desde el punto de vista de Adamuz (2018, p. 4) “el destino que más le marcó fue el de jefe de la base aérea de Cabo Juby”. Fueron dieciocho meses en los que corrió peligro al ejecutar misiones de rescate, pero también se recreó y estrechó el contacto con la naturaleza, observó animales y cielos estrellados, experimentó la soledad y el silencio, por los cuales sintió fascinación.

En 1929 publicó su primera novela *Correo Sur*, bajo el sello Editions Gallimard, en la cual relató sus recuerdos, aventuras y apuntes de vuelo. Narró las primeras entregas de correo aéreo desde Francia a España, Marruecos, Mauritania y Dakar. Cabe destacar que previamente, en 1926 había lanzado su primer relato corto titulado *El aviador*.

Su próximo destino fue Buenos Aires, ciudad en la que se radicó y ejerció como director de la Aeropostal Argentina, filial de la compañía francesa. Cuando realizó su visita al campo de aviación de Bahía Blanca, un grupo de la compañía esperaba el arribo de un Laté XXV, y grande fue la sorpresa cuando el piloto bajó.

“Al detenerse el avión, descendió de la cabina una persona que no conocíamos. Ancho de espalda, elevada estatura, sus brazos colgando a lo largo del cuerpo, con un caminar cuya marcha se hacía ondulante, semejante a la de un oso, vimos por primera vez, a quien por sus esfuerzos, capacidad y hombría de bien, quedaría ligado para siempre al éxito de las comunicaciones más australes de la tierra

Antoine de Saint-Exupéry. ¡Qué poco pude suponer en ese encuentro, todo el afecto que lo uniría para siempre a los compañeros de línea con quienes, él como jefe, debía de compartir intranquilidades, y cual confesor tratar de desentrañar inquietudes, llegando siempre a ellas, con espíritu sereno y cordial, propio del hombre superior!” (Luro Cambaceres, 1956, p. 71).

Como no disfrutaba estar mucho tiempo encerrado en una oficina aprovechaba todas las ocasiones posibles para salir en vuelos de reconocimiento. Adamuz (2018, p. 5) destacó que con uno de estos vuelos batió un récord mundial al cubrir 2400 kilómetros de distancia entre Buenos Aires y Río Gallegos.

En 1931 publicó su libro *Vuelo nocturno* inspirado en la épica de la aviación nocturna; es en parte autobiográfico, narra la historia de un piloto que enfrentó una violenta tormenta en el trayecto Patagonia Argentina-Buenos Aires. El libro es la epopeya de los pioneros de la aviación que dieron su vida en el servicio. Según Losio (2019) el libro obtuvo un “enorme éxito tanto comercial como de la crítica”.

En Buenos Aires conoció a la escritora y actriz salvadoreña Consuelo Suncín (Figura 3) de quien se enamoró. En 1931 se casaron en Francia, pero su matrimonio fue tormentoso:

con ausencias, infidelidades, separaciones, reencuentros, etc. Fueron trece años difíciles en los que a pesar de todo ella fue su musa inspiradora, personificada en la rosa de *El Principito*. (Montejano, 2017, p.169 y Abós, 2018, p.11).



Figura 3: Antoine de Saint-Exupéry junto a su esposa Consuelo en su departamento de París, el 22 de enero de 1936.

Fuente: <https://www.gettyimages.es/fotos/antoine-de-saint-exupery>

Cabe destacar que una de las características de Saint-Exupéry era su capacidad para inventar, buscaba soluciones a los problemas que se le presentaban aplicando sus conocimientos en ciencias físicas y matemáticas, colaboró en el laboratorio con el físico Fernand Holweek aplicando ondas electromagnéticas para el cálculo de distancias.

En el período entre 1934 -1940 registró doce patentes en el Instituto de la Propiedad Industrial en París, una de las cuales fue un dispositivo de arranque para aviones que funcionaba con agua. Su único objetivo era mejorar las condiciones de vuelo, pero Francia nunca explotó estas patentes.

Luego Antoine incursionó en el periodismo, el diario *París-Soir* lo envió a Moscú para que escribiera acerca de cómo era la vida en la Unión Soviética. El tema no le interesaba particularmente, pero necesitaba el dinero y poder salir de su casa. En abril de 1935 fue y publicó seis reportajes desde la óptica humanista, los cuales fueron exitosos (Adamuz, 2018, p. 6).

Seguidamente cubrió la Guerra Civil Española en dos ciudades: Barcelona y Madrid. En el Hotel Florida de Madrid convivió con personalidades como los escritores John Dos Passos, Ernest Hemingway, Marta Gellhorn, George Orwell y el fotógrafo Robert Capa.

La guerra despertó su conciencia política, y expresó “no es una guerra sino una enfermedad” (Adamuz, 2018, p. 7).

En Barcelona una noche casi fue fusilado. En abril de 1937 estaba en la ciudad de Madrid completamente asediada por las tropas franquistas, y ante tanta muerte reflexionó en profundidad sobre qué daba sentido a la vida de hombres y mujeres ante los poderes autoritarios, por lo que se preguntó: “¿Qué necesitaríamos para nacer a la vida?” (Adamuz, 2018, p. 7).

En febrero de 1939 publicó *Tierra de hombres* en el cual observa al mundo desde la cabina del avión, rememora con nostalgia su infancia feliz, comparte las dificultades que conlleva la tarea de piloto, los peligros, accidentes, los secretos del desierto.

En otoño de ese mismo año recibió el Gran Premio de la Academia Francesa y el del National Book Award en Estados Unidos. Por otra parte, también fue nombrado oficial de la Legión de Honor⁷ (Adamuz, 2018, p. 8).

Adicionalmente, junto a su compañero y amigo Guillaumet realizaron la hazaña de cruzar el Atlántico Norte en un vuelo de ida y vuelta sin escalas cuya duración fue 28 horas, tramo Biscarrosse - Nueva York, el 14 y 15 de julio de 1939, en ocasión de celebrarse en Francia el 150º aniversario de la Toma de la Bastilla. Cabe acotar que para Guillaumet ésta fue su 13º travesía, acorde al relato publicado por *Mémoire d'aéropostale*.

Fue a Alemania, alarmado por los sucesos políticos y regresó convencido de que con Hitler no existiría paz. En diciembre de 1939 se incorporó a una escuadrilla de reconocimiento cuya base estaba en la región de Champagne; realizó siete arriesgadas misiones de reconocimiento por las cuales le otorgaron la Cruz de Guerra⁸. Alemania avanzó, evacuaron la cuadrilla y Francia fue ocupada.

Saint-Exupéry y su esposa se exiliaron en Nueva York, Estados Unidos, aunque en la práctica su matrimonio estaba destruido, y vivían en forma independiente en cuanto a lo habitacional y lo sentimental, ya que ambos tenían amantes, como resaltó Adamuz (2018, p. 9).

En 1942 publicó *Piloto de guerra* en el cual plasmó su apoyo a los franceses que resistían e hizo un llamado a Estados Unidos para que interviniera en dicho conflicto.

Durante el exilio vivió en Central Park y en Long Island. Allí escribió *El Principito*, cuyo manuscrito, dibujos originales⁹ y su máquina de fotos regaló a la joven periodista Silvia

⁷ La estableció el emperador Napoleón I de Francia el 14 de julio de 1804, y es la más conocida e importante de las distinciones francesas otorgada a personal civil y militar (varones y mujeres, franceses o extranjeros) por excelente conducta civil o por hechos de guerra excepcionales tras investigación oficial. Cabe acotar que actualmente se entrega.

⁸ Es una condecoración militar francesa que se otorga a quienes se distinguen con acciones heroicas en combate con fuerzas enemigas, sean militares o asimilados. Se creó por ley en abril de 1915.

⁹ Se conservan en Morgan Library desde 1968.

Hamilton, con quien mantuvo un romance (Carrillo de Albornoz, 2022). Antes de dejar el país, acompañó esta acción con las palabras: “Quisiera regalarte una cosa espléndida, pero es todo lo que tengo” (Montejano, 2017, p. 222).

Estar lejos de su patria lo entristecía, más aún las circunstancias que se vivían en Francia, por lo cual hizo todo lo posible para que lo reincorporaran en forma activa al ejército, lo cual era difícil teniendo en cuenta su edad: 44 años y su salud deteriorada a causa de los accidentes y de su estilo de vida. Su insistencia tuvo fruto, y finalmente en febrero de 1944 lo reincorporaron a una cuadrilla de reconocimiento fotográfico del frente alemán, cuyo destino era Cerdeña, y luego Córcega (Adamuz, 2018, p.10).

Le autorizaron sólo cinco misiones peligrosas. El 31 de julio de 1944 partió en vuelo de reconocimiento desde la base de Córcega a la región de Grenoble, al este de Lyon, su ciudad natal, y lamentablemente nunca volvió.

Adamuz (2018, 2024) y Narbona (2017) argumentaron que es probable que en esta última misión Saint-Exupéry haya sobrevolado el castillo que fuera su refugio de infancia. Este argumento se corroboró luego por el registro de imágenes tomadas por el disparador automático de su cámara. Cabe destacar que en su misión anterior también lo había hecho (Morata, 2020).

Y de esta manera Antoine de Saint-Exupéry dejó esta vida, la cual no fue muy larga y la vivió con intensidad, dejó un gran legado a la humanidad: sus libros, su patriotismo, su valentía, su experiencia como pionero de la aviación, su compromiso con la humanidad.

“Saint-Exupéry seguía escribiendo con su muerte como lo había hecho con su vida, a la que encontraba sentido desde el cumplimiento de un deber que trascendiese a su dicha individual” (Morata, 2017, párr. 6).

Muchas fueron las formas de describir el triste suceso, entre ellas: “El comandante de Saint-Exupéry no regresó ese mediodía del 31 de julio de 1944 a la base de Bastia, como estaba previsto. Nunca regresó. Su cuerpo nunca ha sido hallado” (Iturbe, 2017, p. 587).

Las últimas palabras que Antoine dejó sobre su escritorio en una nota para Pierre Dalloz¹⁰ antes de emprender su último vuelo fueron: “Si me bajan no lamentaré nada. El hormiguero futuro me espanta. Y odio sus virtudes de robots. Yo fui hecho para ser jardinero” (Tanase, p. 345).

¹⁰ Arquitecto amigo de Saint-Exupéry, al que conoció en 1939 y luego profundizó su amistad en Argel. Cuando Antoine desapareció el comandante Gavaille encontró la nota. La misma fue escrita el 30 de julio de 1944 en Pietranera, cerca de Bastia, y enviada por Gavaille el 3 de agosto de 1944. Disponible en https://petit-prince-collection.com/lang/objets_uniques.php?lang=es# <https://www.bibliore.com/lot/225879/>

En 1998, Jean-Luc Bianco, pescador de Provenza, encontró en cercanías de Marsella el brazalete que su esposa Consuelo le había regalado. (Quiñonero, 2008).

Los restos del avión recién aparecieron en el Mar Tirreno en 2003; en el interior estaba su cartera con un tablero de ajedrez, uno de sus juegos preferidos, el cual pidió su madre a la Fuerza Aérea Francesa en 1945, según Negri (2019). Además, había lápices, una carta y un periódico corso del 31 de julio de 1944.

Su libro más célebre, *El Principito* se publicó en 1943, pero no pudo disfrutar del éxito debido a las circunstancias provocadas por la guerra, y a su prematura muerte.

Su esposa Consuelo escribió en el prólogo de la edición francesa de 1964 de su libro *Vuelo nocturno*: “desapareció en el cielo sin dejar rastro. Fue una muerte como la que él necesitaba, una muerte hecha para él. Como un meteoro, apareció en esta tierra, irradió luz y luego se desvaneció, pulverizado”.

La siguiente fotografía (Figura 4) fue una de las últimas tomadas en Córcega antes de su desaparición en el Mediterráneo, por su compañero de combate Raymond Duriez. Las mismas se recuperaron cerca de la ciudad de Angers, en el departamento francés de Maine y Loira, ya que la familia de Duriez las conservó en una caja de cartón junto a carnets de vuelo y fotos amateur tomadas por él durante la Segunda Guerra Mundial.

Cabe mencionar que todo el material fue cedido al Museo Regional del Aire de Angers-Marcé, previa identificación en las fotografías de Antoine de Saint-Exupéry por parte de su sobrina Monique Catta, según lo expresó el presidente de la asociación que dirige el museo, François Blondeau.



Figura 4: Antoine está fumando durante un momento de descanso en Córcega.

Fuente: https://www.clarin.com/sociedad/ultimas-saint-exupery-encontradas-carton_0 BkELY CIRwml.html, Clarín, 16/06/2010 con actualización 08/12/2016.

En este capítulo se reseña la vida de Antoine de Saint-Exupéry, en la que hay referencias familiares, de su niñez y cómo fue la relación con sus hermanos que marcaron su vida, como la muerte de su hermano menor. También se detalla su trayectoria académica, aspectos de su vida sentimental, su trabajo en la aviación, en el que se destaca su paso por Argentina, su regreso a Francia y posterior exilio, para adentrarnos en su obra literaria y por último, su misteriosa desaparición, aspectos que se abordarán en el próximo capítulo.

CAPÍTULO 3: PASIÓN POR EL VUELO, LA LECTURA Y LA ESCRITURA.

Luego de haber sobrevolado la vida de Antoine de Saint-Exupéry, se profundiza acerca de sus grandes pasiones: el vuelo, la lectura y la escritura; predilecciones cultivadas desde la niñez, disfrutadas a lo largo de toda su vida y puestas al servicio de la humanidad.

Antoine ensambló el vuelo y la poesía, la profesión y la intimidad de su mente y corazón, en ello colocó la mayor energía y obtuvo como corolario el éxito literario y la satisfacción del deber cumplido en la aviación. Dejó huellas indelebles en su paso por el mundo.

Empezó a leer y escribir a los cinco años, dibujaba, contaba cuentos a quien se le cruzaba e inventaba, lo cual demostró que desde pequeño tuvo una mente frondosa y creativa (Abós, 2018).

Se sentía atraído por los libros de la biblioteca, y aunque no los entendía sus cubiertas e ilustraciones lo seducían, y ello derivó en que siempre a su alrededor había libros, sobre los muebles, arriba de su cama y puestos en pilas en el piso de su habitación, costumbre que nunca cambió (Tanase, 2015).

Su madre Marie fomentó ampliamente la lectura y escritura en sus hijos, fue ella quien lo dejó deslumbrado al enseñarle a leer; se esforzó por transmitirles el arte y la cultura. Les contaba cuentos que ella misma inventaba y les leía libros. Alimentada por esta pasión Simone, su hija mayor redactaba diarios ilustrados y los pintaba con crayones de colores (Tanase, 2015).

A pesar de que Antoine era un niño muy inquieto, a partir de que comenzó a leer, pasó menos tiempo con juegos en el jardín y dedicó horas a la lectura; Julio Verne y Hans Andersen lo cautivaron con sus hazañas e inventos.

A los siete años escribió obras de teatro de cinco actos, las cuales atesoró en un gran baúl lleno de cartas, tarjetas, escritos e ilustraciones, y constituyó su bien máspreciado (Brunet-Debaines, 2017).

Antoine pertenecía a una familia literaria. Simone publicó *Cinco niños en un parque*, una memoria de su infancia; su madre Marie publicó *Cuando mi árbol cantaba*, el cual también es un libro de memoria (Abós, 2018). Por otra parte, entre sus antepasados también hubo quienes escribieron, como su abuelo Fernand, conde de Saint-Exupéry, quien clasificó archivos familiares y escribió memorias (Tanase, 2015).

Cuando Antoine era adolescente, a los trece años escribió un diario con sus compañeros, se reservó la primera página y el título: Poesía; desafortunadamente a sus

educadores no les gustó y recibió un castigo (Tanase, 2015). Eso no impidió que siga escribiendo, aunque en esa época no se predecía su futuro talento literario.

En ese mismo contexto, Antoine no era un alumno aplicado ni obediente, pero reservó tiempo para la lectura y la escritura. Sus preferidos eran Baudelaire, cuyo libro estaba gastado y se abría por sí mismo, los textos sagrados de la Biblia, escrita en un estilo simple y poderoso al que Antoine admiraba, sobre todo los salmos y los libros sapienciales, y algunos otros autores que lo confrontaron (Tanase, 2015).

Durante ese tiempo confeccionó su libro de arte en el que copió sus poemas con ilustraciones propias, y enfatizó que no desagradaba a distintos lectores. Asimismo, continuó con sus prácticas de violín y compuso un fragmento extraño, desgarrador y sombrío que le gustaba mucho (Tanase, 2015).

Por otra parte, era habitual que ejecutara piezas musicales junto a sus hermanas en el castillo d'Agay (Figura 5).



Figura 5: Antoine junto a su familia, tocando el violín.

Fuente: <https://www.infobae.com/cultura/2020/06/29/antoine-de-saint-exupery-la-historia-de-amor-que-inspiro-a-la-rosa-de-el-principito/>

En cierta oportunidad dispuso de un pupitre sólo para él en el que reinaba el caos y el desorden. El abad Genevois trató de persuadirlo de que lo ordenara, pero al no recibir respuesta le solicitó que lo cediera a otro alumno y fuera a la mesa común. Como no estaba de acuerdo escribió una queja “del pequeño escritorio del fondo del estudio...Príncipe que por un gesto inicuo/se convirtió en un verdugo/dígnese, tocado por su súplica,/devolverme mi pequeño escritorio” (Tanase, 2015, p.27). El resultado fue que le devolvieron el privilegio de utilizar su pupitre.

Por otra parte, pasaba horas con sus amigos en las terrazas de los cafés parisinos en interminables charlas sobre arte, literatura y filosofía. Estos momentos también le permitieron hacer imitaciones, recitar con diferentes acentos, cantar canciones, mostrar su veta artística sin inhibiciones, herramientas mediante las cuales buscó el afecto de los demás, la amistad, la admiración, la comodidad afectiva que le permitió mostrar su personalidad, según su amigo Henry de Ségogne (Tanase, 2015).

Cuando era adulto llamaba a sus amigos a cualquier hora de la madrugada para contarles lo que estaba escribiendo y se los relataba, para luego pedir sus sugerencias. Aún a Silvia Hamilton, le leía sus escritos en francés, idioma que ella no sabía pero que igualmente escuchaba atentamente (Tanase, 2015, p. 304). Mientras vivía en Buenos Aires llamaba a Guillaumet, su amigo y piloto (Figura 6), y le leía párrafos de *Vuelo nocturno* (Abós, 2018).



Figura 6: Imagen de Saint-Exupéry junto a su amigo y compañero, Guillaumet.

Fuente: <http://www.saintexupery.com.ar/antoine-en-argentina/antoine-en-la-cordillera.html>

Fundación Saint-Exupéry Francia.

Así también, la escritora argentina María Rosa Oliver mencionó la amistad con Antoine en su libro *La vida cotidiana* y cómo le leyó durante dos tardes los capítulos de *Vuelo nocturno* que había escrito hasta ese momento (Requeni, 2000).

En cuanto a su pasión por el vuelo, surgió a pocos kilómetros de su hogar ya que en 1910 se abrió el aeródromo de un pequeño pueblo llamado Ambérieu, el más antiguo de Francia, el cual fue asiduamente visitado por Antoine. Recorrió ese trayecto en bicicleta con el objetivo de observar todo lo que allí sucedía.

Las hazañas de la navegación aérea despuntaron en todo el mundo: en Francia se destacó Louis Blériot quien piloteó un monoplano y atravesó por primera vez el Canal de la Mancha en treinta y cinco minutos y ganó un premio de mil libras esterlinas. En Estados Unidos Orville Wright hizo furor, en Brasil Alberto Santos Dumont, mientras que en Argentina se destacó Jorge Newbery (Abós, 2018).

Durante las Pascuas de 1912 se realizó en el aeródromo un festival de tres días con motivo de celebrar la apertura de una escuela de pilotos civiles y militares. Antoine asistió, y fue parte de las diez mil personas que observaron las demostraciones de Mouthier, Vidart y Vedrines, pilotos destacados en carreras y récords de velocidad, entre otros, acorde al relato de Abós.

Los festejos fueron deslumbrantes, se produjo un imprevisto debido a vientos súbitos por lo cual debieron aterrizar a veinte kilómetros del aeródromo. Pasearon una maqueta de madera del monoplano de Blériot tirada por un caballo, había muchachos disfrazados de aviadores, contaban con la visita de la reina de belleza regional y la banda local ejecutó La Marsellesa (Abós, 2018).

Los pilotos se destacaron y la gente los rodeó y les ofreció muestras de cariño y admiración, entre ellos el niño Antoine.

Su madre también visitó el aeródromo con el fin de observar el lugar al que su hijo asistía con asiduidad y para conocer sus intereses. El 7 de julio de 1912 simuló tener el permiso de su madre para dar una vuelta en avión y quedó encantado (Tanase, 2015).

Con este trasfondo se llenó de fervor por la aviación además de que la mecánica lo atrajo en gran manera. Visitaba los talleres del aeródromo y observaba la construcción y ensamblaje de los motores, al tiempo que preguntaba a los mecánicos.

Como fue autodidacta hizo sus propios inventos, inspirado en sus observaciones. Entre 1934 y 1941 registró once patentes y cuatro aditivos en Francia, y uno en Estados Unidos, algunos de los cuales aún se utilizan (Instituto Saint-Exupéry, s/f).

Cabe destacar que los pilotos recibían educación sobre mecánica porque debían ser capaces de reparar averías, y comprender el funcionamiento del motor (Abós, 2018).

Acorde a su gusto por la aviación solicitó su admisión en el servicio militar de la Fuerza Aérea la cual fue aprobada, aunque él aún no sabía pilotear. Se unió al 2º regimiento de aviación de combate instalado en Neuhof, al sur de Estrasburgo, allí fue soldado de segunda clase y formó parte de un grupo de rampantes.

Posteriormente dio clases a sus compañeros sobre motores a explosión y aerodinámica, y empezó a tomar clases de pilotaje fuera de las horas de servicio, pero dado que el costo era elevado su madre vendió las tierras contiguas al castillo de San Mauricio para subvencionar dichas clases (Tanase, 2015).

En ese entonces, se consideró a la aviación como un deporte excéntrico al que las personas comunes no podían acceder fácilmente, de allí que los pilotos matriculados eran gente de la elite francesa como citó Tanase. Además, los aviadores atraían a las jovencitas,

aunque como contraparte, era un oficio temerario que requería mucho coraje, el cual le sobraba a Saint-Exupéry.

Luego fue a Marruecos y se unió al grupo de combate del 37º regimiento de aviación, ubicado cerca de Casablanca, donde realizó alrededor de seis vuelos cada mañana, aunque no estaba muy a gusto con el trabajo. Se trasladó a Rabat y obtuvo su carnet de piloto militar en diciembre de 1921 (Tanase, 2015).

Aunque volar fue su gran placer, paradójicamente le trajo muchas situaciones complejas, accidentes, daños físicos y materiales, y en algunos casos apenas conservó la vida; por esta razón tuvo muchas experiencias de este tipo, las cuales relató en grupos de amigos o colegas, y describió en sus escritos.

Saint-Exupéry residió en Cabo Juby, protectorado español en Marruecos, desde octubre de 1927 hasta marzo de 1929, y fue el jefe de escala de la base de la compañía Aéropostal. Muchas veces arriesgó su vida en misiones de rescate de aviones caídos en el desierto, cuyas tripulaciones y cargas corrían sumo peligro. El deber de Antoine fue “evitar que los rebeldes nómadas, moros y bereberes, mataran o secuestraran a los pilotos de los aviones que se averiaban en el desierto” (Lorenzo, 2014, párr. 4).

El viejo fuerte de Cabo Juby resultó ser para Antoine un lugar de aprendizaje, protección e inspiración para sus obras literarias. En una carta a su madre expresó que no era posible alejarse más de veinte metros sin recibir una lluvia de balas, y en caso de hacerlo y llegar a los cincuenta metros lo más probable era la muerte, convertirse en esclavo de una tribu, eunuco, o sultana¹¹ (Lorenzo, 2014).

Las tribus belicosas merodeaban por el interior de Río de Oro y por la frontera con Mauritania en búsqueda de rebaños para robar, hombres para convertirlos en esclavos o aviones para apoderarse del dinero, encomiendas, o de sus pilotos para pedir importantes rescates, debido a que España no podía controlarlas (Montejano, 2017).

Antoine realizó un importante trabajo para que la Línea pudiera continuar en el lugar, ya que era un hombre culto, prestigioso y tenía buen trato. Cultivó relaciones interpersonales con los oficiales españoles, con los moros y otros grupos tribales, a los que convenció de que los pilotos no eran enemigos y realizaban un importante trabajo, y que, si permitían los aterrizajes de emergencia y no estorbaban las tareas de rescate, recibirían recompensas.

¹¹ Se refería a que si era apuesto y era primavera podría cumplir las funciones de una sultana. Disponible en <https://www.hoy.es/planes/cacerescaparate/201407/26/extremeno-encontro-principito-20140726001210-v.html>

Él describió su tarea como aviador, embajador y explorador (Montejano, 2017). Era común que mantuviera encuentros con estas personas para consolidar puentes de comunicación, como así también entregar obsequios como ofrendas de paz.

En octubre de 1929 Saint-Exupéry arribó a Argentina para trabajar en la filial de Aéropostale cuyo nombre en el país es La Aeroposta, lugar en que volvió a reunirse con sus pilotos amigos Guillaumet, Mermoz y Reine.

Su adaptación en Argentina, resultó difícil al principio y tuvo una mala impresión del país la cual vertió en sus cartas. Se sentía prisionero en Buenos Aires y la consideró una ciudad lúgubre, la describió como un pastel mal cocido, una gran ciudad de cemento. Su perspectiva cambió un año después y también quedó asentado en su correspondencia. (Tanase, 2015, p. 100 - 101).

En Aeroposta se le otorgó el cargo de Coordinador de vuelos en América del Sur y recibió buena paga por ello, por ende, pudo ayudar financieramente a su madre quien estaba en la ruina, aquejada por reumatismo y le era imposible pagar la calefacción del castillo de San Mauricio (Abós, 2018).

Su tarea consistió en fundar y organizar la red de correo aéreo: Buenos Aires-Santiago de Chile, Asunción del Paraguay y Patagonia Argentina. Esto implicó elegir y comprar terrenos, construir aeródromos, diseñarlos, hacerlos operativos, reclutar y capacitar pilotos, mecánicos, proveer el equipamiento adecuado. La línea se formó con doscientos cincuenta hombres y ochenta aviones. Antoine llevó a cabo este gran proyecto respaldado por su vasta experiencia y pasión característica. (Abós, 2018).

Las oficinas de Aeroposta estaban ubicadas en la calle Reconquista en el centro porteño, pero el corazón de la empresa se situaba en el aeropuerto de General Pacheco, en esa época un paraje casi rural en el noroeste de Buenos Aires. A ese lugar que por cierto era bastante precario, Antoine se desplazó asiduamente uniendo los 50 kilómetros de distancia desde su departamento en un Citroën provisto por la empresa. En el camino debía sortear obstáculos y muchas veces se perdía, o debía empujar el auto y llegaba todo embarrado (Abós, 2018, p. 46).

El avión que Antoine piloteaba era un Late 25, de los dieciséis que ingresaron a Argentina, el cual fue traído en 1929 por él mismo a pedido de Jean Mermoz (Figura 7). Era un monoplano con cabina cerrada para cuatro pasajeros, un asiento descubierto para el piloto, podía transportar una tonelada de carga y recorrer una media de 5.000 km (Alasio, párr. 13).

Además, no poseía conexión de radio con la base, sino que lo hacía vía telegráfica. Es menester destacar que este avión restaurado se conserva en el Museo Nacional Aeronáutico de Morón, en provincia de Buenos Aires (Abós, 2018).



Figura 7. Imagen de Laté 25 piloteado por Saint-Exupéry

Fuente: <https://www.patagonia-argentina.com/saint-exupery-en-la-patagonia/>

Cabe acotar que a Antoine le gustaba hacer la ruta al sur sin parar, desde Bahía Blanca hasta Río Gallegos. En una carta escribió a su madre: “Vuelvo de un espléndido raid de dos mil quinientos kilómetros en el día. Estoy de regreso del extremo sur, donde el sol se acuesta a las diez de la noche” (Abós, 2018, p. 49). Antoine voló, observó y se inspiró de la particular geografía del lugar que dio alas a su fértil imaginación.

Era un observador nato e interactuaba con los animales, en una oportunidad volando la costa patagónica en cercanías de Trelew vio un cachorro de foca¹² lastimado y se lo llevó a su departamento en el sexto piso de Galería Güemes en Buenos Aires (Abós, p. 54). La instaló en la bañera por un tiempo, le ponía cubos de hielo y la alimentaba con pescado hasta que los vecinos se quejaron por el olor y tuvo que regresarla a su hábitat (Bontá, 2014).

En base a esta experiencia es que en este departamento, hasta el día de hoy se exhibe la bañera con lobos marinos dibujados en papel y plegados en origami¹³, como así también fotos del autor en las escalas Comodoro Rivadavia y Trelew, sus libros, entre ellos *Vuelo*

¹² Se estima que se trataba de un cachorro de lobo marino, no una foca por la imposibilidad geográfica. Los lobos marinos se encuentran en todo el litoral patagónico.

<https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/turismo/9-3436-2016-09-04.html>

¹³ “Es un término japonés, aceptado por el diccionario de la Real Academia Española (RAE), que se emplea como sinónimo de papiroflexia. Se trata del arte que consiste en la creación de figuras doblando adecuadamente un trozo de papel”. No se utilizan tijeras ni pegamento. Surgió en China en los primeros siglos de nuestra era y luego pasó a Japón y se popularizó. Cuando el papel se abarató se popularizó. <https://definicion.de/origami/>

nocturno en su edición en francés y en castellano, varias versiones de *El Principito* y el escritorio¹⁴ en el cual hacía sus manuscritos.

La Aeroposta logró un importante adelanto en la distribución postal debido a sus vuelos nocturnos. Hasta ese momento era un horario sin utilidad en aviación, contrario a los otros medios de transporte: barcos, trenes, automóviles, los cuales continuaban su trabajo en horas de la noche.

Con la incorporación de los vuelos nocturnos la Aeroposta agilizó su trabajo y pudo asumir un compromiso de regularidad en la entrega del correo, independientemente de las condiciones climáticas y la topografía de cada lugar. Esto trajo aparejada la velocidad en la entrega de cartas, periódicos y demás envíos, por lo cual la comunicación mejoró. En el caso de Patagonia el cambio fue drástico, ya que ayudó a unir al resto del país y entre poblados patagónicos.

El periódico *El Rivadavia* (1940) publicó con grandes titulares que a pesar de que la ruta sur era la más difícil de todo el mundo, palabras tomadas de Jean Mermoz y Antoine de Saint-Exupéry, la cumplieron con regularidad matemática y seguridad. Además, enfatizó que a partir de la ruta sureña se podía desayunar en Buenos Aires, almorzar en Comodoro Rivadavia y comer en Río Gallegos.

Los mencionados vuelos inspiraron a Saint-Exupéry a escribir su novela *Vuelo nocturno*, en la cual describe el trabajo realizado como así también la geografía patagónica vista con amplitud desde el aire, la rigurosidad del clima, los pobladores, la fauna, las construcciones, etc.

Desde Argentina envió una carta a su madre en la cual le dijo “escribo ahora un libro sobre el vuelo nocturno, pero en su sentido íntimo es un libro sobre la noche” (Instituto Saint Exupéry, s/f.¹⁵).

El primer aniversario de la extensión de la línea Bahía Blanca - Comodoro Rivadavia se celebró en el aeródromo de Villa Harding Green, ubicado en la ciudad de Bahía Blanca. Saint-Exupéry pasó revista a las instalaciones desde su avión Laté 25 al cual bautizó con el nombre Pedro Ficarelli, para honrar al piloto argentino fallecido en un accidente aéreo, acorde al relato del Instituto Saint Exupéry.

La gestión de Antoine como Director de Explotación fue exitosa: en 107 vuelos se transportaron 644 pasajeros y 3400 kilos de correspondencia en el tramo Bahía Blanca -

¹⁴ Una particularidad del escritor era que tenía su escritorio muy desordenado, lleno de libros, planillas de Aeroposta, informes de vuelo e innumerables papeles sueltos y servilletas en las que escribía para su libro, luego de pasar por una sucesión de escritura, abollado de papeles y desparramo de los mismos (Abós, p. 57).

¹⁵ El logo del instituto está escrito sin el guión en medio del apellido.

Comodoro Rivadavia. Según su propia afirmación el saldo positivo también alcanzó experiencias a nivel profesional y humano. Entre ellas, el seminario para alumnos secundarios dictado en Bahía Blanca en el cual se enseñó acerca de la aviación y todo lo relacionado al piloto, clima hostil, vuelos nocturnos, extensión de la línea, camaradería, los asados con los que la gente de los pueblos patagónicos los agasajó (Instituto Saint Exupéry, s/f.).

Antoine destacó de manera especial la camaradería del equipo, la recepción de los jóvenes a la enseñanza de los métodos de la antigua Aéropostale, y declaró que los camaradas extranjeros fueron sus hermanos de adopción. Cabe acotar que estas declaraciones las realizó nueve años después de su partida de Argentina, en ocasión de recibir un premio de la Academia de Francia por su libro *Tierra de hombres* (Instituto Saint Exupéry, s/f.).

Luego de quince meses en su tarea de Director, en febrero de 1931 regresó a Francia para casarse con la salvadoreña Consuelo Suncín a quien conoció en Argentina.

Allí se encontró con la novedad que la empresa estaba en una complicada situación financiera a punto de quebrar, razón que le impidió su regreso a América.

Años más tarde dijo en referencia a su partida de Argentina “He sentido cabalmente que no volvería a reencontrar la paz perdida” (Instituto Saint Exupéry, s/f.). Su cargo en Aeroposta Argentina durante 1930 fue la cumbre de su carrera como piloto civil en coincidencia con el auge de la Compañía Générale Aéropostale.

A partir de allí realizó diferentes actividades como piloto postal en Marruecos, piloto de guerra de hidroaviones, periodista, y adquirió reputación como escritor, por lo cual obtuvo premios.

En 1934 Antoine fue a Indochina enviado por Air France en viaje de estudios y también visitó a su hermana Simone quien residía en Saigón y trabajaba como archivista. Mientras piloteaba un hidroavión que por varios meses permaneció sin usarse en un hangar de la base, tuvieron inconvenientes con el motor por lo cual debieron aterrizar dos veces en el río. Al no poder anclar por el barro, debieron amarrar el hidroavión en una vegetación achaparrada junto a unos bancos de limo y esperar hasta el alba para que los socorran y remolquen, acosados por mosquitos anopheles, portadores de paludismo.

En febrero de 1938 participó junto a André Prévot del Raid Nueva York-Tierra del Fuego, en un avión Caudron C.635. Luego de dos intentos de despegue fallidos a causa del temporal de nieve, logró levantar vuelo. Todo fue bien hasta Guatemala, lugar en el que ocurrió un problema con la carga de combustible, confundieron litros y galones, ya que no se podían comunicar por hablar diferentes idiomas, más el agravante de no verificar la carga

(Montejano, 2017). Esto provocó que el avión fuera más pesado y por lo tanto necesitaba más pista para despegar, lo cual trajo aparejado un accidente. Prévot sufrió una fractura, mientras que Saint-Exupéry tuvo ocho y estuvo ocho días sin conocimiento. Corrió peligro de que amputen su brazo derecho, debido a una inflamación grave en la mano. Estuvo más de un mes internado y luego se trasladó a Nueva York.

Se repuso lentamente hasta la primavera, época en la que pudo empezar a caminar, y mientras tanto escribía *Tierra de hombres*, como refirió Montejano. La lesión en el brazo le imposibilitó el normal funcionamiento del mismo, padecimiento que llevó hasta su muerte.

Por algunos años dejó de volar, realizó tareas de periodismo, publicó libros, entre otras. Se exilió en Estados Unidos entre junio y noviembre de 1942 como consecuencia de la ocupación nazi en Francia. Desde allí escribió, realizó programas de radio dirigidos a los franceses, etc.

Sentía remordimiento por estar en otro país a salvo mientras los franceses sufrían la guerra. Nada lo detuvo: su edad distaba mucho de ser la adecuada, y peor aún era su salud, muy deteriorada por la cantidad de accidentes que había tenido (Adamuz). Luego de muchas peticiones y trámites, en 1943 regresó a Europa y se reunió con otros pilotos franceses libres que luchaban contra los nazis (BBC News Mundo, 2019).

Su tarea en la escuadrilla del ejército francés fue realizar misiones de reconocimiento en las cuales fotografió las avanzadas alemanas sobre territorio francés. La base estaba en Córcega, isla ubicada al sur de Francia.

El 31 de julio de 1944 a las 8.35 horas despegó de la base y fue su última misión en la región de Grenoble, de la cual no regresó. “En el cuaderno del día, alguien escribió telegráficamente: Misión foto en gran altitud en el sur de Francia. No regresó” (Peiró, 2017).

Antes de partir dejó escrito “Si me derriban no extrañaré nada. El hormiguero del futuro me asusta y odio su virtud robótica” (Prado, 2004).

Saint-Exupéry tenía un profundo compromiso con Francia y con la humanidad, el epitafio de su vida fue este último gesto; para él la aviación era mucho más que un oficio, era una forma de vivir. A sólo un año del final de la guerra, pasó a la eternidad, sus ojos fueron redimidos de ver tanta destrucción y crueldad.

El escritor-piloto dijo: “La guerra no es la aceptación del riesgo. No es la aceptación del combate. En ciertos momentos, es, para el combatiente, la pura y simple aceptación de la muerte (...) La guerra no es una aventura. La guerra es una enfermedad, como el tifus” (Saint-Exupéry, 2019, p. 120).

La periodista española Morata lo describió como “un humanista con alas” (Adamuz, 2018, p. 10), y acotó que volar otorgó sentido a su vida, que muchas veces cuando era niño y su madre lo requería su respuesta fue que estaba ocupado con su aeroplano imaginario.

En líneas generales, su vida fue una profunda conexión desde temprana edad entre el vuelo, la lectura y la escritura, las cuales disfrutó y se detallaron en este capítulo. Por esta razón algunas personas se preguntaban si escribía para volar o volaba para escribir.

Antoine de Saint-Exupéry logró el éxito y plasmó una huella imborrable en el mundo de la escritura y de la aeronavegación.

CAPÍTULO 4: LA OBRA LITERARIA DE ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY INSPIRADA EN CHUBUT

Antoine de Saint-Exupéry escribe varios libros¹⁶, entre los cuales se eligieron tres cuya inspiración total o parcial ocurrió en Chubut. Si bien sus obras son autobiográficas, nutridas de experiencias personales y profundas reflexiones de la vida, también contienen ficción y detalladas descripciones.

El primer libro elegido, *Vuelo nocturno*, se publica en 1931 y es su segunda novela. El prefacio es escrito por André Gide¹⁷, y la obra se divide en veintitrés capítulos. Saint-Exupéry relata con lujo de detalles la epopeya de los pioneros de la aviación en Patagonia Argentina; narra el oficio del piloto, en el cual tenía gran experiencia y transmite esa vivencia con pasión.

Cabe destacar que los vuelos nocturnos fueron una innovación que permitió ganar tiempo sobre otros medios de transporte, dinamizaron la comunicación en Patagonia ya que ofrecieron regularidad en la entrega del correo, lograron superar barreras topográficas, climáticas y también la noche. Como contraparte eran vuelos muy riesgosos porque no existían adecuadas condiciones de seguridad por la falta de instrumental, sólo utilizaban una brújula, se guiaban por la línea de costa y las estrellas (Pignatelli, 2021).

El Diario El Rivadavia en el número extraordinario de su 25º aniversario en 1940, expresa que “Aeroposta realizó la ruta más difícil del mundo con una regularidad matemática” (Figura 8).

¹⁶ Cinco en vida: *Correo Sur* (1928), *Vuelo nocturno* (1931), *Tierra de hombres* (1939), *Piloto de guerra* (1939-40), *El Principito* (1943), Relato *El aviador* (1926); libros póstumos en base a sus archivos: *Ciudadela* (1948), *Notas de juventud* (1953), *Cuadernos* (1953), *Cartas a su madre* (1955), *Un sentido de la vida* (1960), *Escritos de guerra* (1982), *Manon, la bailarina* (2007), *Cartas a lo desconocido* (2008)

¹⁷ Nació y murió en París, 1869-1951. “Los efectos de una educación rígida y puritana condicionaron el principio de su carrera literaria”. En sus libros criticó la disciplina moral, afirmó el triunfo de los instintos, la superación de antiguos prejuicios y temores, reflexionó sobre la libertad individual, defendió la homosexualidad, influyó sobre autores como Albert Camus y Jean-Paul Sartre. En 1909 contribuyó a formar la revista literaria *La Nouvelle Revue Française*. Publicó libros y ensayos sobre literatura. En 1947 fue galardonado con el Premio Nobel de Literatura. Disponible en <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/g/gide.htm>



Figura 8. Nota del Diario *El Rivadavia* en la que se destacan las bondades de Aeroposta.
Fuente: *Anuario El Rivadavia*, 25 Aniversario (1940).

<https://fototecacomodororivadavia.org/index.php/Detail/objects/29457>.

Asimismo, se remarca lo dicho por Saint-Exupéry y Mermoz en cuanto a la seguridad y puntualidad de la línea, a pesar de que “los caminos aéreos del sur son los más difíciles de todo el mundo”.

En *Vuelo nocturno* describe la geografía patagónica, las condiciones atmosféricas y técnicas, los rebaños de ovejas con sus pastores, así como los sentires personales del autor. Mencionó ciudades que formaban parte de la Línea Sur, que unía Buenos Aires y Patagonia, por lo que varias veces nombra a las localidades de Chubut: Comodoro Rivadavia y Trelew.

Saint-Exupéry relata la historia de un piloto llamado Fabién, quien con frecuencia hacía la ruta Buenos Aires - Patagonia, y en una oportunidad soportó una terrible tempestad, la cual describe con crudeza debido a que él mismo vivió esta clase de circunstancias adversas cuando surcó los cielos patagónicos (Saint-Exupéry, 1931, p.7).

“Leyó su altura: mil setecientos metros. Apoyó las manos sobre los mandos para empezar a reducirla. El motor vibró muy fuerte y el avión tembló...Sacrificaba su altura como el que se juega una fortuna. Un remolino hizo cabecear el avión, que tembló muy fuerte. Fabien se sintió amenazado por invisibles hundimientos” (Saint-Exupéry, 2019, p. 46).

Compara el trabajo de los pastores que andaban de un rebaño a otro, con el del piloto como pastor de los villorrios, de una ciudad a otra. Se sorprende por las grandes extensiones deshabitadas en los dos mil quinientos kilómetros que unían Buenos Aires y el estrecho de

Magallanes, como así también de los pequeños poblados a los que llamó aldeas (Saint-Exupéry, p. 8).

Además, detalla la fatiga que sufrían las tripulaciones en esos tramos tan extensos, la responsabilidad y vigilia constante que experimentaba Riviére, el responsable de toda la red. Por otra parte, saca a la luz los planteamientos de una vida solitaria; la postergación de deleites para la vejez o para cuando hubiera tiempo; los interrogantes acerca de la existencia de la paz y la victoria, el duro oficio, el poco tiempo para el amor (Saint-Exupéry, p.13).

También describe la dureza de carácter de Riviére y del inspector Robineau; la forma en que aplicaban el reglamento sin tener en cuenta las demoras por condiciones climáticas, averías, etc. Riviére comparaba al reglamento con los ritos de una religión que, aunque parecen absurdos forman a los hombres; pensaba que el hombre era como cera virgen y se lo debía moldear. En base a este pensamiento era habitual que recibieran castigos, descuentos en sus haberes, notas en sus legajos, etc. (Saint-Exupéry, pp. 20-21).

Aunque algunas veces Riviére se preguntaba si era justo o injusto nunca arribó a una conclusión, pero creía que si castigaba las faltas había menos averías, y que en caso contrario los vuelos nocturnos se tornarían un peligro de muerte, y los accidentes de multiplicarían, poniendo en riesgo la vida de los jóvenes pilotos (Saint-Exupéry, p.35).

El capítulo más específico y descriptivo sobre la provincia de Chubut, trata sobre el ciclón ocurrido en el tramo Trelew - Comodoro Rivadavia. Fue una violenta tormenta con viento y relámpagos desde la cordillera hacia el mar. La oscuridad era muy profunda, no había lugar para aterrizar y el combustible no alcanzaría. Por añadidura, las comunicaciones se interrumpieron por el destrozo de la línea telegráfica y se perdió contacto con el avión (Saint-Exupéry, p. 51).

“Comunique a Buenos Aires: “Nos encontramos taponados por todos lados. Tempestad se cierne sobre mil kilómetros, no vemos nada. ¿Qué debemos hacer?”. Para el piloto, esa noche no tenía ribera alguna, puesto que no conducía ni hacia un puerto (todos parecían inaccesibles) ni hacia el alba: el combustible se agotaría antes de una hora cuarenta. Así que se vería obligado, más o menos pronto, a descender como un ciego en esa espesura” (Saint-Exupéry, 2019, p. 48).

“Así, cada mensaje, amenazaba el correo. Cada ciudad, cuando podía responder, antes de que las líneas fuesen destruidas, daba cuenta de la marcha del ciclón, como si se tratara de una invasión.. “Viene del interior, de la Cordillera. Barre toda la ruta, hacia el mar...” ”. (Saint-Exupéry, 2019, p. 52).

Saint-Exupéry realiza una fluida descripción técnica del suceso; la forma de proceder de Rivière y otros empleados de la base; la mezcla de emociones confusas y pensamientos de cada uno de ellos, la puja entre la felicidad y el deber, como también el dolor de la esposa de Fabián durante la espera de noticias del vuelo, hasta conocer el nefasto desenlace.

Dentro de este marco es que se afirma que el libro fue inspirado en los vuelos nocturnos en Patagonia, particularmente en Chubut, ya que el tema central es el ciclón ocurrido en esta ruta, en la cual perdió la vida el piloto y su acompañante a quien llamaba “el radio”. Aunque es preciso decir que también se menciona ligeramente el correo de Chile, Paraguay y Europa.

Saint-Exupéry relata desde su propia experiencia, ya que fue él quien realizó vuelos a Patagonia antes que se iniciara la Línea Sur, como así también el vuelo inaugural de Aeroposta y luego los viajes de inspección (Tanase, p. 102).

Dada la complejidad de la tarea del piloto existen anécdotas, como cuando durante el vuelo inaugural de la línea el piloto Palazzo le dijo a Saint-Exupéry “es más fácil cruzar los Andes bajo la nieve que remontar un viento en la Patagonia”, precisamente en ese momento el dueño de la empresa Bouilloix-Lafont temblaba de miedo en el asiento del Laté mientras el piloto hacía denodados esfuerzos por vencer el temporal patagónico (Abós, p. 110).

Cutuli (2016) menciona que “La Patagonia es la tierra saint-exuperiana por experiencia” debido a la cantidad de veces que la sobrevoló y al impacto que tuvo en la escritura de *Vuelo nocturno*, y como se verá más adelante también en *El Principito*.

El piloto y escritor francés Marcel Mingeo (en Abós, p. 221) dice que “Saintex habría leído fragmentos de la novela a Daurat en algún momento de aquel año 1930, en el hotel Colón de Comodoro Rivadavia, durante alguno de los viajes en los que coincidieron ambos”. Luego de varios años de reflexionar sobre la fusión entre el personaje real y el ficticio, lo puso en consideración de Daurat¹⁸, aunque éste opinó que el escritor lo hizo parecer demasiado severo (Abós, p. 221).

En sus libros se refleja su inspiración en Patagonia y lo mismo sucede en su correspondencia personal. En septiembre de 1930 Saint-Exupéry envía al hotel España¹⁹ la primera carta a su novia Consuelo Suncín, escrita en Pacheco mientras preparaban su avión para el vuelo a Patagonia. En esas veinte páginas narra “las tempestades que había

¹⁸ Estaba encarnado en el personaje de Rivière.

¹⁹ Lugar de residencia de Consuelo hasta que el presidente Elpidio González dejó el gobierno y huyó a La Plata, su habitación fue requisada por una patrulla por considerarla agitadora al servicio del presidente destituido o una espía extranjera.

atravesado, los descensos forzados, los peligros. Le hablaba de flores, tormentas, sueños, del vértigo del vuelo. Le decía que había hecho un voto: vivir sólo para volar” (Abós, p. 195).

Seguidamente Antoine alquiló un departamento de dos plantas en el centro porteño al que se mudó con Consuelo. Ella se ocupó de ordenar el caos contenido en las diez enormes cajas de la mudanza del autor, y organizó el archivo en prolijas carpetas negras, rojas y verdes. Asimismo, le impuso una disciplina de escritura: le entregaba cinco hojas en blanco y le daba un plazo de tres horas para devolvérselas escritas. Si no cumplía con esta condición no entraba al dormitorio. De esta forma, la escritura del libro avanzó (Abós, p. 200).

En una de las cartas a su madre Antoine le dijo que, aunque no tenía mucho tiempo para escribir y lo hacía lentamente, sería un buen libro. Le aclaró que no era un libro sobre un aviador, sino sobre la noche y el vuelo nocturno (Tanase, p. 109).

El libro es escrito en retazos de tiempo sustraídos a la rutina laboral, entre inspecciones, entregas de correo, entre búsquedas de pistas para nuevas escalas, en momentos de descanso en su departamento, en las noches y madrugadas, etc. El autor lo define como “un libro del silencio y de la oscuridad, el libro de lo que se descubre, justamente, cuando el ruido de los motores se desvanece, y cuando las duras contingencias de la vida cotidiana desaparecen” (Tanase, p. 109).

Paul Webster, escritor y corresponsal del diario laborista *The Guardian*, escribe en la biografía de Saint-Exupéry que Consuelo influyó mucho en la escritura de *Vuelo nocturno*, sobre todo en la organización de la estructura del relato (Marti, 2000).

Cuando Antoine parte de Argentina llevó el manuscrito de cuatrocientas páginas. Al llegar a Francia siguió trabajando en el mismo y para ello se recluyó con su esposa en El Mirador²⁰, cerca de Niza. Pulieron el original hasta limitarlo a ciento veinte páginas (Abós, p. 214).

Saint-Exupéry creía que “la perfección se consigue, no cuando no hay nada más que sumar, sino cuando no hay nada más que restar”. También afirma “Si yo, vagamente, aprendí a escribir fue porque miré cruelmente todos mis defectos. Nunca salve una frase. No es loca mi vieja fórmula: no sé escribir, solo sé corregir” (Abós, p. 216).

Antoine entregó un ejemplar del manuscrito de *Vuelo nocturno* a su amigo André Gide el cual quedó sumamente complacido. El 31 de marzo de 1931 escribió en su diario, que Saint-Exupéry llegó de Argentina con un nuevo libro y una novia “He leído el uno y he visto a la otra. Le he felicitado mucho, sobre todo por el libro...” (Abós, p. 217).

²⁰ Casa heredada por Consuelo de su segundo esposo, Gómez Carrillo.

Por otro lado, André Gide fue quien escribe el prólogo del libro cuyo editor fue Gallimard²¹. Enfatizó que el relato se realizó con conocimiento de causa y eso le otorgó autenticidad a sus páginas y valor literario que se traduce como el valor de un documento (Abós, p. 218).

Esta obra es premonitoria de la muerte de su autor, acaecida en su última misión de reconocimiento de los avances alemanes en la zona de Grenoble hacia el final de la Segunda Guerra Mundial.

Vuelo nocturno es su primer éxito literario, y le otorgaron el Premio Femina en 1931²².

Además, la productora Metro-Goldwyn-Mayer lleva la obra al cine en 1933 en Estados Unidos; la película es dirigida por Clarence Brown, actúan John Barrymore, Helen Hayes y Clark Gable entre otros. Además, Saint-Exupéry recomienda a Luís Saslavksy, director de cine, escritor y crítico de cine en *La Nación*, quien fue contratado como asesor en temas argentinos (Abós, p. 191).

Saint-Exupéry no acuerda totalmente con la película, pero por cortesía no confiesa “él no se reconoce en esta película de acción. Antoine le concedió méritos que no tienen nada que ver con su literatura” (Tanase, p. 110).

El segundo libro a considerar es *El principito* publicado por primera vez en inglés en 1943, y del cual Antoine no alcanzó a disfrutar de su inesperado éxito. Lo escribe durante su exilio en Nueva York, y Consuelo fue quien edita, coordina los originales y les hace la primera corrección (Abós, p. 215). A pesar de que la relación entre ambos era tempestuosa forman un buen equipo en las tareas previas a la aparición de un nuevo libro.

En Francia aparece póstumamente, luego de la liberación del país, ya que sus obras habían sido prohibidas por el régimen colaboracionista de Vichy, aunque se distribuyen clandestinamente (Sánchez Hernández, 2006, p. 11).

Antoine tiene una particular forma de escribir, sus escritos tenían un objetivo, una idea central pero no acostumbra tener un plan para hacer el desarrollo. Por esta razón sus borradores eran una sucesión de nuevos inicios cada día, con muchas hojas o servilletas de papel abolladas a su alrededor que nadie estaba autorizado a ordenar ni tirar, salvo Consuelo. Su impulso creativo era mayor en las madrugadas luego de largas veladas con sus amigos, y acompañado de una jarra de té (Abós, p. 215).

²¹ André Gide era un importante asesor literario en Gallimard.

²² Cabe destacar que es un premio literario francés creado en 1904 cuyo galardón se otorga el primer miércoles de noviembre en el Hotel Crillon en París a obras en francés escritas en prosa o verso, y el jurado es femenino.

El Principito tiene más de 140 millones de copias vendidas en todo el mundo desde 1943, fue traducido a 180 lenguas y dialectos, incluso en sistema Braille²³. Además, es el primero del mundo transcrito en símbolos fonéticos en lengua inglesa para quienes estudian inglés como segunda lengua. Es el segundo libro más vendido, y según el dato aportado por la Embajada de Francia en Argentina (2016) es la segunda obra más traducida a nivel mundial.

Es adaptado al cine, teatro, televisión y ópera. Se realizan audios de narraciones, series y películas animadas²⁴, un animé como así también canciones acordes a la trama de la novela. El ilustrador checoslovaco Peter Sis, realiza el cómic *El Piloto y El Principito* en el cual recrea las experiencias aéreas de Antoine.

El Principito es considerado un libro infantil, pero si se lee con detenimiento en realidad se trata de una crítica de la adultez que resalta temas profundos como el sentido de la vida, la amistad, la soledad, el amor, el sentimiento de pérdida, la contemplación de la naturaleza, la responsabilidad, la libertad.

El libro trata del encuentro en el desierto de un pequeño principito de rubios rizos con un aviador cuyo avión se descompuso; le habla de un zorro, una oveja, de volcanes, una rosa, pero un día una serpiente lo muerde, él muere y vuelve a su planeta en espíritu, aunque su cuerpo queda en brazos del aviador.

Uno de los rasgos destacados del libro es que las ilustraciones fueron realizadas y pintadas en acuarela por el mismo autor. El dibujo de la boa que se traga a un elefante tiene una particular similitud con la Isla de los pájaros, en Península Valdés, provincia de Chubut. Por esta razón, en el lugar hay cartelera que indica que allí se inspiró el autor, complementado con datos biográficos de Saint-Exupéry, su literatura y su trabajo en Aeroposta.

Sepiurka y Miglioli (2004, p. 31) mencionaron este dibujo inspirado en Isla de los Pájaros y la posibilidad de que Saint-Exupéry lo haya realizado en alguna mesa del Hotel Touring Club de Trelew en el cual pernoctaba.

En cuanto a la inspiración y lugar de inicio de la escritura de *El Principito* hay una versión que afirma que fue en Estados Unidos, pero también existen otras, en la que se destaca la de Patagonia, en Isla de los Pájaros, de la cual hay testimonios que lo afirman y evidencia visual en cuanto a su ilustración de la boa.

²³ Sistema de lectura para ciegos creado por el francés Louis Braille en 1825. Consiste en una serie de seis puntos en relieve distribuidos de diferente forma que representan las letras del alfabeto. <https://humanidades.com/braille/>

²⁴ En 2015 Mark Osborne dirigió una adaptación de la película en Francia.

Horat (2020) menciona que “hay una teoría avalada por estudiosos en la materia quienes afirman que la obra más leída de Exupéry, *El Principito*, se habría inspirado en la Reserva Isla de los Pájaros” (p. 15).

Diario El Chubut (2020 a) mencionó al cronista Pierre Dumas, quien escribió

“Su entorno es exactamente el mismo que el famoso dibujo del autor al ilustrar este fragmento de su obra. Algunos ven una especie de sombrero deforme. Pero los que saben que lo esencial es invisible a los ojos reconocen enseguida la famosa silueta”

Según algunos testimonios “se presume que fue en Argentina, más precisamente en la península de Valdés, en las proximidades de la isla de los Pájaros, donde inició la redacción de *El Principito* (Requeni, 2000).

Otro argumento a favor sobre la inspiración de *El Principito* en Patagonia son los dichos de Jean Canesi en acuerdo con los comentaristas que opinan que fue en Patagonia donde Antoine concibió el personaje:

“En realidad no sería nada sorprendente, pues en esta región primitiva es muy fácil dormirse a mil leguas de cualquier lugar habitado, en el polvo, entre las manadas de ovejas y despertarse una mañana con una voccecita que nos dice “*Por favor, ¡dibújame una Patagonia!*” (Alasio, s/f).

El escritor argentino Sergio Pellizza en su libro *Destellos Patagónicos* conformado por cuentos cortos, dejó plasmado en *Un hombre de aire*:

“El hombre piloto que se llamaba Antoine de Saint-Exupéry desde su espíritu de escritor pensaba; cuánto espacio cuánta libertad toda junta. Sin barreras... fue así que entre otras cosas la geografía del lugar le ofreció imágenes. Una de ellas es la de la Península de Valdez²⁵, fue, según algunos dicen que inspiró el primer dibujo del “Principito”²⁶ que quizás solo los niños puedan saber sin preguntar, que no se trata de un sombrero” (Pellizza, 2017, p. 242).

También es menester citar a Gastón Lehmann, amigo de Saint-Exupéry quien afirmó que en Argentina escribió *Vuelo nocturno* y también inició *El Principito*. Cabe destacar que a su retorno a Francia Saint-Exupéry vivió en el mismo pueblo que la familia Lehmann y el vínculo amistoso continuó, por lo cual se considera un importante argumento (Requeni, 2000).

²⁵ Lo escribió con “z” al final, pero el nombre correcto del lugar es Península Valdés.

²⁶ Textual

Otra versión dice que fue en un campo de Concordia, Entre Ríos, donde al realizar un aterrizaje forzoso conoció a la familia francesa Fuchs Valon que tenía dos niñas rubias, Suzanne y Edda, un varón llamado Mario, y vivían en el antiguo castillo San Carlos.

Algunos dicen que fue en el desierto de Libia porque allí permaneció varios días como consecuencia de un accidente; aunque otra conjetura es que la inspiración se dio en Guatemala, lugar en el que tuvo un accidente en 1938, y por la coincidencia de que tiene tres volcanes como los que figuran en el libro.

Por último otra interpretación dice que estaría inspirado en el hijo de su colega y vecino Charles Lindbergh, quien tenía cabellera rubia (Cutuli, 2016). Sin embargo, es necesario considerar la posibilidad que el personaje sea una figura de su hermano fallecido tempranamente al igual que el principito y cuyas características físicas son semejantes.

En base a los testimonios que expresaron diversas personas, ya sean amigos, escritores, biógrafos, ya mencionadas las descripciones coincidentes con Patagonia y su fauna, en este caso el zorro, la oveja, y su ilustración tan particular de la boa que se tragó el elefante equiparable a isla de los Pájaros, como asimismo la cartelera explicativa de este lugar, y la exhibición de su avión durante un período prolongado, es que se acuerda que parte del libro fue inspirado en Patagonia.

En paralelo se consideró el libro *Un sentido de la vida*, el cual se editó posterior a su muerte, en 1960, en francés y luego se tradujo al castellano. Claude Reynal realizó una compilación de textos inéditos y ampliaciones de escritos publicados, son una revelación en los cuales el autor reflejó su inquietud sobre los problemas de la humanidad.

El primer relato del libro es *El aviador* publicado en abril de 1926, por La revista *Le Navire d'Argent*²⁷ en su penúltimo número. del cual el manuscrito original se perdió pero Saint-Exupéry lo “reconstruyó de memoria”, ya que según su amigo y escritor Jean Prévost²⁸, Antoine componía todo mentalmente y luego lo escribía, algo poco usual, arte directo y don sorprendente de un escritor debutante (*Le Naire d'Argent* en Saint-Exupéry, 1960, p. 11)²⁹.

El libro también contiene escritos que realizó como corresponsal de guerra en Moscú y en la Guerra Civil española para los periódicos *L'Intransigeant* y *Paris-Soir* en los que

²⁷ La traducción es El barco de plata en referencia al velero plateado del escudo de armas de París. Fue una revista literaria parisina cuya tirada era mensual y muy influyente en el período 1925-26. Se publicó en francés, aunque el espíritu era internacional. Sirvió de lanzamiento en la carrera de muchos escritores, entre ellos Antoine de Saint-Exupéry.

²⁸ Era el secretario de redacción de la revista *Le Navire d'Argent*.

²⁹ Introducción al cuento *El aviador*, publicado por *Le Navire d'Argent* en abril de 1926, el cual forma parte del libro *Un sentido de la vida*, publicado con posterioridad a su muerte.

profundizó sobre la naturaleza humana, como así también el prefacio del libro *Se levanta el viento* de Anne Morrow-Lindbergh.

El relato seleccionado es *El piloto y las fuerzas naturales*, ya que es precisamente allí donde se relata la lucha que el autor enfrentó contra un ciclón mientras realizaba un vuelo sobre Patagonia. Dicho suceso se publicó en forma completa en la revista *Marianne*³⁰ N° 356, fechada 16 de agosto de 1939, y posteriormente en *Un sentido de la vida*, cuya primera edición se realizó en noviembre de 1960.

El ciclón descripto fue de tal intensidad que el piloto perdió las tres cuartas partes del control del avión y dudó de la resistencia de las alas. El vuelo fue penoso, una sucesión de baches invisibles que requirió gran trabajo manual por ello lo comparó con la tarea de los estibadores. El motor crujía en lenguaje Morse y la nafta estaba a punto de acabarse, pero logró derivar hacia la costa al abrigo del acantilado, la violencia del viento disminuyó y logró llegar a destino, agotado, con las manos entumecidas y los hombros doloridos.

El relato del ciclón está minuciosamente detallado, con datos específicos de Chubut como la escala Trelew - Comodoro Rivadavia, los pozos de petróleo, el pico Salamanca, los acantilados, el corredor ventoso con rumbo oeste-este cuyo punto cúlmine es el Océano Atlántico, grandes extensiones de territorio desgastado por la erosión, los tres meses de verano con vientos elevados de 160 kilómetros por hora, los remolinos con sus regueros de ceniza, la descripción de este gran ciclón que alcanzó en tierra la velocidad de 240 kilómetros por hora.

Por otra parte, describió el arduo trabajo de los ciento veinte soldados que ayudaron a detener el avión y lo ingresaron en el hangar. Para ello utilizaron la práctica de amarrar sogas en unas argollas colocadas a los lados del avión, las que sujetaron con fuerza para detener el avión y evitar que capote. Este evento fue citado por el autor “Sobre el terreno vi unos ciento veinte soldados. Concentrados por mí, debido al ciclón...Después de una hora de maniobras, entran el avión en el hangar” (Saint-Exupéry, 1960, p. 118).

Antoine combinó el relato de la arriesgada tarea del piloto en cielos patagónicos, particularmente chubutenses, una profusa descripción del paisaje y de las condiciones climáticas sin excluir sus sentimientos personales.

En este contexto Sánchez Hernández (2006, p.12) expresó:

³⁰ Era un periódico político y literario de izquierda publicado en París en la década de 1930. Su nombre se refiere a la figura alegórica de la República Francesa. En la actualidad existe otra revista *Marianne* inspirada en la primera, creada en 1997 por el periodista Jean-François Kahn.

“En sus obras nos deja el testimonio de alguien que encontró sentido a la existencia participando de una tarea común, primero con sus compañeros y luego se fue ampliando a sus compatriotas y a todos los hombres que se sienten privados de la libertad. Esa libertad que debe pensar más en los deberes que en los derechos”.

En algunas de las numerosas citas en que Antoine (1960) describe la Patagonia dice:

“Abandoné la escala de Trelew, rumbo a Comodoro Rivadavia, en la Patagonia. Allí se vuela sobre una tierra abollada como un viejo caldero. Ningún otro suelo, en ningún lado, muestra tan bien su desgaste. Los vientos que empujan, a través de una escotadura de la cordillera de los Andes, las altas presiones del Pacífico se estrangulan y aceleran en un estrecho corredor de cien kilómetros de frente, en dirección al Atlántico, y arrasan todo a su paso. Única vegetación de un suelo raído hasta la trama, sólo la cubren pozos de petróleo, como un bosque incendiado” (p.108).

“Delante de mí, a mi derecha, reconozco el pico de Salamanca, un cono perfecto que yo sé domina el mar...aún debo pasar bajo el viento de ese pico...el pico es un gigante...me impone respeto” (p. 112).

En Saint-Exupéry (2019) relató “Los primeros remolinos de la lejana tormenta atacaban el avión...entonces se agarró con sus dos manos de los largueros de acero. Y como no distinguía otra cosa que la bombilla roja de la carlinga, se estremeció al sentirse descender en el corazón de la noche...” (p. 29).

Atendiendo a estas consideraciones es que se puede inferir que *Vuelo nocturno*, *El Principito* y *Un sentido de la vida* fueron inspirados total o parcialmente en Chubut, Patagonia. (Figura 9)



Figura 9. Imagen de las tapas de parte de la obra de Saint-Exupéry analizadas.

Fuente: Patricia A. Hernández, 2020.

CAPÍTULO 5: LUGARES DE MEMORIA

A posteriori de habernos adentrado en la vida de Antoine de Saint-Exupéry, profundizado lo que fue su gran pasión por el vuelo y la escritura, como así también parte de su obra inspirada en la provincia de Chubut, se abordarán aquellos lugares de memoria que se consideran relevantes.

La RAE define a la memoria como “la facultad psíquica por medio de la cual se retiene y recuerda el pasado”.

Nora (1992, p. 13) precisó que

“memoria: no el recuerdo sino la economía y administración del pasado en el presente. La memoria es afectiva, psicológica, emotiva, en principio es individual, voluble, es un pasado siempre presente” (...) “la memoria es un fenómeno siempre actual, un lazo vivido en el presente eterno (...) solo se ajusta a detalles que la reafirman: se nutre de recuerdos borrosos, empalmados, globales o flotantes, particulares o simbólicos, sensible a todas las transferencias, censuras, pantallas o proyecciones (...) la memoria instala el recuerdo en lo sagrado”.

También expresó que los lugares de memoria son aquellos donde se cristaliza y se refugia la memoria colectiva, están constituidos por un juego de la memoria y de la historia; es un conjunto formado por una realidad histórica y otra simbólica en el que ésta última va más allá que la anterior.

Estos lugares de memoria son creados para detener el tiempo, bloquear el trabajo del olvido, fijar un estado de cosas, inmortalizar la muerte, materializar lo inmaterial, etc. Nora manifestó también que están en constante cambio, por lo cual viven por su aptitud para la metamorfosis y debido a ello resurgen nuevas significaciones.

Halbwachs, en Malerba (2013, p. 34) dijo que “la memoria evoca la presencia del pasado en el presente”, y la definió como “todo lo que fluctúa, lo concreto, lo vivido, lo múltiple, lo sagrado, la imagen, el afecto, lo mágico”.

Todorov en Malerba (2013, p. 14) opinó que la memoria no se opone al olvido, es una interacción entre eliminar y conservar. Destaca la selectividad como su característica íntima, debido a que puede incluir como excluir. “La memoria es una forma de selección del pasado, una construcción intelectual y no un flujo exterior al pensamiento”.

En base a lo expresado por los autores citados se infiere la importancia de la memoria como una recopilación del pasado en el presente, lo que no admite el olvido sino que

revaloriza el pasado, aunque la memoria fluctúe y se seleccionen o no ciertos recuerdos y significaciones.

En concordancia a estas definiciones, se constató la inserción de estas memorias en la comunidad, y dada la importancia de estos lugares de memoria que posteriormente permitirán diseñar la propuesta de una ruta turística literaria. Para ello se presentarán los lugares relevados en la provincia de Chubut, en las ciudades de Comodoro Rivadavia y Trelew entre los que se destacan placas recordatorias, aeroclubes, bancos de la libertad, hoteles, la Isla de los Pájaros y el Barrio Próspero Palazzo.

5.1 Placas recordatorias

5.1.1 En Comodoro Rivadavia

En el hall central del Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi³¹, luego de su remodelación del año 2019, en la margen derecha del edificio se ubicó un sector reservado a la memoria en el cual también se encuentra el busto de Mosconi junto a varias placas conmemorativas, entre ellas hay tres a las que se hará referencia por su vinculación con Aeroposta y Saint Exupéry (Figura 10).



Figura 10. Espacio dedicado a la memoria en el Aeropuerto Internacional Enrique Mosconi de Comodoro Rivadavia.

La primera placa (Figura 11) es del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery³² y del Centro Argentino de Estudios Históricos Aerocomerciales recordando el

³¹ Se inauguró el 31 de octubre de 1929, y al día siguiente Aeroposta realizó sus vuelos inaugurales.

³² Nacido el 27 de mayo de 1975, como Instituto de Historia Aeronáutica Argentina "Jorge Alejandro Newbery", fue nacionalizado el 27 de mayo de 1997. Su misión es la investigación, difusión y conocimiento de la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina, tanto civil como militar. (<https://newberiano.cultura.gob.ar/info/el-instituto/> Consultado: 05/10/2022)

cincuentenario de la inauguración de la Línea Aérea Sur en el año 1979. El mismo se realizó el 1° de noviembre de 1929, con el vuelo Late XXV R-645, matrícula francesa F-AIQL piloteado por Antoine de Saint-Exupéry, quien transportó cuatro pasajeros y correspondencia.

En paralelo voló un Laté 28 al mando de Jean Mermoz y Ricardo Gross como comandante y primer piloto, como pasajeros el Director Gerente de Aeroposta Vicente Almandos Almonacid, a quien acompañaba el Director de Correos y Telégrafos Antonio Amallo, el Director de Aeronáutica Civil Coronel Jorge Crespo, y los periodistas de los diarios La Nación, La Prensa y La Razón de Buenos Aires. (Aerofilatelia, 2000, p. 33).



Figura 11. Placa conmemorativa al Cincuentenario del primer vuelo comercial del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery y del Centro Argentino de Estudios Históricos Aerocomerciales.

La segunda (Figura 12), es de la Guarnición Aérea Comodoro Rivadavia a la Aeroposta Argentina, también debido al cincuentenario del primer vuelo comercial a la ciudad.



Figura 12. Placa conmemorativa al Cincuentenario del primer vuelo comercial de la Guarnición Aérea Comodoro Rivadavia. 1979.

La tercera (Figura 13) es de la Municipalidad de Comodoro Rivadavia a la Aeroposta Argentina dedicada al igual que las anteriores al cincuentenario.



Figura 13. Placa conmemorativa al Cincuentenario del primer vuelo comercial. Municipalidad de Comodoro Rivadavia. 1979.

Las tres placas corresponden al año 1979.

Lo expresado en las placas denota la importancia que tuvo para la ciudad la Aeroposta, dado que posibilitó un cambio radical a la región, agilizó la comunicación, integró la Patagonia al resto del país, y por otra parte otorgó reconocimiento hacia su piloto Antoine de Saint-Exupéry.

Las placas se encuentran en un lugar de relevancia ya que en ese predio se inició la aeronavegación comercial con Aeroposta.

Por otra parte, hay una placa en calle San Martín 395, intersección con Pellegrini, en la cual se reconoce a Antoine de Saint Exupéry como piloto de Aeroposta y también como escritor. Se eligió ese lugar porque allí funcionaba la sede del Club Social de Comodoro Rivadavia, que Saint-Exupéry frecuentaba, en la que escribía y se reunía con el Dr. Washington Varando – entre otros - con quien compartía la pasión por el vuelo *Diario El Patagónico*, 2013). (Figura 14)

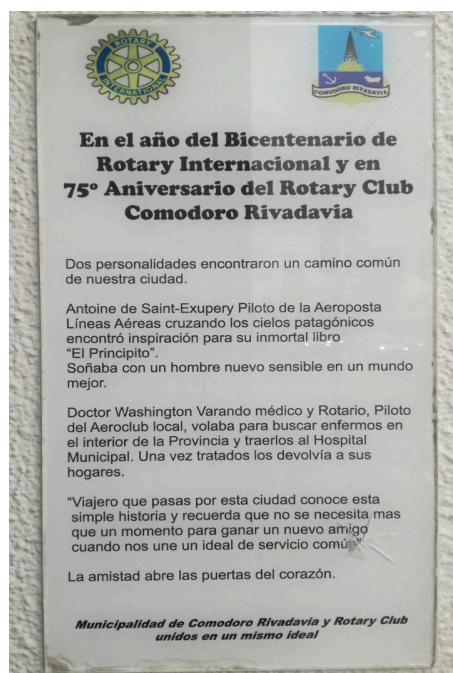


Figura 14. Placa ubicada en calle San Martín esquina Pellegrini de la ciudad de Comodoro Rivadavia.

En su texto resalta la inspiración recibida por el autor para escribir *El Principito* y su anhelo de un hombre nuevo sensible en un mundo mejor. También está dedicada al Dr. Washington Varando quien arribó a Comodoro Rivadavia en 1930 recién recibido y compartió con Saint-Exupéry la pasión del vuelo y el servicio.

El Patagónico (2013) mencionó que Liliana Venier, en representación del Rotary Club, junto a Mariana Eslava, nieta del Dr. Varando, expresaron que en ese lugar hubo una confitería en donde su abuelo se reunía con Saint-Exupéry, y que en esas charlas comenzó su vocación de piloto. Además destacó que el autor solía sentarse a escribir allí. Por otro lado, Amigorena (2010) comentó el deseo del mencionado doctor de fundar un Aero Club, del cual luego sería secretario.

La placa es de acrílico y fue colocada en 2013 en forma conjunta entre la Municipalidad de Comodoro Rivadavia y el Rotary Internacional en el año de su bicentenario y 75° aniversario de Rotary Club Comodoro Rivadavia.

Asimismo, en una pared exterior del Aeroclub de Comodoro Rivadavia ubicado en el Barrio Industrial³³, hay una placa escrita en castellano y en francés, como “Homenaje internacional a los pioneros de las Líneas Aéreas Latécoère y Aéropostale”, otorgada por las

³³ Originalmente el aeródromo que utilizaba Aeroposta estaba ubicado en km 9, en parte del actual Aeropuerto Internacional General Mosconi. Luego por temas operativos, se trasladó al barrio Industrial, donde funciona el Aeroclub. Por esa razón y por el estrecho vínculo que los pilotos locales mantienen con los franceses del Raid Latécoère, la placa se encuentra allí.

asociaciones francesas Puentes del corazón y Raid Latécoère-Aéropostale en 2018. En la misma está el plano del Laté 28 y hay una breve reseña de la epopeya del transporte del correo postal aéreo cuya línea unió Francia-África-América del Sur.

Menciona la presentación del proyecto “Un puente para escribir con libertad, un puente para la libertad de escribir”, llevado a cabo por ONU- UNESCO cuyo objetivo es la aproximación de las culturas.

Cabe destacar que de este reconocimiento participaron todas las ciudades escalas de la Línea. (Figura 15).

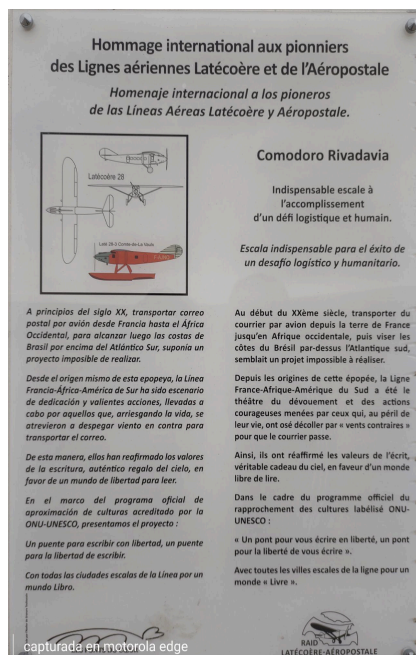


Figura 15. Placa de acrílico en reconocimiento a los pioneros de las Líneas Aéreas Latécoère y Aéropostale.

5.1.2 En Trelew

Frente a la puerta de entrada del Hotel Touring Club ubicado en Avda. Fontana 240, se encuentra una placa dorada sobre una base de madera de destacada dimensión³⁴ y se lee la siguiente dedicatoria: “La Colectividad Francesa de Trelew en homenaje a Antoine de St. Exupéry pionero de las rutas aéreas patagónicas. Trelew, 14 de Julio de 1972”. (Figura 16)

³⁴ La madera mide 50 x 34 cm y la placa de bronce 41 x 27 cm.



Figura 16. Placa en homenaje a Antoine de Saint-Exupéry ubicada en Touring Club Hotel.

Se eligió esta fecha debido a la celebración del Día Nacional de Francia en el que se conmemora la toma de la Bastilla. En la parte superior tiene el escudo argentino con las alas y en el cuadrante inferior derecho la cruz del sur que era utilizada como brújula.

La placa estuvo inicialmente ubicada en el Aeropuerto viejo de Trelew³⁵. A finales de la década del '70, éste quedó fuera de funciones por lo que el Sr. Rafael Fernández, uno de los dueños del Hotel Touring Club, solicitó esta placa para exhibirla en el hotel, lugar en el que Saint-Exupéry se alojó.

En la entrevista realizada en 2019 el Sr. Rafael Fernández expresó:

...bueno, la placa esa es una que originalmente se había puesto en el aeropuerto viejo de Trelew, la había puesto la comunidad francesa. Después la llevaron al aeropuerto nuevo y estuvo instalada un tiempo ahí, hasta que hicieron una reforma donde le dieron prioridad al tema del Museo Paleontológico de Trelew³⁶ y sacaron no solamente esta placa, sino también varias referencias que había a los héroes de las Malvinas. (...) Entonces nosotros presentamos una nota sugerida por gente acá de la comunidad francesa, para solicitar esa placa e instalarla acá en el hotel.

³⁵ Funcionó hasta 1979, y se trasladó a la ubicación actual en el predio de la Base Aeronaval Almirante Zar, Ruta 3 s/n. En el período 2009-2010 se hicieron obras de ampliación y remodelación y entró en la categoría de Aeropuerto Internacional. En 2021 se realizaron tareas de modernización en la terminal y de balizamiento.

³⁶ En 2010 se llevaron a cabo grandes reformas en el Aeropuerto para potenciar a la estación aérea como una puerta de acceso a la Patagonia y convertirse así en el primer Aeropuerto temático de Argentina. Incluye un Parque Temático con una réplica de un dinosaurio confeccionado en forma conjunta con el Museo Paleontológico de Trelew "Egidio Feruglio".

5.2 Bancos de la libertad

Los bancos de la libertad son la más reciente forma de conmemoración y homenaje a Saint-Exupéry en su faceta piloto - escritor. Son banco-esculturas de concreto en forma de libro abierto ubicados en las veinticinco ciudades donde operaba la Aeroposta alrededor del mundo³⁷, y son todos iguales. El proyecto fue liderado por la Sucesión Saint Exupéry³⁸ en acuerdo con la Asociación Francesa *Les Ponts du Coeur* (“Puentes del corazón”), auspiciada por la Organización de las Naciones Unidas (en adelante ONU) y de UNESCO, dentro del programa oficial denominado “Acercamiento de Culturas”, según consta en la página web de *Les Bancs de la Liberté*.

Esta tarea contó con el aporte de la Fundación Raid Latécoère³⁹ vinculada a la actividad de la aviación, cuya finalidad es “acercar culturas y honrar la memoria del visionario aviador, iniciador de la posta argentina, Saint-Exupéry” (*El Chubut*, 2018).

Este programa propone que las localidades que tengan los bancos se puedan conectar a partir del escaneo de un código QR⁴⁰ y así acceder a un sitio web en forma instantánea y gratuita; allí encontrarán textos escritos y audibles de Saint-Exupéry, de otros poetas franceses y de otras nacionalidades, historia de las ciudades, su cultura, personajes famosos, calendarios culturales, escritores regionales y locales, librerías, teatros, bibliotecas, mediatecas y todo el quehacer cultural.

Por otra parte, posibilita a los ciudadanos publicar textos propios o de otros autores, o compartir audios con contenido literario. De esta forma se pueden establecer contactos, vínculos y puentes culturales, para así cumplir con el objetivo del proyecto.

³⁷ Los Bancos de la Libertad se encuentran en: Argentina (Buenos Aires, San Rafael, Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Trelew, Comodoro Rivadavia, Río Mayo, Puerto Santa Cruz y Río Gallegos,); Chile (Santiago de Chile); Brasil (Santos y Florianópolis); Uruguay (Montevideo); España (Barcelona); Senegal (Dakar y San Luis de Senegal); Mauritania; Marruecos (Tarfaya, Essaouira y Casablanca) y Francia (Ginestas, Toulouse, Calais, Colombey y Perpignan)

³⁸ Creada en 2008, reúne a los herederos de la familia del escritor, y su dirección fue ocupada por Olivier d’Agay, nieto de una hermana de Antoine, es decir sobrino nieto y por su sobrino François d’Agay. Realizan obras de filantropía para mejorar la vida de los jóvenes y niños en diferentes partes del mundo. (<https://www.fasej.org/la-fondation/#Pr%C3%A9sentation> Consulta 16/11/2022).

³⁹ Asociación francesa creada en 2008 cuyo objetivo es utilizar la aviación para unir a los hombres. Cuenta con 350 miembros, y anualmente realizan el raid aéreo más largo del mundo, sobrevuelan 9 países y siguen el itinerario de las antiguas líneas aéreas Latécoère y Aeropostale (Aeroposta en Latinoamérica) en África, América del Sur y Europa. Realizan proyectos culturales como exhibiciones, museos, proyectos cooperativos como escuelas, organizaciones locales, vuelos de bautismo, etc. Para mantener viva la memoria de la Línea.

⁴⁰ El código QR (del inglés Quick Response, “respuesta rápida”) es un módulo de información, similar al código de barras, que se escanea con un celular y se dirige a páginas web. Se planeó que, en los Bancos de la Libertad, los códigos estén ubicados en el respaldo, en una placa de metal. Se destaca que las placas vinieron falladas y no direccionan a la respectiva página web. Cuando se intentó colocarlas hubo vandalismo.

Como afirmó Adriana Keiran⁴¹ en el diario El Chubut (2018) “La asociación “Puentes del corazón” está basada en valores comunes de compromiso, intercambio y vínculos, valores cercanos a Saint Exupéry. Tiene como objetivo principal proponer lugares para la instalación de estos bancos públicos que permitan la transmisión de mensajes de paz y fraternidad, condiciones necesarias para el establecimiento de las relaciones humanas y el fortalecimiento del espíritu emprendedor”.

Cabe destacar que el propósito por el que fueron creados los bancos de la libertad en memoria de Antoine de Saint-Exupéry, cumple además el sueño del autor de crear lazos entre los hombres, con énfasis en la amistad y el compañerismo.

De esta forma, el banco de la libertad se constituye en un lugar de memoria en el cual se entrelazan la vida y obra de Antoine de Saint-Exupéry, su paso por Patagonia a través de Aeroposta, la historia local-regional y a la vez la conexión con el resto del mundo, con otras culturas, el descubrimiento o la incursión en la obra de otros escritores.

5.2.1 En Comodoro Rivadavia

En la ciudad de Comodoro Rivadavia el banco de la libertad se inauguró el 13 de septiembre de 2018 en la Plaza Scalabrini Ortíz, en las intersecciones de la calle Moreno e Inmigrantes Gallegos, en el casco céntrico, y es el segundo en Sudamérica. (Figura 17).



Figura 17. Banco de la libertad ubicado en plaza Scalabrini Ortíz de Comodoro Rivadavia, sito en Inmigrantes Gallegos esquina Moreno.

⁴¹ Cónsul honorario de Francia en Chubut (2002 - 2012), quien a través del Consulado gestionó la donación de los bancos de la libertad Descendientes de Antoine Exupéry y Raid Latécoère ante la Asociación Puentes del Corazón, Fundación. Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2018-7-7-23-28-0-se-inauguro-el-banco-de-la-libertad-frente-a-el-chubut>

Norma Galleguillo (2022), quien era Directora de Turismo de la ciudad cuando se emplazó el banco, expresó que “el lugar se eligió porque la plaza está en cercanía de los hoteles y de esta forma los turistas podrían realizar un recorrido por los monumentos del lugar, incluyendo el Banco de la Libertad”.

La donación de este monumento fue auspiciada por ONU-UNESCO, gestionada en forma conjunta por el Aeroclub local y la Municipalidad de Comodoro Rivadavia, como lo afirma Gherscovici (2018) y corrobora Galleguillo que “fue una gestión que realizó el Aero Club de Comodoro Rivadavia, la presidencia de Luis Oller junto con la Fundación Saint-Exupéry”.

El Sr. Luis Oller quien era presidente del Aero Club en ese período, destacó que “el contacto para recibir el Banco de la Libertad fue con un Aeroclub de Francia que tiene una fundación, es la Fundación Raid Latécoère (...) se gestionó el Banco de la Libertad (...) llevó más o menos dos años de gestiones” (2022).

En su respaldo frontal se puede observar el espacio donde deberían estar las placas con el código QR, como así también un texto escrito en inglés que explica el objetivo del banco y el mismo texto a la par en francés. Se lee:

“Los Bancos de la Libertad estamos a su disposición, trayendo juntos textos, palabras y páginas las cuales le permiten descubrir autores de aquí y de otros lugares. Todos los ciudadanos del mundo, y todos los continentes, pueden libremente compartir momentos en el tiempo y las emociones de la literatura”.

En la parte inferior se lee en distintos idiomas: “Los Bancos de la Libertad”.

Mientras que en la parte posterior, en el centro se encuentra en francés “Los Bancos de la Libertad”, el logo de Los Puentes del Corazón, que es la institución que concretó el proyecto y donó los bancos y “Fabricado por el Grupo LIB Industries”. En la contratapa están los logos de ONU y UNESCO y el eslogan “2010 - Año Internacional de Acercamiento de las culturas” en varios idiomas: castellano, inglés, francés, chino, griego y árabe. (Figura 18).



Figura 18. Parte trasera del Banco de la Libertad ubicado en plaza Scalabrini Ortíz de Comodoro Rivadavia.

Para cumplir con los objetivos delineados por la Fundación, el código QR convertiría al banco en una terminal literaria interactiva que posibilitaría conectarse de forma gratuita e instantánea “de una ciudad a la otra, de un país al otro, de un continente a otro” (*El Chubut*, 2018) a través del sitio web de Los Bancos de la Libertad. Asimismo, los ciudadanos pueden publicar sus textos o audios, previa autorización de un moderador. En forma paralela también hay información sobre ciudades y regiones en las que se instalaron los bancos, sus personajes famosos, geolocalización de los bancos, calendario cultural del país con información sobre ferias de libros, festivales, encuentros literarios, escritores, librerías, editoriales, teatros, etc.

Sin embargo, a pesar de la relevancia del proyecto es necesario señalar que si bien los bancos fueron instalados, no se pudo concretar en forma total el objetivo, como explicó Estela Carrizo⁴² en entrevista, porque “(...) las plaquitas nunca se pusieron... porque nunca funcionaron y las mandaron así... por eso nunca se puso y además porque las vandalizaron... vino defectuoso de allá”.

⁴² Responsable del Departamento de Promoción Turística e Informes de la Dirección General de Turismo de Comodoro Rivadavia.

En este sentido, Galleguillo manifestó que hubo un intento de colocarlas, pero los pegamentos utilizados no resultaron efectivos, e inmediatamente trataron de vandalizarlas, por lo cual fueron retiradas, y al final de su gestión las placas fueron entregadas al Ente Comodoro Turismo. Cabe resaltar que el banco fue rayado y escrito con aerosol en reiteradas oportunidades y se tuvo que limpiar con productos especiales.

De todas maneras, el código QR registró fallas por lo cual no redirecciona a la página correspondiente, según indicaron las referentes del organismo municipal, dato que se corroboró en los otros puntos que se colocaron los bancos. Dio fe de ello Adriana Keiran (Octubre 2022) quien expresó que la placa no llegó a Trelew.

Aunado a esto, Galleguillo manifestó que nunca se efectuó el pedido de cambio de placas a la Asociación Francesa “Puentes del Corazón”, por lo cual sería un buen objetivo realizar las acciones requeridas para lograr ese cambio, como así también prever medidas de seguridad para evitar vandalismo.

5.2.2 En Trelew

El 7 de julio de 2018 se inauguró el Banco de la Libertad, el cual fue gestionado por la Cónsul Honoraria de Francia en Chubut, la Sra. Adriana Keiran, ante la Asociación Francesa “Puentes del Corazón”, y es el primero en Sudamérica (*Diario El Patagónico*, 2018). La instalación del banco estuvo a cargo de la empresa constructora Didelco SRL (*Diario El Chubut*, 2018 d).

El banco está emplazado en la vereda frente a la sede del *Diario El Chubut* en calle 9 de julio 329, aunque la idea original -según los dichos de Keiran- era colocarlo frente al Hotel Touring Club, pero no se llevó a cabo por ser una calle muy vandalizada en esa época. Por lo tanto, se decidió que otorgaba más seguridad la zona frente al diario, por tener mayor afluencia de gente durante todo el día y por la presencia de locales comerciales y un estudio de arte. (Figura 19)

El banco hace honor a la memoria del escritor francés en quien se fusionó la literatura y el amor que da la libertad de volar (*Diario El Chubut*, 2018 c).

En el respaldo hay dos placas, en una está la dedicatoria del Banco de la Libertad a Saint-Exupéry como piloto y escritor con su fecha de nacimiento y fallecimiento, y la frase “Quizás sea la paz de los libros la única verdad” tomada de su libro *Correo Sur*. (Figura 19).

La otra placa dice –en francés- Los Bancos de la Libertad por un “Mundo Libre”. Con texto adjunto en castellano “Homenaje Internacional a los pioneros de las Líneas Aéreas Latécoère y Aéropostale. En el marco del programa oficial de la ONU-UNESCO para reunir

las culturas de todos los ciudadanos del mundo y valorar lo escrito en todos los continentes”⁴³. Se acompaña con dos direcciones de páginas web, ya que no fue posible utilizar la placa que contiene el código para escanear y vincular al usuario de los bancos con el sitio que reúne toda la información: la primera corresponde a www.les-bancs-de-la-liberte.com y la segunda a www.raid-latecoere.org, junto a los logos de Fundación Puentes del corazón⁴³ y Raid Latécoère-Aeropostale (Figura 20). Se infiere que esta es una estrategia que llevaron a cabo en Trelew para subsanar la falla del código QR.

A pocos metros del Banco de la Libertad hay otro banco en el que está sentado Chubutín, el personaje de quien toma nombre el suplemento infantil del diario mencionado, junto a su amigo el pingüino Luis, cuyo nombre refiere al significado de Trelew, pueblo de Luis.



Figura 19. Banco de la libertad ubicado en calle 9 de julio 329 de la ciudad de Trelew.

⁴³ Asociación Ley 1901, sin fines de lucro y de interés general, propiciando a la cultura para iniciar, inventar y crear puentes entre los pueblos, países y territorio; puentes de conocimiento, educación, economía, innovación, cultura, etc. Actúa en favor de la democratización cultural (*Diario El Chubut*, 2018 b).



Figura 20. Placas ubicadas en el Banco de la Libertad de Trelew, dedicadas al escritor Saint-Exupéry.

Con referencia a las placas, Keiran explicó “cuando empezamos a reclamar con Abel Mola, Abel es el que tiene la muestra de Aeroposta en San Antonio Oeste... es historiador de la aviación... reclamamos a esa fundación Bancos de la Libertad... Dijeron que el QR se tenía que encargar el municipio para que ese QR habilitara y abriera cada zona... o sea fue un verso que hicieron, esa plaqueta no entró nunca a Argentina en ninguno de los bancos... los bancos estuvieron casi seis meses en la Aduana, no los dejaban salir... algunos llegaron medio partidos y rotos... Creo que es el municipio el que tiene que abrir el Código QR con alguna historia puntual. Después hubo diferencias y enojos entre ambas fundaciones”.

5.3 Aeroclubes y Aeródromos

5.3.1 En Comodoro Rivadavia

En principio el aeródromo se ubicó en Km 9 y era utilizado por Aeroposta desde el inicio de su actividad en 1929, como así también por el Aeroclub a partir de su fundación en 1935.

Luego, el aeródromo dejó de ser operativo por superponerse con la actividad del Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi, ubicado a escasa distancia. Como consecuencia, el Aeroclub se instaló en Barrio Industrial en 1966⁴⁴, y permanece allí hasta la fecha.

⁴⁴ Disponible en <https://www.diariocronica.com.ar/noticias/2023/02/23/77633-la-aviacion-en-comodoro-mas-que-una-pasion>
Consulta 13/06/2024.

5.3.1.1 Aeródromo de Km 9

Cuando Aeroposta inició las tareas para instalar la infraestructura necesaria para operar en Comodoro Rivadavia en 1929, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (en adelante YPF), cedió campos de su propiedad en Km 9 para construir la pista. El mencionado lugar está ubicado al Norte de la ciudad, latitud $45^{\circ} 51'$, longitud $67^{\circ} 31'$, y los puntos de referencia eran las torres de radio, el hangar⁴⁵ y las vías del Ferrocarril del Estado en la parte sur. (Figura 21).

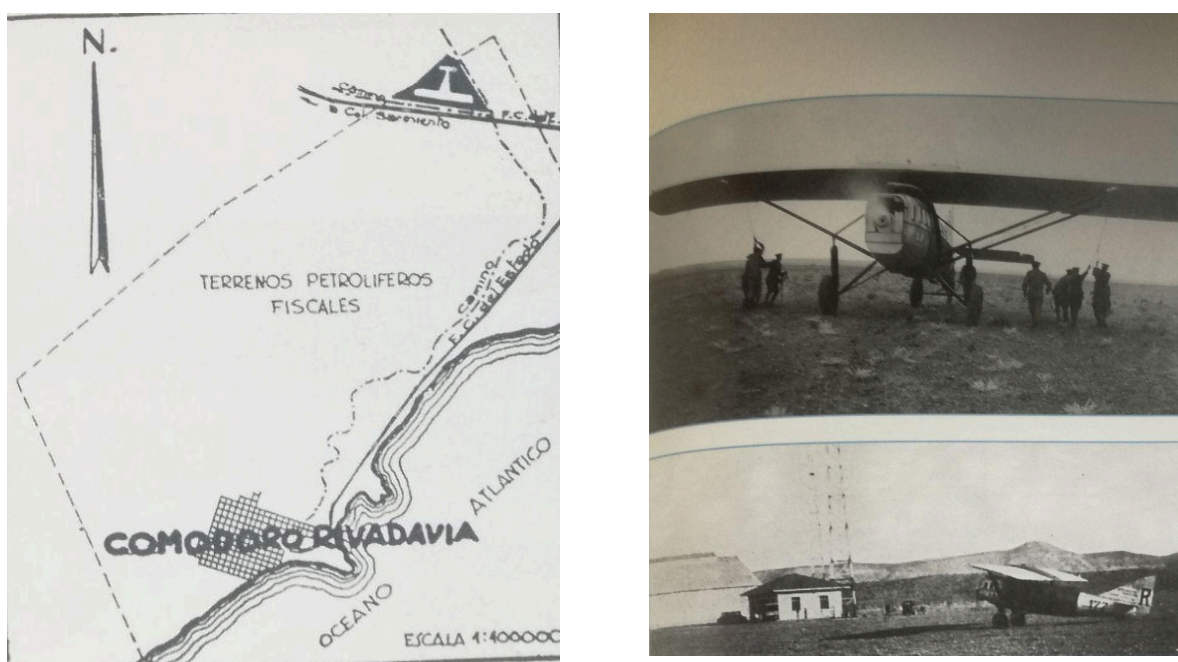


Figura 21. Plano del aeródromo (izq.), soldados y personal sosteniendo el avión Laté XXV para que el viento no lo haga capotar, y el avión acercándose a la estación de radio para que su llegada sea transmitida a General Pacheco.

Fuente: Aerofilatelia 2000, p. 65

Aeroposta niveló, desbrozó y alambró un predio en forma de triángulo, cuyas medidas eran 1700 x 1350 x 1150 metros (Aerofilatelia, 2000). Cabe destacar que el piloto sarmientino Don Casimiro Szlapelis era propietario de una empresa de servicios viales, y allanó dos franjas que se utilizaban como pistas y que en noviembre de ese mismo año aterrizaron los primeros vuelos de Aeroposta (Amigorena, 2010, p. 11 y 42).

La dimensión de la pista era de 1460 x 930 metros. Las características del terreno eran que estaba formado por material arenoso con pedregullo, había arbustos en los terrenos circundantes, los cuales no eran aptos para aterrizajes eventuales.

⁴⁵ El mismo “fue adquirido a la compañía Ferrocarrilera de Petróleo y pagado mediante grandes mensualidades” (Amigorena, p. 31).

Es necesario mencionar que con los vuelos inaugurales de Aeroposta se estableció “el primer servicio aerocomercial de cabotaje del país”, y con el nacimiento de la aviación comercial argentina se produjo un gran cambio en las comunicaciones, ya que debido a las grandes distancias y a los pocos medios existentes eran insuficientes. Aeroposta posibilitó a la Patagonia comunicarse con el resto del país mediante un servicio de transporte aéreo regular (*La Nueva Provincia*, 2022).

Los aviones Laté 25 y 28 que operaban en el aeródromo, y sus excepcionales pilotos desafiaron al adverso clima patagónico, en especial los vientos característicos de la zona. Para lograr despegues y aterrizajes seguros, debajo de las alas soldaron unas agarraderas en las cuales se ataban sogas que eran sujetadas por un pelotón de soldados dispuestos por los jefes de los regimientos del lugar, junto a empleados de la línea para evitar que el avión capote y trasladarlo al hangar (*Río Negro*, 2009).

Otra maniobra que se realizaba era apoyar el patín de cola en un pequeño carro para estabilizar el fuselaje en posición horizontal, así se reducía la potencia del motor para poder luego detenerlo, remolcar el avión al cobertizo y permitir que los pasajeros o pilotos bajen (Horat, 2000, p. 16).

Durante una de estas operaciones sucedió un desgraciado accidente en el que perdió la vida un soldado, al cual se le rindió homenaje mediante una placa que estaba amurada en el viejo aeropuerto⁴⁶ y decía “SOLDADO CONSCRIPTO JOSÉ GAUNA GERARD DEL 2do. BATALLÓN DE ZAPADORES PONTONEROS SACRIFICADO EN ARAS DE LA AVIACIÓN ARGENTINA, HA CONTRIBUIDO A SEÑALAR EL RUMBO GLORIOSO DE NUESTRAS ALAS. COMODORO RIVADAVIA 27-09-1930” (Horat, 2000, p. 16).

El Aeródromo también fue testigo de otro hecho desafortunado ocurrido el 2 de Abril de 1930 en el vuelo que provenía de la inauguración de la escala Río Gallegos, cuyo piloto era Saint-Exupéry y copiloto Luro Cambaceres. Los pasajeros eran el Director de Aeroposta Marcel Lafont, varios integrantes del directorio y un periodista. En el momento de aterrizar el piloto tuvo que enfrentar un peligroso viento arrachado⁴⁷, al tocar el suelo la rueda derecha tropezó con un montículo de arenilla, tierra y piedras que el viento arremolinó y se produjo un violento capotaje en el que se rompió parte de un ala, se destrozó la hélice y se clavó el avión de punta. Luego de bajar los pasajeros, los soldados intentaron amarrar el avión pero no lo lograron, éste dio una “vuelta de campana”, se destruyó y quedó fuera de servicio. Lafont

⁴⁶ Cabe acotar que la placa no se encuentra en el aeropuerto ni en el hangar.

⁴⁷ Es un viento cuya velocidad fluctúa constantemente, complica y hace insegura la navegación <https://www.kitepedia.com> Consulta 25/01/2024.

acusó a Saint-Exupéry delante de testigos de cometer un error de pilotaje y eso provocó la pérdida del valioso avión, por lo cual el piloto se quejó en una carta a su amigo Guillaumet, también piloto de Aeroposta “Qué culpa tengo yo, que el campo de Comodoro sea tan desperejo y soplen allí todos los vientos del infierno...” (Horat, 2000, p. 39).

La ruta patagónica era la más complicada de todas las que operaba Aeroposta debido al clima, razón por la cual Saint-Exupéry dijo “es la tierra donde las piedras vuelan”, ya que los fuertes vientos de 180 y 200 km/h desestabilizaban los aviones que por estar contruidos en aluminio, madera y tela eran livianos (Minervino, 2009).

Cabe destacar que cuando se construyó el Aeropuerto General Mosconi, el predio del aeródromo formó parte de éste, y luego por cuestiones operativas se trasladó al barrio Industrial. “A fin de 1963 la Dirección Regional de Circulación Aérea y Aeródromos del Sud dispuso la clausura de las pistas por considerar que la actividad en ellas afectaba el normal desenvolvimiento de la aviación comercial y militar” (Amigorena, 2010, p. 47).

Actualmente se conserva en dicho predio un Hangar, que tuvo a su resguardo una réplica del Laté 25 que piloteaba Saint-Exupéry⁴⁸, la cual fue custodiada y acondicionada por el Grupo 9 de la Brigada Aérea, integrado por el Primer Teniente Vartorelli, el Suboficial Principal Mella, y los Suboficiales Setau y López, entre otros. El traslado hacia el Aeroclub y armado se realizó entre el 16 y el 26 de enero de 2024 (*Noticias en Vuelo*, 2024) (Figura 22). Actualmente se exhibe en el Aeroclub 13 de diciembre, y para ello se firmó un convenio de comodato entre el ex Gobernador del Chubut, Mariano Arcioni y el Aeroclub (Chubutonline, 2021) (*Diario Crónica*, 2019).



Figura 22. Maqueta de avión Laté a resguardo en Hangar del ex Aeródromo de Km 9

⁴⁸ Originalmente esta réplica se hizo para la película *La puta y la ballena*, coproducción Argentina-Española, filmada en Puerto Madryn, cuyo estreno se realizó en abril de 2004.
https://www.primordiales.com.ar/estrenos/la_puta_y_la_ballena_un_film_de.htm

5.3.1.2 Aeroclub “13 de diciembre”

El Aeroclub “13 de diciembre” se fundó en 1935 por Próspero Palazzo⁴⁹ quien fue su primer presidente, aviador de la Aeroposta Argentina S.A., como así también instructor de vuelo junto a su hermano Vito Palazzo. Al momento de su fundación tenía 52 socios activos que se fueron incrementando en los meses siguientes.

Está ubicado en Ruta 3, km 1947 en el Acceso Sur de la ciudad, cerca del arroyo La Mata (Amigorena, 2010, p. 16). (Figura 23).



Figura 23. Panorámica del Aeroclub de Comodoro Rivadavia, se observa la torre de control y aviones estacionados.

Fuente: Facebook Aeroclub Comodoro Rivadavia, 2021.

El primer hangar con el que contó el Aeroclub, fue el utilizado por Aeroposta y se trasladó desde el aeródromo de Km 9. En 1936, ante el fallecimiento de su presidente, los socios decidieron homenajearlo colocándole su nombre: “Hangar Histórico Próspero Palazzo”. Actualmente, sigue en pie en perfectas condiciones. En la Figura 24 se observa el hangar mencionado con un grupo de socios del Aeroclub, el Inspector de vuelos de la Dirección de Aeronáutica Civil quien estaba de visita (con tapado negro largo) y Vito Palazzo es quien sostiene la mano de la niña.

⁴⁹ La idea fue del Dr. Varando y contó con el apoyo de los pilotos de Aeroposta. Contaron con importantes donaciones de La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, Casa Lahusen, San Martín y Cía. Y el Ing. Oscar Wegner, entre otros. Amigorena (2010).



Figura 24. Hangar Próspero Palazzo en el Aeroclub de Comodoro Rivadavia.

Fuente: Fototeca del Archivo Histórico Municipal, 2023.

<https://www.fototecacomodororivadavia.org>

En este sentido, Carlos Rendo, historiador y Coordinador del Raid Latécoère de Latinoamérica, declaró (Noviembre 2022) “no hay ningún lugar en el mundo... que tenga cuatro hangares como hay acá... Tenés el de Pacheco, el de Bahía Blanca, el de Río Gallegos y el de Comodoro, son cuatro hangares originales, trasladados algunos, otros que han dejado de ser hangar... es un patrimonio importante que está en la Patagonia...”

Por otra parte hay otro hangar construido en 1997/98 al que se bautizó con el nombre de Varando, haciendo honor a quien impulsó la formación del Aeroclub junto a Próspero Palazzo. Como dato anecdótico, en el acto oficial el padre Juan Corti dio la bendición al antiguo hangar en lugar del nuevo, ya que a raíz del fuerte viento hubo que cambiar el escenario de lugar, lo que produjo confusión. (Amigorena, p. 50).

También forma parte de la infraestructura la torre de control, contiguo a ésta se encuentra el quincho en el que realizan actividades sociales. En su interior cuenta con vitrinas que contienen objetos en exposición relativos a la aviación como así también la hélice que perteneció al avión que piloteaba Próspero Palazzo.

Cristian Coen (2022), socio y piloto expuso que “detrás está la nueva pista de aterrizaje, mientras que la vieja es utilizada como calle de rodaje de aeronaves”.

Cabe destacar que hasta 1970 los aeroclubes recibían un monto en carácter de subvención por parte del Estado para comprar o refaccionar aviones y la formación de pilotos. El Aero Club de Comodoro Rivadavia se destacó en este último rubro por ser el que más pilotos formaba (Amigorena, p. 81).

Asimismo, el aeroclub contó con el apoyo económico y el trabajo de sus socios, empresas y negocios locales. En sus inicios durante mucho tiempo en el sector no hubo servicios, por lo cual debían llevar el agua, utilizar lámparas de kerosene y gas en garrafas.

Tampoco contaban con la infraestructura necesaria, y por esa razón la secretaría funcionaba en una casa fúnebre, en el centro de la ciudad, propiedad de uno de los socios (Amigorena, p. 82).

Al principio la tarea del Aeroclub era acortar distancias por medio de la aeronavegación privada a través de Aeroposta, y de esta forma se agilizó la comunicación y en ocasiones llevaron asistencia médica a personas que residían en lugares alejados o aislados, diarios y correo a localidades cordilleranas, encargos de variada índole. Actualmente se realizan vuelos de bautismo o panorámicos, aeromodelismo, escuela de vuelo con formación para piloto privado y comercial, instructor de vuelo o manejo de drones, actividades culturales-sociales abiertas a la comunidad, entre ellas celebración para los niños, ser anfitrión del Raid Latécoère Aeropostale, festivales con paracaidistas, globos aerostáticos y aviones de acrobacias, periodistas que relatan desde el aire competencias de automovilismo, etc. (Amigorena, p. 94) (*Diario Crónica*, 2023).

Además, se realizan traslados y se presta colaboración en caso de contingencia climática, incendio de bosques, búsqueda de personas, etc.

Recientemente se reconstruyó la secretaría con ayuda de la Municipalidad. Además, con el aporte de los socios se realizó el balizamiento de la pista con iluminación en sistema led, de esta forma se podrán realizar vuelos de noche y será una alternativa para el aeropuerto ya que podrán operar aviones, aviones ambulancia, militares, gubernamentales, cuyos estándares serán internacionales. (*Revista Comodoro Turismo* #3: 2022).

A colación de todo lo expresado es que se resalta la importancia que siempre tuvo el Aeroclub, el cual está íntimamente ligado a Aeroposta y a su director, piloto y escritor Antoine de Saint-Exupéry, quien fue el encargado de implementar la línea Sur, inspeccionar terrenos, construir pistas de aterrizaje y hangares. Asimismo, se destaca al Dr. Washington Varando, quien además de impulsar la creación del Aero Club, también ocupó el cargo de secretario. (Figura 25).



Figura 25. Washington Varando junto a la hélice en el bautismo del LV-LIZ en 1975

Fuente: Facebook Aeroclub Comodoro Rivadavia, 2020.

5.3.2 En Trelew

5.3.2.1 Aero Club Trelew

El Aero Club Trelew está ubicado en Ruta Provincial N° 8 intersección con Ruta Nacional N° 25 s/n, en el predio del Aeropuerto viejo⁵⁰ (Figura 26), el cual desde 2007 funciona como Centro Cultural de la Memoria⁵¹ (Figura 27). Al igual que en Comodoro Rivadavia, el primer vuelo de Aeroposta fue el 31 de octubre de 1929 y al siguiente día iniciaron los vuelos regulares a la ciudad. La inauguración del edificio se hizo recién el 15 de agosto de 1938.

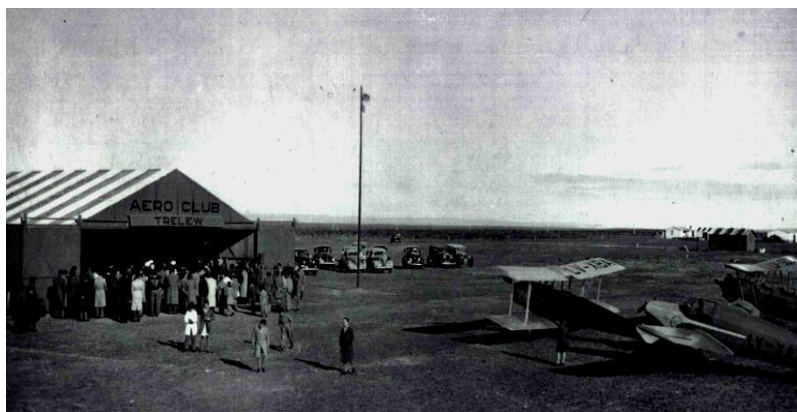


Figura 26. Primeras instalaciones Aero Club Trelew, circa 1947.

Fuente: Blogspot Historias individuales, 2021.

<https://loudandclearisnotenough.blogspot.com/>

⁵⁰ El Aeropuerto Viejo funcionó desde noviembre de 1929, en agosto de 1938 se inauguró su edificio el cual dejó de operar en 1979 cuando se abrió el nuevo aeropuerto próximo a la Base Aeronaval Almirante Zar. Subsecretaría de Derechos Humanos de la provincia de Chubut s/f <https://www.comisionporlamemoria.org/sitiosdememoria/ficha/centro-cultural-por-la-memoria-viejo-aeropuerto-de-trelew/> Consulta 20/09/22.

⁵¹ Actualmente funciona allí el Centro Cultural por la Memoria, el cual depende de la Subsecretaría de Derechos Humanos de la Provincia, y se relaciona a la “Masacre de Trelew” en la que fueron fusiladas 19 personas el 22 de agosto de 1972. Diario El Chubut (2020 b)



Figura 27. Izquierda - Instalaciones actuales del Aero Club Trelew. Derecha - Viejo Aeropuerto de Trelew, hoy Centro Cultural de la Memoria

Tiene una escuela de aviación que imparte cursos para pilotos privados o comerciales, personal de tráfico y check in, tripulantes de cabina de pasajeros, operador y señalero de rampa, despachante de aeronaves, cursos de idiomas inglés y portugués, con el objetivo de que los estudiantes tengan una preparación integral y mejores oportunidades laborales. Posee cinco aulas y quincho, que como consecuencia del incremento en la matrícula se utiliza como aula. En paralelo realizan vuelos de bautismo, panorámicos, de observación y traslados. *Diario El Chubut*, 2020 c).

El 6 de marzo de 2022 recibió la aeronave escuela Proyecto Petrel 9 12 ADL, avión certificado para la formación de pilotos, el cual cuenta con fuselaje más seguro y cabina más resistente para proteger al piloto, pantalla instrumental digital y tecnología de última generación en aviones de entrenamiento (*Diario El Chubut*, 2022).

Se trabaja en la sensibilización patrimonial a través del proyecto “Guardianes del patrimonio aeronáutico” en el que se invita a la comunidad a llevar sus donaciones de objetos o préstamos para la “Colección AeroClub Trelew”, las cuales se exponen en el lugar. Entre ellos se encuentran libros, documentos vinculados a la historia de Aeroposta en Trelew y el Aero Club, fotografías, recortes periodísticos, planillas, folletos, boletines, elementos personales de los pilotos: maletines, cartas de navegación, diario personal, vestimenta, placas, trofeos o medallas de reconocimiento, cartas, postales, estampillas, instrumentos de vuelo, actas, licencias, etc, como se detalla en publicaciones del Aero Club Trelew en su página de Facebook. La señora Adriana Keiran, colaboró en la 2ª campaña de esta colección, con material bibliográfico y objetos relacionados al aviador y escritor Antoine de Saint-Exupéry, pionero en Aeroposta patagónica.

El Aero club es un lugar relevante ya que allí se desarrolló la historia y evolución de la Compañía Aeropostal, de sus avezados pilotos, entre los que se destaca la figura de Antoine de Saint-Exupéry como piloto y escritor.

Por otro lado, desde el año 2018 la Municipalidad de Trelew trabaja en la Ruta Saint Exupéry, un paseo temático basado en la historia de Aeroposta con énfasis en la escala Trelew, en la que se rescata la historia de los pioneros. La Ruta incluye visitas al Hotel Touring Club, Banco de la Libertad, al Aeroclub y al Centro Astronómico de Trelew, evidenciando así la importancia de este lugar con el objetivo de sumar un atractivo turístico y realizar distintos tipos de actividades, como por ejemplo vuelos de bautismo. Con estas visitas se completa el Pasaporte Turístico de la Ruta Saint-Exupéry. (Figura 28).

La ex directora de Turismo, Lic. Mónica Montes Roberts dijo que “el circuito estaría comprendido desde la Dirección de Turismo, continuaría con el Museo de Artes Visuales, el Banco de la Paz, el Hotel Touring, el Centro Astronómico y el Aeroclub, a fin de poner en valor atractivos locales, y tener una alternativa más en materia turística de la ciudad” Municipalidad de Trelew (2018).



Figura 28. Promoción de la Ruta Saint Exupéry

Fuente: Municipalidad de Trelew, 2023.

<https://www.trelew.gov.ar/vacaciones-de-invierno-comenzaron-vuelos-de-bautismo-en-el-aeroclub-de-trelew/>

5.4 Hoteles emblemáticos

5.4.1 En Comodoro Rivadavia

5.4.1.1 Hotel Colón

Estaba ubicado en calle San Martín 339, una de las de mayor movimiento comercial. No hay fecha precisa de su construcción, pero se presume que fue anterior a la década de 1930 (Quintana, 2004, p.12), dato que se corrobora con la publicidad del diario *El Rivadavia* de 1934/35, en la sección Guía Comercial de Comodoro Rivadavia, en la que se lee “Hotel Colón. Atendido por Teodoro Cereceda. San Martín 339 Teléfono 283”. (Figura 29).

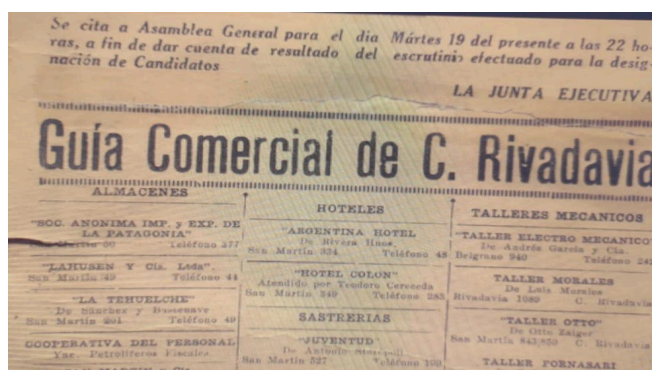


Figura 29. Publicación de Diario El Rivadavia en la que aparece la publicidad del Hotel.

Fuente: Archivo diario El Rivadavia 3/11/1935, Biblioteca Municipal, Centro de Información Pública, CIP.

El Hotel Colón era uno de los clásicos lugares de encuentro. Se destacaba por su impronta edilicia acorde al estilo Art Nouveau⁵², el cual fue incorporado por los inmigrantes en el país, y por su mobiliario, compuesto por muebles y vajilla que le otorgaban distinción.

El edificio era de dos plantas, con balcones y rejas ornamentadas, aberturas de hierro en planta baja, y de madera en planta alta, grandes paños de vidrio en el frente cuya ornamentación interior imitaba objetos de la naturaleza con detalles de herrería en forma de ramas y hojas (Quintana, p.12). (Figura 30).

⁵²Significa arte nuevo en francés. Es un movimiento artístico y decorativo internacional desarrollado entre 1890 y 1914. Este arte se destacó principalmente en la arquitectura. Algunas de sus características son: dominio de la línea ondulante, asimetría y dinamismo, eclecticismo, riqueza ornamental, gusto por lo elegante, lujoso y exótico, uso de materiales y técnicas de la era industrial.

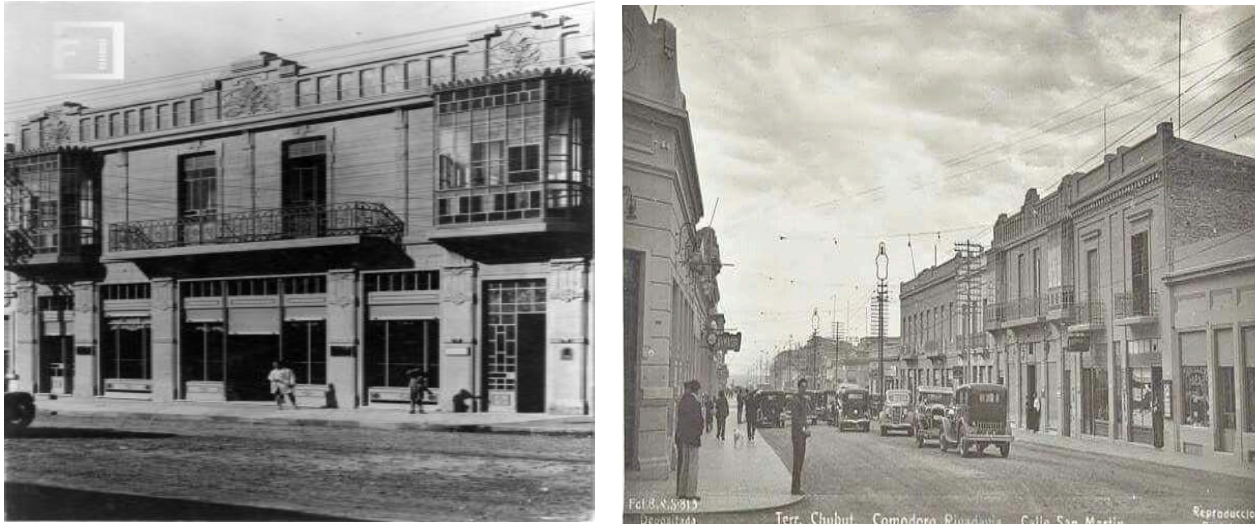


Figura 30. Fachada del Hotel Colón. Archivo histórico 1907 - 1980 y Panorámica de la calle San Martín. Sobre margen derecha Hotel Colón

Fuente: Fototeca Archivo Histórico de Comodoro Rivadavia. 1.1.3.A.051.

<https://www.fototecacomodororivadavia.org>

Se accedía a planta alta por una escalera con pasamanos de hierro y peldaños de mármol. Había un gran mostrador de madera, aparadores con vidrios biselados, mesas de mármol y adornos de cristal importados. Asimismo, Quintana expresó que el hotel era diferente a los demás hospedajes de Comodoro Rivadavia, y el tipo de construcción lo hacía distinguido, conforme al deseo de sus dueños, los Sres. Teodoro Cereceda y Mauro Lerones, quienes en 1933 lo compraron en sociedad al italiano Arturo Bruzzio.

Poseía un amplio salón muy frecuentado por la población masculina, entre ellos Antoine de Saint-Exupéry, quien se alojaba en el hotel. (Entrevista Ángel Sánchez, 2023)⁵³.

Luro Cambaceres (1956, p. 66) mencionó también la estadía de los pilotos en el hotel “...recuerdos de la guerra del 14; de servicios aéreos; anécdotas de una vida rica en emociones, que compartía desde la mesa del Hotel Colón...”.

En el bar se podía fumar, beber, charlar con amigos y también jugar a los dados o a las cartas en las mesas del salón o en un espacio reservado ubicado detrás del local (Quintana, p. 42).

Actualmente, en parte de lo que fuera el Hotel Colón funciona la radio FM del Mar y un local comercial de venta de electrodomésticos. (Figura 31).

⁵³ Dato aportado por la Sra. Isabel Gonzalo (fallecida) en una entrevista con el Sr. Ángel Sánchez, periodista e historiador, para el programa Recuperando la Historia. Ella viajaba en Aeroposta porque estudiaba en Buenos Aires, por tal razón también describió a Saint-Exupéry como “un hombre grande y corpulento”. El mismo dato fue aportado por Clarita Riera, amiga de Isabel Gonzalo.



Figura 31. Imagen actual del edificio del Ex Hotel Colón.

Aunado a lo anteriormente mencionado, cabe destacar las palabras de Viviana Borquez “Fue muy común ver a los grandes pilotos de la Aeroposta, como Antoine de Saint-Exupéry, caminando las calles de Comodoro Rivadavia hasta 1931” (Revista N°3 *Comodoro Turismo*, 2021, p.19).

5.4.2 En Trelew

5.4.2.1 Touring Club Hotel

El Touring Club Hotel⁵⁴ es emblemático, prácticamente nació con la ciudad y conserva la arquitectura original de estilo tardío de la Belle Époque⁵⁵. En la fachada del Touring se observan los rasgos de este estilo. (Figura 32).



Figura 32. Imagen actual del frente del Touring Club Hotel

⁵⁴ Se inauguró en 1926. En 1995 fue declarado Patrimonio Cultural de la ciudad.

⁵⁵ Este estilo se desarrolló en el período comprendido entre 1870 y 1914, fue un tiempo de optimismo que se vivió entre el fin de la guerra franco-prusiana y el inicio de la Primera Guerra Mundial. París se consolida y se transforma en una ciudad culturalmente atractiva, era el epicentro del mundo, la capital del mundo civilizado y del progreso, el ícono del refinamiento, hubo un cambio en la forma de existir y de habitar la ciudad.

Durante la Belle Époque se construyeron grandes edificios con armazones de metal, fue un período de extraordinario crecimiento económico, gran desarrollo industrial e inventos que mejoraron la vida cotidiana, disposición de tiempo libre y recursos para disfrutar del ocio, reinaba un espíritu optimista y festivo, el cual se hizo visible en todas las ramas del arte.

Fuente: Archivo Touring Club Hotel, 2020.

<https://www.centraldereservas.com/hoteles/argentina/chubut/trelew/hotel-touring-club>

En la arquitectura la Belle Epoque se vio reflejada en obras de construcción y decoración inspiradas en la naturaleza y el disfrute de la vida, y en la incorporación de adelantos tecnológicos. En este sentido la ornamentación del Hotel Touring Club hace referencia a la naturaleza en hojas decorativas dispersas en las paredes, columnas custodiadas por leones rugientes en el Salón de Fiestas, en sus escaleras y pasamanos de granito, detalles de bronce, grifería inglesa, agua caliente, balcones. (Figuras 33)



Figura 33. León rugiente en la cúspide de la columna ubicada en el salón de fiestas (izquierda). Escalera principal en el interior del hotel (derecha).

En cuanto a adelantos tecnológicos el hotel tuvo desde el principio una máquina de lavar y planchar sábanas, la cual se exhibe hoy en el Museo Regional de la ciudad, y calefacción central. También el amoblamiento tiene elementos originales de la época como sillas torne, espejos, cortinas, reloj y un balcón escenario con un piano, los cuales forman parte del ex comedor.

Albergó a personas destacadas como Antoine de Saint-Exupéry, Próspero Palazzo, Juan Manuel Fangio, al mítico Butch Cassidy y Sundance Kid.

Rafael Fernández⁵⁶, uno de sus dueños, dijo que “Saint-Exupéry estuvo alojado dos veces en 1930, en el viaje inaugural de Aeroposta y que escribió una carta a sus colegas aviadores afirmando que el Touring Club era el mejor hotel de la Patagonia”, información que también se corroboró en otros escritos (San Martín, 2016).

Por otra parte, en 2005 el hotel tuvo como huésped al sobrino nieto de Saint-Exupéry, Federico D'Agay quien siguió las huellas de su tío en Patagonia en el marco del Raid

⁵⁶ Son dos hermanos: Rafael se encarga de dar la información de Antoine de Saint-Exupéry, y su hermano Luís la de Butch Cassidy y su banda, quienes también pernoctaron en el hotel.

Latécoère Aéropostale. Dejó escrita la siguiente dedicatoria en el libro de visitas: “75 años después del vuelo de mi tío abuelo Antoine de Saint Exupéry y su presencia en el Touring Club, soy feliz aquí en el hotel donde la atmósfera no cambió. Recuerdo de amistad patagónica” (Gatica, p. 70).

Cabe acotar que cuando los pilotos franceses y argentinos recrean el recorrido de Aeroposta denominado Raid Latécoère Aeropostale pernoctan en el hotel, y suelen realizar charlas para la comunidad en general en el salón del mismo (*Diario El Chubut*, 2018 a). Muestra de ello fue que en la edición de abril-mayo 2015, arribaron cuatro pilotos franceses que realizaron el recorrido que se hacía entre los años 1925 y 1930 en Aeroposta, con la salvedad que modificaron parte del recorrido debido a que las cenizas del volcán chileno Calbuco impedían el vuelo. Se alojaron en el hotel, al igual que Saint-Exupéry y exhibieron una muestra abierta a todo el público con la historia de la fundación de Aeroposta, según lo consignó el diario *El Chubut* (2015).

El grupo de 2018 estaba formado por once franceses a bordo de aviones Cessna, entre ellos dos periodistas, un camarógrafo de Arte Tv de Francia, y cuatro argentinos que recorrieron las escalas patagónicas, hasta Ushuaia. De esta forma se recrea la escala original, se hospedan en los mismos lugares, visitan los aeroclubes y sitios frecuentados por Antoine de Saint-Exupéry.

Carlos Rendo (2022), Coordinador del Raid Latécoère de Latinoamérica comentó en entrevista que

“la actividad primordial del Raid es mantener viva la memoria de la Línea Latécoère tanto en Europa como Sudamérica (...) en el transcurso del Raid hacemos acciones solidarias de distinto tipo...trabajos con escuelas en la parte de África, donaciones de libros, se colabora en la construcción de escuelas y en la instalación de paneles solares en algunas aldeas pobres, en Sudamérica hemos hecho más hincapié en un proyecto educativo que se llama Diploma Latécoère (...) curso de aviación orientado a las escuelas secundarias con el fin de acercar a las escuelas al mundo aeronáutico (...) y apoyo a las instituciones...”

También Rendo acotó:

“visitamos todas las antiguas escalas que hacía la Aeroposta (...) visitamos todos los aeroclubes que en realidad son herencia directa de la Aeropostal, muchos se fundaron en los mismos campos que usaba la Aeropostal, inclusive hay aeroclubes cuyos hangares son los mismos que hicieron los franceses en la época de la Aeropostale”

En una entrevista realizada en 2019 a Rafael Fernández se pudo obtener más información acerca de Saint-Exupéry. Si bien sus padres en sociedad con sus tíos compraron

el hotel en 1949, luego del paso del autor por allí, recibieron de los propietarios anteriores la referencia de la estadía de Saint-Exupéry y de otros pilotos de Aeroposta.

Por otra parte, hizo referencia a *Vuelo nocturno* y mostró un añoso ejemplar que atesoraba entre sus objetos de valor. Cabe destacar que en la confitería hay vitrinas con objetos antiguos en exhibición, entre ellos recortes de diarios referentes a Aeroposta y el desempeño de sus pilotos, como así también cuadros alusivos con fotografías, páginas de libros donde se hace mención al tema, etc. (Figura 34).



Figura 34. Objetos de época en exposición ubicado en el comedor del Touring Club Hotel, un cuadro con fotos y textos con explicaciones acerca de Aeroposta y foto en la que se aprecia gran cantidad de personas dando la bienvenida al piloto Saint-Exupéry.

Su dueño menciona que mucha gente llega al hotel a encontrarse con esta parte de la historia vinculada con Saint-Exupéry:

“la gente que viene y tiene conocimiento, algunos, otros ya saben y vienen para verla y sacar fotos (...) y bueno, creo que es un aporte a la parte cultural de Trelew... y bueno y de Argentina también... Todos los años vienen como 2000 chicos de los colegios, principalmente de los jardines de infantes... los hacen preguntar, y se les cuenta toda la historia...”

5.5 Isla de los Pájaros

Isla de los Pájaros, es una pequeña geoforma a la que Saint-Exupéry bautizó “islote notable”⁵⁷ (Sánchez Peña, 2023); dicho tómbolo erosionado por el viento y el agua está ubicado en el Golfo San José, en el norte de la provincia de Chubut, en cercanía de la costa del Istmo Carlos Ameghino, en la Península Valdés. Tiene una superficie de 170 metros de largo por 75 de ancho. (Figura 35).

⁵⁷ Así figuraba en las Cartas Marinas hasta 1957, para luego tomar el nombre de “Isla de los Pájaros”. Torrejón (2018). [https:// www.elchubut.com.ar/puerto-madryn/2018-4-19-22-50-0-la-historia-de-saint-exupery](https://www.elchubut.com.ar/puerto-madryn/2018-4-19-22-50-0-la-historia-de-saint-exupery)



Figura 35. Isla de los Pájaros.

En 1967 se creó la Reserva Natural con el objetivo de proteger las especies de aves que viven y se reproducen allí, entre ellas cormoranes, garzas blancas y brujas, gaviotas cocineras, biguás, ostreros, flamencos, pato vapor, pingüino de Magallanes y gaviotines. En 1999 UNESCO declaró Patrimonio de la Humanidad al área natural protegida de la Península Valdés.

Las playas son de baja profundidad y durante la bajamar “la isla” queda conectada al continente. De esta forma se pueden observar cangrejos, pulpos, peces, anémonas y estrellas de mar, algas, y otros ejemplares de la vida marina. El acceso a la isla está prohibido por considerarse zona intangible⁵⁸, pero desde el centro de interpretación se puede observar con largavistas y también se cuenta con asesoramiento de los guardafauna.

Los visitantes que arriban a la zona de la Isla de los Pájaros, se encuentran con cartelera interpretativa que da cuenta de la biografía de Saint-Exupéry, con una reseña de Aeroposta, graficada en el mapa de Argentina, la línea Sur y sus escalas junto a fotos de las mismas. También hay una foto de la réplica del avión que piloteaba Antoine, el cual fue retirado del lugar por encontrarse en mal estado de conservación. El mismo se trasladó para su restauración y hoy se exhibe en el Museo de Morón, en la provincia de Buenos Aires. Tiene la particularidad de ser único en el mundo y por ello Francia hizo una oferta para comprarlo, la cual fue rechazada. (Ongaro, s/f.).

⁵⁸ “Es el área de mayor protección de los recursos naturales y culturales y tiene máximas restricciones al uso. Su finalidad es la preservación de determinados ambientes, sistemas o componentes naturales o culturales en condiciones intangibles”. Directrices para la Zonificación de las Áreas. Disponible en https://sib.gob.ar/archivos/RES._74-02_HD_directrices_zonificacion.pdf

Gustavo Maldonado (2019), guardafauna del lugar expresó que el avión del piloto que luego hizo el libro *El Principito* estuvo expuesto en el lugar hasta el 82 más o menos, después fue retirado y actualmente está en el Museo de la localidad de Morón. (Figura 36).

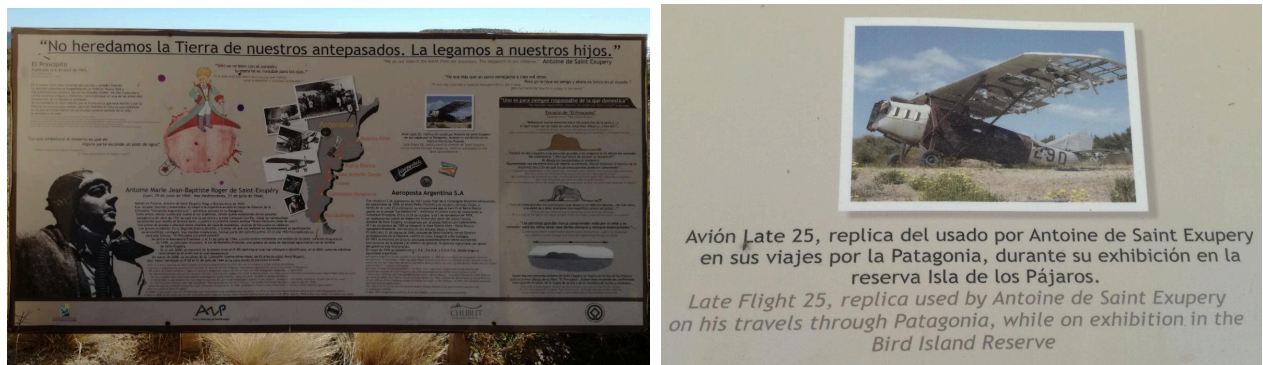


Figura 36. Cartelería interpretativa con biografía del autor, reseña de Aeroposta y obra literaria cuya ilustración fue inspirada en el lugar. Breve explicación y foto del avión pilotado por Antoine.

Por otra parte, el cartel también incluye una breve reseña de *El Principito*, pequeños párrafos del mismo, y destaca el dibujo de la serpiente que comió al elefante, comparado con Isla de los Pájaros, en referencia a la inspiración del autor en este tómbolo.

5.6 Barrio Próspero Palazzo

El barrio Próspero Palazzo está localizado en la zona norte de la ciudad, a 11 km del centro; en 1938 tiene como primer antecedente fundacional, la inauguración de un monolito recordatorio de parte de los pueblos patagónicos a los dos aviadores fallecidos: Próspero Palazzo⁵⁹ y César Brugo. Se eligió ese lugar debido a que “no había más de dos o tres casas” (Ponzio, 2017, p. 2).

Con referencia a lo anteriormente expresado, el Sr. Altamirano⁶⁰ dijo “Éste va a ser un barrio privilegiado, por cuanto antes de nacer ya tiene su monumento”, testimonio compartido por su hija María de los Ángeles en forma anónima, el cual se obtuvo de un apunte escrito por su padre.

⁵⁹ Célebre aviador “pionero de la aviación local y primer mártir de las alas patagónicas” (El Patagónico:2015), quien falleció en un accidente aéreo en la zona de Pampa Salamanca cercana a puerto Visser. Disponible en https://www.google.com/url?sa=i&rct=j&q=&esc=s&source=web&cd=&ved=0CAIQw7AJahcKEwiA4djEvqf_AhUAAAAAHQAAAAAQAw&url=https%3A%2F%2Fwww.elpatagonico.com%2Fprospero-palazzo-el-barrio-o-que-rinde-homenaje-un-aviador-patagonico-n776441&psig=AOvVaw3WR408oqITUhqiULr65i7q&ust=1685895399608807&cshid=1685809034811981 Consulta 03/06/2023.

⁶⁰ El Sr. Juan Bautista Altamirano fue parte de la Comisión de la Asociación Vecinal desde 1961 hasta finales de los 80, en diferentes puestos. Dato de la Comisión de Rescate Histórico, y de Historia Barrio Próspero Palazzo, disponible en <https://prospero-palazzo.blogspot.com/> María de los Ángeles Altamirano (hija).

Recién el 22 de enero de 1961 se constituyó formalmente la comisión de la asociación vecinal, cuyo presidente fue José Do Brito, secretario Juan Bautista Altamirano y tesorero José Domínguez, de esta forma se concretó el acto oficial de fundación del barrio Próspero Palazzo.

Inicialmente, la Fuerza Aérea construyó viviendas exclusivas para oficiales, suboficiales y personal civil que eran trasladados a la ciudad, las cuales aún se encuentran dentro del predio de la misma (*Diario El Patagónico*, 2015).

El resto del barrio estaba compuesto por un “mínimo puñado de casas” sobre terrenos fiscales, que con la debida autorización municipal se mensuró por cuenta propia, tarea que estuvo a cargo del ingeniero Demetrio Gete, quien trazó 40 manzanas con 20 lotes cada una aproximadamente (*Ponzio*, 2017, p. 2).

Posteriormente, en forma individual se construyeron nuevas casas⁶¹; el ingeniero Gete gratuitamente proyectó la escuela⁶² y dirigió su construcción. Al mismo tiempo, los vecinos realizaron distintas actividades para recaudar fondos con los que se construyó la sede de la Asociación Vecinal, en la que luego se destinó un sector para Biblioteca. Se gestionaron los servicios, agua, luz, gas, luego cloacas; y en 1973 comenzó a funcionar una sala de primeros auxilios cuyo instrumental fue donado íntegramente por el Sr. Altamirano (*Ponzio*, 2017, p. 2).

Actualmente en el barrio viven personas con distintas ocupaciones, aunque un importante número de vecinos tiene vinculación laboral con la Fuerza Aérea y con el Aeropuerto. Según datos del censo 2010 la cantidad de habitantes es 5.854, y la cantidad de hogares 1.706⁶³.

Por otro lado, el barrio posee lugares en los que se visibilizan las huellas y el reconocimiento de sus pobladores a Antoine de Saint-Exupéry, en su faceta de piloto de Aeroposta y escritor, como así también a la aviación. Entre ellos se destacan la Toponimia de Calles del barrio, la Escuela Provincial N° 722 Próspero Palazzo y la Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry.

⁶¹ En el discurso fundacional, el Sr. Altamirano expresó “nos regocija ver día a día esta colmena humana laborar en sus propias viviendas y brindar generosa y desinteresadamente sus esfuerzos individuales en beneficio del vecino para abaratar costos y ayudarse mutuamente”. *Ponzio*, 2017, p.3..

⁶² Escuela provincial N° 23 Dr. Carlos Madariaga, la cual funciona hasta la actualidad.

⁶³ Disponible en <https://mapa.poblaciones.org/map/3701/#/@-45.794982,-67.469573,15z&r24488> Consulta 03/06/2023.

5.6.1 Toponimia de calles del barrio

En virtud de lo mencionado anteriormente gran parte de las calles llevan nombres de destacados pilotos de Aeroposta que contribuyeron al desarrollo de la aviación en la región, de los cuales se destacan Saint-Exupéry, Luro Cambaceres, Jean Mermoz, Vicente Almonacid. También se encuentra la calle 1° de noviembre, que conmemora la fecha del vuelo inaugural de la línea Buenos Aires-Bahía Blanca-Comodoro Rivadavia.

Por otro lado, la calle Fuerza Aérea Argentina hace referencia al inicio del barrio, ya que antes de denominarse Próspero Palazzo se lo mencionaba como IX Brigada Aérea debido a que el mismo nació como consecuencia de la creación de ésta Guarnición de la Fuerza Aérea Argentina. (Figura 37).



Figura 37. Toponimia del barrio Próspero Palazzo.

La calle Saint-Exupéry fue nombrada en reconocimiento a su trabajo como Director de Tráfico de Aeroposta, piloto de los vuelos inaugurales de la línea Sur, en la primera etapa

Bahía Blanca - Comodoro Rivadavia y en la segunda hasta Río Gallegos, como así también prolífico escritor con textos inspirados en Chubut.

Se identificó a la calle Jean Mermoz⁶⁴ debido a su importante labor como piloto e inspector general de la línea, además de realizar uno de los vuelos inaugurales junto a su copiloto Próspero Palazzo (Horat, p. 32).

Con referencia a Vicente Almonacid, fue un piloto riojano al que se debe la iniciativa en la creación de Aeroposta Argentina, además se destacó por enrolarse en la aviación francesa como voluntario y obtuvo la condecoración como héroe de guerra en la Primera Guerra Mundial (Horat, p. 10).

La calle L. Cambaceres destaca al piloto argentino apodado “el baqueano de los cielos patagónicos” que en abril de 1929 se incorporó a Aeroposta y participó en la organización del tramo Bahía Blanca - Comodoro Rivadavia. A posteriori fue inspector general de la línea, en 1931 quedó a cargo de la Dirección de la empresa y en mayo de 1935 se retiró (Oliver, en Luro Cambaceres, p. 8,9).

5.6.2 Escuela Provincial N° 722 Próspero Palazzo

La Escuela Provincial N° 722 Próspero Palazzo de nivel secundario ubicada en Juan José Paso 2135, fue inaugurada el 17 de marzo de 1986 en respuesta al pedido de la comisión de vecinos, entre los que se destacaron Morales Expósito y Migliaro, a quienes se los homenajeó con una placa colocada en la entrada del edificio. Cabe acotar que la escuela que dió inicio a la actual, estaba ubicada en calle Reconquista y se denominaba Escuela Pública N°22 (*Diario Crónica*, 2021). (Figura 38)



Figura 38. Escuela Provincial N° 722 Próspero Palazzo.

La mencionada ubicación fue provisoria, en un galpón acondicionado para que la escuela pudiera funcionar; al siguiente año se anexaron dos aulas módulos que se ubicaron al

⁶⁴ El cartel tiene un error en la escritura del apellido, ya que dice Mermox

frente del galpón, en un terreno alquilado por la Provincia mientras simultáneamente se construyó el edificio propio en la calle principal, el cual se inauguró el 18 de octubre de 1988.

En 1992 la comunidad educativa realizó una consulta al barrio y se decidió que la escuela adopte el nombre de “Próspero Palazzo”, mostrando así el profundo sentido de identidad barrial. (Ponzio, 2017, p. 5).

A partir de 2015, ante la necesidad de ampliar la difusión de la vida del aviador Próspero Palazzo y fomentar el debido reconocimiento, se inició un trabajo interdisciplinario entre profesores y no docentes, se buscó y seleccionó fuentes históricas, se realizó un relevamiento institucional, se promovieron charlas orientadoras (Ponzio, p.17).

El mencionado trabajo continuó durante los siguientes dos años. En 2016 se decidió recordar cada 23 de junio el accidente ocurrido en la zona de Salamanca en el que perdieron la vida Próspero Palazzo y César Brugo, y realizar trabajos interdisciplinarios en las aulas.

Al año siguiente se lanzó la primera entrega de la revista temática escolar *L’avión*, “que surge en pos de compartir con la comunidad las experiencias y los saberes alcanzados” (Ponzio, p. 17).

Así también se inició el proyecto académico “Nuestra historia, nuestro lugar, nuestro motor, L’avión” cuya coordinación general estuvo a cargo de la profesora de historia Mirta Ponzio, junto a las profesoras María Rosa Cerda y Luciana Ivañez. El proyecto contó con el apoyo del Equipo Directivo y la colaboración del profesor Alejandro Rementería. Mediante este proyecto, se realizaron acciones para difundir la historia vinculada a los pilotos Próspero Palazzo y César Brugo, y a la preservación de la historia de Aeroposta y los pioneros de la aviación patagónica como Antoine de Saint-Exupéry (Ponzio, p.17).

Uno de los objetivos fue crear redes de trabajo entre las instituciones barriales, realizar acciones comunes concretas para preservar y difundir los bienes culturales, con actividades que fomenten el diálogo, fortalezcan el sentido de pertenencia y la preservación de la historia.

Entre las actividades realizadas se destacan jornadas de reflexión sobre la vida de Próspero Palazzo, disertaciones a cargo del historiador aeronáutico Pablo Arbeletche y del periodista Ángel Sánchez, como así también del Presidente del Aeroclub de Comodoro Rivadavia, Luis Oller, de Lelia de Palazzo, cuñada de Próspero quien relató los últimos días del piloto, y una entrevista posterior a la Sra. María Inés Iburguren Palazzo, sobrina de Próspero, en la cual compartió una reseña de la vida del piloto y resaltó la importancia de “no permitir que estos protagonistas sean anónimos” (Ponzio, p.14).

Arbeletche puso en valor a Aeroposta Argentina como génesis de la aviación comercial y destacó a sus pilotos, entre ellos Antoine de Saint-Exupéry; además impulsó el proyecto “Patagonia, escala y pasión por el vuelo” y compartió su objetivo de solicitar ante UNESCO que la antigua ruta de Aeroposta Argentina a la Patagonia sea declarada Patrimonio Histórico Cultural (Ponzio, p. 5).

Por otro lado, los alumnos de 2° y 3° año diseñaron y pintaron un mural colectivo de Palazzo cuyo lema fue “El antes, el ahora y el futuro quedarán en la memoria de los integrantes de nuestra comunidad educativa y dejarán su registro a través de la pintura”.

5.6.3 Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry

La Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry está ubicada en la Avenida Juan José Paso 1525 y se fundó el 29 de junio de 1999, fecha coincidente con el cumpleaños de Saint-Exupéry. (Figura 39)



Figura 39. Fachada de la Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry del Barrio Próspero Palazzo y una escena de El Principio pintada en la puerta.

Nació ante la necesidad de los niños de un lugar donde consultar y recibir ayuda para sus tareas escolares. Juan José Bravo y Susana Cuello junto a un grupo de vecinos decidió empezar con la tarea de formar la biblioteca, por esta razón la familia Bravo prestó el quincho de su casa para establecerla (Cuello, 2023). Se recibió la colaboración de vecinos, de la Base Aérea, del Rotary Club, de comercios del barrio y del Regimiento 8. Actualmente funciona

en un local de la Unión Vecinal. (Página de Facebook Biblioteca Popular Antoine de Saint Exupéry, 2021).

“Fue la única biblioteca que tuvo su propia revista llamada *Aeroposta* distribuida gratuitamente a escuelas y bibliotecas con información de cultura general e historia de la provincia de Chubut, siendo su editor Juan José Bravo”. (Página de Facebook Biblioteca Popular Antoine de Saint Exupéry).

La biblioteca posee variedad de colecciones como material de consulta, libros para prestar, un rincón infantil, revistas, servicio de wi-fi gratis, y también promueve actividades culturales, entre ellas, presentaciones de libros, club de lectura, clases de apoyo escolar, charlas acerca de Saint-Exupéry, talleres lúdicos para niños, talleres de técnicas de encuadernación, etc.

Cabe destacar que la sala está ambientada con fotos de Antoine de Saint-Exupéry de distintas etapas de su vida; las estanterías están marcadas con pequeños principitos y con el clásico dibujo de la boa que tragó un elefante. (Figura 40).

Como dato anecdótico, un turista francés visitó la biblioteca y quedó gratamente impresionado por el nombre de la misma, y al llegar a Francia envió a modo de obsequio una bandera de su país para el salón de lectura, la cual fue recepcionada por la Sra. Susana Cuello, quien además de ser una de sus fundadoras fue quien recibió al turista (Cuello, 2023).

Lamentablemente, el incendio acaecido en septiembre de 2010 destruyó libros y también la mencionada bandera. La biblioteca permaneció cerrada hasta el 9 de mayo de 2016, según consta en Acta N° 16/16. Actualmente funciona de lunes a viernes, en horarios alternativos de mañana y tarde, y es atendida por Yamila Elías.

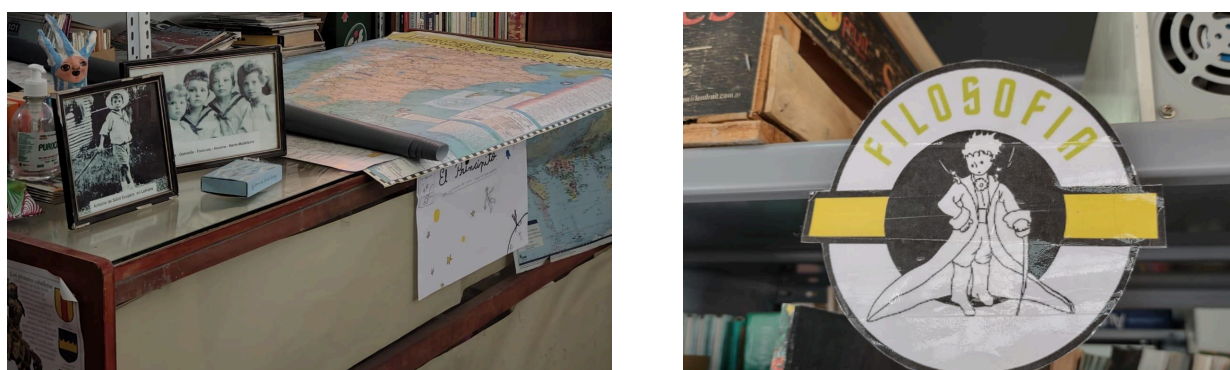


Figura 40. Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry.

Finalmente, luego de haber relevado y descrito los lugares de memoria en la provincia de Chubut, más precisamente en Comodoro Rivadavia, Trelew y la Reserva Natural Isla de los Pájaros, se puede decir que el escritor y piloto Antoine de Saint-Exupéry imprimió sus

huellas por cada lugar que pasó, y dicotómicamente los lugares y personas dejaron profundas huellas en él, lo inspiraron y esto se manifestó en su obra literaria, la cual es un legado para la humanidad.

Por esta razón es que dada la importancia que revisten estos lugares se propondrá la creación de una ruta literaria fundada en el autor.

CAPÍTULO 6: PROPUESTA DE RUTA TURÍSTICA LITERARIA ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY Y SU ESCRITURA INSPIRADA EN CHUBUT.

A lo largo del tiempo los formatos turísticos fueron cambiando y posibilitaron a los turistas la elección del tipo de propuesta turística que desean realizar según su motivación, tiempo disponible, conveniencia y necesidad, por lo cual hoy se dispone de diferentes y creativas alternativas de programas turísticos. Éstos están compuestos por un circuito o recorrido por un determinado sitio o destino, y un itinerario que incluye prestación de servicios. Según su función y características, los programas turísticos pueden tener el formato de ruta turística con senderos y paseos temáticos, visitas guiadas a sitios elegidos, paquetes turísticos que incluyen excursiones o tours, o itinerarios personales (Chan, p. 14).

Se define una ruta turística como aquella que promociona un área, región o temática con potencial turístico, e induce el encuentro entre el visitante y el medio. La ruta puede ser diseñada y operada tanto por el Estado, como por emprendedores turísticos o empresas de viaje (Chan, p. 16).

Por otro lado, Wallingre (2014) amplía el concepto diciendo que las rutas turísticas también se denominan “rutas escénicas” ya que su recorrido es pintoresco, y en sí mismas constituyen un atractivo turístico, lo que motiva a los visitantes a recorrer y disfrutar de ella (p. 40).

También Cabo Nadal (2004) caracteriza a la ruta turística como un camino o senda que se sigue para visitar destinos turísticos de interés, los cuales comparten una temática o característica común que puede ser histórica, religiosa, monumental, novelesca, gastronómica o tener un elemento común (p. 63).

Las rutas pueden responder a temáticas culturales como el turismo literario, productivas como una cadena de fincas vitivinícolas, o naturales como un sendero de xerófilas, en formatos de paseos temáticos o senderos, acorde al espacio en que se realicen, ya sea urbano o rural (Chan, p.16).

Además, la ruta se apoya en un circuito cuyo valor agregado para que se considere una ruta, es la prestación de actividades en relación a la temática de la misma; en caso que incluya servicios turísticos como alojamiento, transporte, gastronomía o recreación se transforma en un paquete (Chan, p. 16).

“El circuito es la base para la producción de visitas guiadas, rutas y paquetes turísticos” (Chan, p. 105). Sus componentes son un espacio concreto o destino, un patrimonio natural o cultural, una temática y el tiempo.

Según la dimensión del territorio que se ocupe, el circuito se clasifica en local si se limita a una ciudad o localidad, por ejemplo un city tour o barrio sin incluir pernocte, o es regional si abarca más de una localidad e incluye la prestación del servicio de alojamiento, como es el caso de la ruta propuesta. Cabe acotar que los límites elegidos pueden o no coincidir con los de la zona geográfica. La modalidad para recorrer el circuito puede ser peatonal o utilizar medios de transporte como ómnibus, auto particular, bicicleta, motorhome, caballo, cuatriciclo, barco, moto, entre otros (Chan, p. 106).

Además, los circuitos pueden ser generales cuando se desarrollan distintos temas y les da un enfoque global, o temáticos cuando se expone un tema específico, por lo cual tiene mayor profundidad y especialización. En el caso de las rutas temáticas, la mayoría de los atractivos⁶⁵ están directamente relacionados con el tema central (Chan, p. 107).

En cuanto a su diagramación, los circuitos se clasifican en lineales cuando el trazado es rectilíneo, con la posibilidad de desarrollarse en forma paralela a un accidente geográfico o ruta, y el punto de inicio es diferente del final. Contrariamente, en los circuitos circulares o triangulares el punto de inicio y finalización es el mismo, pero en su recorrido solo se pasa una vez por cada lugar aunque una tramos de distintas rutas (Chan, p. 114-115).

En el caso de una ruta turística que aborde la temática literaria, ésta es conceptualizada por Magadán y Rivas (2011) como “una forma de turismo cultural construido o motivado sobre obras literarias” (p. 79), en la cual se “imbrica la ficción en el mundo real” (p. 14). En ese tipo de rutas se realiza una planificación espacial, logística y patrimonial, con recorridos urbanos o periféricos denominados visitas guiadas, en modalidad pedestre, motorizada o mixta. Las visitas guiadas pueden tener una tarifa fija o en algunos casos son gratuitas, como el Programa Turista por un día de la Municipalidad de Comodoro Rivadavia, o las visitas guiadas ofrecidas por la Municipalidad de Trelew.

Esta propuesta, esbozada por Magadán y Rivas, enfatiza que para convertirse en un turista literario se requiere una novela y una mente inquisitiva. Es propicio destacar que tradicionalmente quienes experimentaban el turismo literario eran personas mayores de alto nivel cultural y poder adquisitivo, pero en la actualidad hay diferentes perfiles de turistas culturales debido a que el mercado madura y se diversifica (p.14).

También es preciso considerar que en nuestros días resulta más accesible este tipo de turismo debido al “uso generalizado de los dispositivos móviles y de las tecnologías de la

⁶⁵ “Bienes o manifestaciones con capacidad de motivar o inducir el viaje...el desplazamiento de personas desde su lugar de residencia habitual o temporaria al espacio donde está emplazado el bien o manifestación...” (Chan, p. 107)

información, unido al desarrollo de herramientas muy precisas de software de posicionamiento y geolocalización, han incrementado notablemente la oferta de este tipo de viajes” (Lacruz y Arlanzón, 2015, p. 695).

Es imprescindible destacar que el turismo literario se basa en el deseo del público de experimentar las imágenes del pasado presentadas en la obra desde la perspectiva del autor y vincularlas con el presente real, de esta forma conecta el pasado y el presente, la realidad y la ficción (Magadán-Díaz y Rivas-García, p. 14).

De allí, se puede afirmar que la literatura tiene la virtud de transformar al lector en un turista potencial, de persuadirlo por la palabra, de crear el deseo y la fascinación de visitar los lugares geográficos descritos o fabricados como lugares fetiches, acorde a la imaginación del lector (Arias Argüelles-Meres et al., 2011, p.12).

Hay que resaltar que los autores también crean mitos sobre los que es difícil distinguir entre la realidad y la invención, como por ejemplo los personajes ficticios de Sherlock Holmes o el Quijote (Arias Argüelles-Meres, p. 75). Estos mitos son los que movilizan al lector a visitar los lugares que frecuentaban e intentar reproducir las mismas vivencias, lo que le da un plus extra a las obras leídas.

En cierta forma, el lector desea pisar “los escenarios” con que el autor lo cautivó, acercarse a la experiencia del escritor para tener la propia, disfrutar de los lugares y comprobar la similitud con lo descrito, ser parte del mundo de ensueño creado por la imaginación fértil del autor y profundizar en cada párrafo. Esencialmente, el turista-lector desea saborear el encuentro entre la literatura, el patrimonio cultural y su propio ser, y deleitarse de esa tríada.

La literatura es impulsora del turismo, y por ende genera recursos económicos además de otorgarle un carácter distintivo al destino. Las descripciones que el autor realizó se transforman en la necesidad del lector, quien anhela tener su propia experiencia y de esta forma, el libro mismo llega a ser una guía de viaje.

Por otro lado, los turistas-lectores, también son atraídos por lugares que se relacionen con la vida del autor como ser su pueblo, lugar de nacimiento o fallecimiento, su casa natal, su círculo íntimo familiar o de amistades, lugares significativos para el escritor como iglesia, biblioteca, cafés, escuela, estación de trenes, etc. También son de interés los objetos pertenecientes al autor o a su familia como libros, correspondencia, máquina de escribir, fotografías, borradores, ilustraciones, escritorio, atuendos, diario personal, mobiliario, reloj, etc.

Existen en el mundo diversos lugares destacados por la recepción de turistas que son atraídos por su vinculación con obras literarias que se desarrollaron allí o con acontecimientos de la vida del autor, como por ejemplo el Festival de Jane Austen en Bath (Reino Unido), el camino de Santiago de Compostela, la Ruta de Don Quijote en Castilla-La Mancha, las Rutas literarias: en el camino de la ficción porteña sobre Jorge Luís Borges, Roberto Arlt, Julio Cortazar, María Elena Walsh y Witold Gombrowicz, la Ruta de Vargas Llosa en Arequipa (Perú), la Ruta de Gabriel García Márquez en Cartagena de Indias (Colombia) y la de Macondo desde Santa Marta hasta la ciudad de Aracataca, la Ruta de la Seda de Marco Polo, quien inició la literatura de viaje, la Ruta de El Código da Vinci en París, la Ruta de Benedetti en Montevideo (Uruguay), entre otros.

Por el contrario, hay ocasiones en que los intereses de los lugareños y autoridades no coinciden con el de los lectores y turistas respecto de un autor⁶⁶, por ello los responsables del turismo que atienden la demanda, ponen en valor la figura del escritor y fomentan el turismo literario (Arias Argüelles-Meres et al., p. 65).

A fin de promocionar a los escritores se erigen estatuas o bustos en su honor, se coloca su nombre a calles, plazas, bibliotecas, hoteles, paseos, casas-museo, se amuran placas o cartelera en los lugares que frecuentaba el escritor como así también donde tenía fijada su residencia o lugar de fallecimiento. Asimismo, se exhiben sus libros y se promocionan las librerías, bibliotecas o centros culturales que los atesoran.

A partir de todas estas consideraciones se propone el diseño de la ruta literaria Antoine de Saint-Exupéry en Chubut, para la cual se tomarán como referencias las metodologías empleadas por Uccella (2013) y de la Fuente de Val (2018) (Ver ANEXO 1, pp. 119).

Ambos proponen conocer, observar el territorio y su entorno con el fin de identificar los puntos de interés. Buscar bibliografía en bibliotecas, archivos, hemerotecas, instituciones culturales o colecciones particulares, materiales inéditos, fotografías o imágenes en distinto tipo de dispositivos, y se realizan entrevistas a personas que puedan aportar identificación de lugares o datos relevantes.

Seguidamente se hace una primera lectura del material y se seleccionan los criterios en cuanto a lo biográfico, narrativo, combinado, y alrededor de qué textos o personajes se hará el abordaje.

⁶⁶ Tal fue el caso de Fernando de Pessoa en Lisboa, James Joyce en Dublín, Kafka en Praga, Clarín en Oviedo. (Arias Argüelles- Meres et al, p.62,63)

Se procede a la segunda lectura y se eligen los textos asociados a cada punto de la ruta; se describe el lugar, se puede tener en cuenta los sentimientos que produce, los personajes de la novela, o lugares que atañen a la biografía del autor.

El paso siguiente es preparar el mapa en el que se indican los puntos a visitar en la ruta, con énfasis en la accesibilidad y la influencia de las variaciones estacionales.

Se escribe el relato, el cual debe llevar un hilo conductor cuyo nexo entre los textos son los conectores, que pueden ser descriptivos, biográficos, históricos, anecdóticos, de apertura o de cierre.

Luego se hace una revisión general, una prueba para verificar que el recorrido propuesto es óptimo y se calcula la duración. Es aconsejable considerar la opinión de dos personas más para reflexionar y realizar cambios si fuera necesario.

Como último paso se procede a escribir la introducción al autor y a la ruta, como así también recopilar las fuentes utilizadas para que el visitante pueda profundizar el tema si lo desea.

Las rutas turísticas deben estar marcadas en los mapas viales como de interés turístico, y deben tener las dimensiones necesarias que las caracterizan como seguras. Adicionalmente, deben contar con la señalética vial y turística adecuada en todo el trayecto, acompañada de un sistema de información que contenga la descripción de las prestaciones que se ofrecen y los atractivos turísticos. Debe brindar servicios auxiliares como reparación de vehículos, locales de restauración, sanitarios, paradores, estaciones de servicio, terminales de ómnibus, alojamientos, parques, miradores, espacios recreativos, cada 100 km aproximadamente. Wallingre (p. 40).

La ruta propuesta tendrá una temática específica, de monoautor, ya que trata la vida de Antoine de Saint-Exupéry, su obra y su paso por Chubut.

También, refleja la capacidad de innovación. Si bien el turismo literario se da en diferentes lugares del mundo y en algunos de Argentina, en Chubut aún no se ha implementado, por lo cual crear esta ruta turística es una propuesta creativa e innovadora. Esto se profundiza si se tiene en cuenta que las obras seleccionadas o parte de ellas, fueron inspiradas en la provincia, las cuales se vincularon con lugares de memoria para la construcción de la ruta.

El área geográfica estará comprendida por las localidades de Comodoro Rivadavia, Trelew e Isla de los Pájaros y se tendrán en cuenta las características físicas del espacio, la factibilidad de ser recorrido, la selección de atractivos, la duración del circuito y la modalidad de recorrido: mixta.

El circuito a desarrollar será lineal y el itinerario inicia en Comodoro Rivadavia e incluirá el Aeroclub, el Banco de la Libertad, las placas de calle Pellegrini y San Martín, el hotel Colón, el barrio Próspero Palazzo en el cual se encuentra la Escuela Provincial 722 “Próspero Palazzo”, el Aeropuerto Internacional Enrique Mosconi, la Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry, y las calles del barrio.

En la ciudad de Trelew: Touring Club Hotel, Banco de la Libertad, y Aeroclub. Mientras que en la Península Valdés, Isla de los Pájaros.

Para graficar el itinerario y posibilitar la consulta de los visitantes en medios digitales, se diseñaron los siguientes mapas (Figura 41) el de la izquierda muestra la ubicación geográfica de la ruta literaria en la provincia de Chubut, dentro del contexto de la República Argentina; mientras que en el mapa de la derecha se marcaron los atractivos turísticos de Comodoro Rivadavia, Trelew e Isla de los Pájaros.

Para ello se comparte el siguiente link en el cual se presenta la ruta turística <https://view.genially.com/6745bc66b8539f2ca8c4148a>

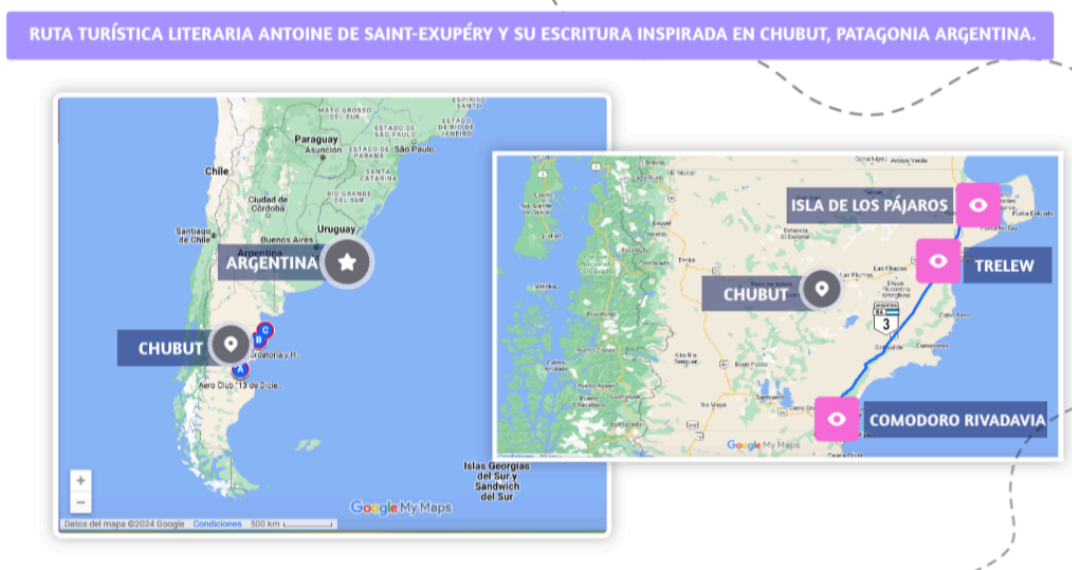


Figura 41. Ubicación de la Ruta Turística Antoine de Saint-Exupéry y su escritura inspirada en Chubut, Patagonia Argentina, en el contexto del territorio nacional de Argentina (izquierda). Demarcación del circuito de la Ruta turística (derecha).

Fuente: Google Maps,

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1ojVwSG5D-2g3Pz1P8AejGcghGjSy_DQ&ll=-44.714967238591186%2C-64.52938206318753&z=6

Para activar esta ruta turístico-literaria se necesitará de una alianza público - privada, promoción adecuada, logo de la ruta, señalética turística informativa en los atractivos que

contengan el código QR para ampliar a voluntad los datos/contenidos, los cuales se ofrecerán en varios idiomas.

La propuesta de logo creada, contiene el mapa de Chubut, dentro de éste la imagen de Antoine de Saint-Exupéry y su avión Laté junto a una estrella, complementado con una senda, con las palabras “Ruta turística literaria Antoine de Saint-Exupéry”. Los colores elegidos son azul, ya que la ruta es costera, blanco y amarillo, que juntos conforman los colores del cielo. (Figura 41).



Figura 41. logo de la ruta turística literaria Antoine de Saint Exupery.

Idea: Patricia Hernández. Armado del diseño: Yamila Elías. Junio de 2024

Por otro lado, a distancias específicas previas al atractivo se colocará cartelera que incentive la visita y genere curiosidad, recursos humanos capacitados, servicios, construcción o mantenimiento de la infraestructura, accesibilidad, programas culturales hacia la comunidad para lograr la identificación con el tema, inclusión de las bibliotecas populares, instituciones educativas de niveles inicial, medio, superior y de la Alianza Francesa como difusoras de las obras de Antoine de Saint-Exupéry.

Es necesario mencionar que se deberán activar todos los medios para lograr que los componentes de la ruta estén debidamente articulados y conectados, es decir que Comodoro Rivadavia, Trelew e Isla de los Pájaros trabajen en forma integrada, fluida y equitativa, para posicionar a la provincia como un destino de turismo literario.

Por otra parte, este movimiento cultural será además una herramienta de diversificación económica, ya que dinamizará otros rubros comerciales como librerías, artesanos, gastronomía, transporte, alojamiento, guías de turismo, agencias de viajes receptivas, casas de cambio, entre otros.

CONSIDERACIONES FINALES

A lo largo de la presente tesis se buscó dar respuesta a la pregunta de cómo los lugares públicos de memoria, a través de la escritura de Antoine de Saint Exupéry inspirada en Chubut, se constituyen como atractivos turísticos para la implementación del turismo literario a partir de las siguientes dimensiones: su biografía y obra; la Aeroposta y los lugares de memoria. Para ello se abordó la vida y obra de Antoine de Saint-Exupéry que se caracterizó por el disfrute de sus dos grandes pasiones: volar y escribir, y a ambas pudo experimentarlas en Patagonia. Por esta razón se tomó la provincia de Chubut para proponer una ruta de turismo literario cuyo insumo son sus escritos inspirados en ella.

Desde la hipótesis de trabajo, se demostró parcialmente que los lugares de memoria vinculados a la obra de Antoine de Saint Exupéry inspirada en Chubut, se constituyen en una motivación de la afluencia de visitantes y turistas al lugar donde estos se encuentran, entonces impulsa la implementación del turismo literario en la provincia. Esto se debe a que no todos los lugares de memoria son tan conocidos, salvo Isla de los Pájaros, que cuenta con amplia difusión por ser una reserva natural.

Para demostrarlo, se indicó como objetivo principal analizar los lugares públicos de memoria de la escritura de Antoine de Saint Exupéry inspirada en Chubut, Patagonia Argentina, como atractivos del turismo literario, a partir de los cuatro objetivos específicos.

Para ello, como primer objetivo se propuso describir la obra literaria de Antoine de Saint-Exupéry inspirada en Chubut, Patagonia Argentina, compuesta por los libros ya mencionados, los cuales contienen caracterizaciones precisas de la geografía patagónica, de las condiciones atmosféricas, del sentir de los pilotos, etc.

A partir del abordaje de *Vuelo nocturno*, *El principito* y *Un sentido de la vida*, se evidencia cómo estuvo presente su paso por estos lugares en sus relatos.

Vuelo nocturno es una novela de aviación en la que se relata cómo el piloto Fabián enfrenta una violenta tormenta, lo que sucede con su jefe Riviére que se enfrenta a sus dilemas morales en la oficina, y la ansiedad de la esposa de Fabián mientras espera el desenlace. La narración abunda en datos geográficos, técnicos y meteorológicos de esta difícil ruta patagónica.

El Principito, es un libro que se considera para niños pero es una crítica a la adultez, y contiene temas profundos como la amistad, el sentimiento de pérdida, el sentido de la vida, la soledad, el amor, etc. Las ilustraciones fueron realizadas y pintadas con acuarelas por el mismo autor, y entre ellas aparece la figura icónica de la boa que tragó un elefante.

Antoine relata el encuentro de un principito de rubios rizos con un aviador cuyo avión se averió en el desierto, a quien le habla de un zorro, volcanes, una oveja, puestas de sol, una rosa, pero un día una serpiente lo pica, él muere y vuelve a su planeta en espíritu, pero su cuerpo queda en brazos del aviador.

Mientras que el libro *Un sentido de la vida*, obra póstuma, contiene una recopilación de relatos que reflejan las inquietudes de Antoine sobre los problemas de la humanidad, entre ellos *El piloto y las fuerzas naturales* en el que narra la fuerte lucha del autor con un ciclón en un vuelo sobre Patagonia.

Antoine describe minuciosamente el ciclón, da datos específicos de la escala Trelew-Comodoro Rivadavia, resalta la arriesgada tarea del piloto en cielo patagónico y sus sentimientos personales.

El segundo objetivo buscó analizar el trabajo de Antoine de Saint Exupéry en Aeroposta, en la ruta Buenos Aires - Comodoro Rivadavia. En este sentido, se explicita la tarea realizada en Aeroposta como Director y piloto, responsable de la extensión de la línea al sur, cuya ruta Buenos Aires-Comodoro Rivadavia fue inaugurada con dos vuelos, uno de ellos pilotado por el autor. Para hacer posible este trabajo Antoine debía elegir y comprar terrenos, diseñar y construir aeródromos, hacerlos operativos, capacitar al personal y adiestrar nuevos pilotos. Aeroposta funcionó con un grupo compuesto de doscientos cincuenta hombres a quienes lideraba dada su pericia y pasión por la aviación, a los que se sumaban ochenta aviones.

En tanto que el tercer objetivo, comprendió relevar los lugares de memoria vinculados a Antoine de Saint-Exupéry en la provincia del Chubut. Para ello se identificaron y describieron los lugares públicos de memoria en Comodoro Rivadavia, Trelew e Isla de los Pájaros, y se los relacionaron con la vida, obra del autor y con su trabajo en la Aeroposta, los cuales se constituyen en atractivos turísticos.

Los lugares de memoria en Comodoro Rivadavia están ubicados en el Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi, Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry, la toponimia de las calles del Barrio Próspero Palazzo, Escuela Provincial N° 722 “Próspero Palazzo”, el Banco de la Libertad ubicado en la plaza Scalabrini Ortiz, las placas recordatorias en calle Pellegrini y San Martín, el Hotel Colón y el Aeroclub. En tanto que en Trelew, se describe al Touring Club Hotel, el Banco de la Libertad ubicado en la calle 9 de Julio y Aero Club. Por último se caracteriza a la Isla de los Pájaros donde se complementa la observación de la geoforma con la cartelera explicativa.

Por último, el cuarto objetivo reconoce la potencialidad de la implementación del turismo literario como una modalidad del turismo cultural en la provincia del Chubut, luego del relevamiento de los lugares de memoria vinculados a él.

Como corolario se propone una ruta de turismo literario cuyos atractivos son los lugares públicos de memoria relevados, los cuales cuentan con la accesibilidad necesaria. Dicha ruta puede ser autoguiada; para identificarla se creó un logo que la caracteriza, un mapa digital en el que se referencian los lugares de memoria, rutas, calles, ciudades; un itinerario lineal, como así también indicaciones generales, mención de los servicios: alojamiento, gastronomía, transporte, y las paradas técnicas. A esta ruta se la considera mixta porque se pueden utilizar diferentes medios de transporte, combinados con modo pedestre. Se destaca también la flexibilidad de la ruta ya que se puede iniciar en el punto que el turista desee, y visitar los atractivos que sean de su interés. Cabe destacar que esta propuesta es además innovadora y creativa, por ende, brinda la oportunidad de desarrollar el potencial turístico a través de la escritura de Saint-Exupéry inspirada en el ámbito chubutense.

Las líneas de investigación que quedan abiertas para la investigación futura sobre el tema abordado son la ampliación de la ruta literaria a toda la línea sur diseñada por Aeroposta y liderada por Antoine; incrementar la propuesta de turismo literario en base a autores patagónicos como Asencio Abeijón, Cristian Perfumo, Alejandro Aguado, Jorge Mesaín, entre otros; Festivales literarios como atractores turísticos como es el caso del Eisteddfod, certamen de literatura y música en castellano y en galés celebrado en octubre en la ciudad de Trelew; y por otro lado la cartografía literaria, cuya utilización facilita el acceso a una ruta turística literaria ya sea en forma virtual o presencial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abós, A. (2018). *Mira la catedral que habitas*. 1º edición. Ed. Sudamericana.
- Aerofilatelia (2000). *Saint-Exupéry Aviador-Escritor-Vivencias en Argentina*. Aerofilatelia. Edición Bilingüe.
- Agustín Lacruz, M. y Gimeno Arlanzón, B. (2015). *Diccionario de nuevas formas de lectura y escritura*. Edición 2ª. Disponible en <https://www.researchgate.net/publication/302285251> Consulta 13/07/2023.
- Amigorena, V. (2010). *Aeroclub Comodoro Rivadavia: historias y pioneros*. 1ª. Ed. ACCR.
- Arias y Argüelles-Meres, et al. (2011). *Literatura y Turismo*. Primera edición. Septem Ediciones.
- Bartolomé, G. M. (2022). (comp.). *Vuelos peligrosos. Escritos del autor de El Principito sobre sus años en Argentina*. Antoine de Saint Exupéry. 1ª edición. Libros Históricos
- Bertoncello, R., Castro, H., y Zusman, P. (2003): “*Turismo y patrimonio: una relación puesta en cuestión*”. En: Bertoncello R., Fani, A y Alessandri, C. *Procesos territoriales en Argentina y Brasil*. Instituto de Geografía, FFyL. UBA.
- Bogetti, R. (2015). *De turismo y otras yerbas: memorias del turismo deseadense*. 1º edición. Tejuelo Editores.
- Cabo Nadal, M. (2004). *Asistencia y Guía de Grupos*. Thomson Editores Spain Paraninfo.
- Capece, G. (1997) *Sostenibilidad y Sustentabilidad*. Ed. Argentina.
- Chan, N. (2011). *Circuitos turísticos- Programación y cotización*. 4º Edición. Ediciones Turísticas.
- Corbetta, P. (2007) *Metodología y Técnicas de investigación social*. Edición revisada.
- Crespi Vallbona, M. y Pianells Costa,, M. (2003) *Patrimonio cultural*. Editorial Síntesis.
- De la Fuente de Val, G. (2018). *Diseñar rutas turísticas responsables y socialmente responsables*. Comunidad ISM. Disponible en <https://www.comunidadism.es/disenar-rutas-turisticas-sostenibles-y-socialmente-responsables/#> Consulta 20/10/2023.
- Dei, H., Coppes Petricorena, Z. y Cozza, E. (2006) *La tesis. Cómo orientarse en su elaboración*. 3ª Edición. Prometeo Libros.
- Gatica, D. (2014). *El living de Trelew. Crónicas y actores relacionados con el Hotel Touring Club*. 1º ed. Remitente Patagonia.
- Guzmán-Sala, A., Mayo-Castro, A. y Pérez-Sánchez, B. (2012). *Turismo: Enfoque Global*. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco. Disponible en https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w24996w/Tema_4_Turismo_Enfoque_global.pdf

- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, M. (2014). *Metodología de la investigación*. 6° edición. Mc Graw Hill Educación. Disponible en https://www.uv.mx/personal/cbustamante/files/2011/06/Metodologia-de-la-Investigaci%C3%83%C2%B3n_Sampieri.pdf
- Horat, J. (2000). *Herederero del viento. La otra historia*. Rotary Club Rada Tilly Distrito 4930
- Iturbe, A. (2017). *A cielo abierto*. Disponible en <http://www.librosmaravillosos.com/acieloabierto/pdf/A%20cielo%20abierto%20-%20Antoni%20Iturbe.pdf>. Consulta 20/10/2019.
- Magadán Díaz, M. Y Rivas García, D. (2011) *Turismo Literario*. Septem Ediciones.
- Magadán Díaz, M. Y Rivas García, D. (2017) *El libro como atractor turístico*. Septem Ediciones.
- Malerba, J. (2013). *Teoría, Historia y Ciencias Sociales. Ensayos Críticos*. Prohistoria ediciones.
- Montejano, B. (2017). *Saint Exupéry, jardinero de hombres*. Distal, 1ª ed.
- Navarro, D. (2015) *Recursos turísticos y atractivos turísticos: conceptualización, clasificación y valoración*. Cuadernos de Turismo N° 35. Universidad de Murcia. Disponible en <https://www.redalyc.org/pdf/398/39838701014.pdf>
- Nicolau, J. (2011). *Guía docente de marketing turístico*. Tema 4 Segmentación y posicionamiento turístico. Universidad de Alicante. Disponible en <https://rua.ua.es/bistream/https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/16142/1/Gu%c3%ada%20Docente%20Marketing%20Tur%c3%adstico.pdf> Consulta 24/09/2021.
- Nora, P. (1993). *Lugares de memoria*, Ediciones Tricle.
- Pellizza, S. (2017). *Destellos Patagónicos*. Cuentos. Impresiones Dunken.
- Ponzio, M. et al. (2017). *L'avión un vuelo hacia el sur*. Volumen 1.
- Quinteiro, S y Baleiro, R. (2017). *Estudos em literatura e turismo. Conceitos fundamentais*. Universidade de Lisboa. FLUL. Letras Lisboa. Disponible en <https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/38441/1/Estudos%20em%20literatura%20e%20turismo.pdf>
- Real Academia Española. *Diccionario de la lengua española*, 23° ed. [versión 23.7 en línea]. Disponible en <https://dle.rae.es> Consulta 05/06/2023.
- Saint-Exupéry, A. (1960). *Un sentido de la vida*. Editorial Troquel S.A. 1° ed.
- Saint-Exupéry, A. (2015) *El Principito*, Emecé. 1° ed.
- Saint-Exupéry, A. (2019). *Vuelo nocturno. Piloto de guerra*. Gradifco. 1° ed.

Sancho, A., et al. (1994). *Introducción al Turismo*. OMT. Disponible en <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf>

Sautu, R., Boniolo, P, Dalle, P, y Elbert, R. (2005). *Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología*. CLACSO.

Sepiurka, S. y Miglioli, J. (2003). *Rocky Trip. La ruta de los galeses en la Patagonia*. Consejo Federal de Inversiones. Biblioteca Dr. Manuel Belgrano. En línea. Disponible en <http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2004/01/44974.pdf>

Tanase, V. (2015). *Antoine de Saint-Exupéry*. Editorial El Ateneo. 1ª ed.

Uccella, F.R. (2013). *Manual de Patrimonio Literario, espacios, casas museo*. Cap. 5. Disponible en <https://es.scribd.com/document/438743877/Manual-de-Patrimonio-Literario-Espacios-Casas-mus-Capitulo-5>

Vasilachis de Gialdino, I. (2006) *Estrategias de investigación cualitativa*. Gedisa Editorial. España.

Viedma Rojas, A. (2006) *Fundamentos del enfoque cuantitativo y cualitativo*. Universidad Nacional de Educación a Distancia. Disponible en <https://portalcientifico.uned.es/documentos/61d689b1b32d1a43ae9f0266>

Yuni, J. y Urbano, C. (2006) *Técnicas para investigar. Recursos Metodológicos para la Preparación de Proyectos de Investigación*. Volumen 1. Ed. Brujas. 2ª edición.

WEBGRAFÍA Y DOCUMENTOS

Anuario "El Rivadavia" 25º Aniversario (1940). Archivo Histórico Municipal. Disponible en <https://www.fototecacomodororivadavia.org/index.php/Detail/objects/29457>. Consulta 08-04-2019.

Carmona, T. (2016) *Antequera, un paisaje cultural para el turismo literario*. Facultad de Turismo Universidad de Málaga. Disponible en <https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/11959/Antequera%2c%20un%20paisaje%20cultural%20para%20el%20turismo%20literario.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Corrado, M. (2015) *Turismo literario como tipología emergente del turismo cultural. Caso: La ciudad de La Plata y una novela de Bioy Casares*. Tesis de grado. Trabajo de la Carrera de Licenciatura en Turismo de la Universidad Nacional de La Plata. Disponible en https://repositoriosdigitales.mincyt.gob.ar/vufind/Record/SEDICI_de92c795025abe314961f68f4236c84a

Diario El Rivadavia. 1935-1945. Hemeroteca Municipal Comodoro Rivadavia.

Diario Rio Negro (2009). “Hace 80 años llegaba Aeroposta a la Patagonia”. Disponible en <https://www.rionegro.com.ar/hace-80-anos-llegaba-aeroposta-a-la-patagonia-BBHRN1257045595180/> Consulta 20/08/2019.

Ferreiro Possé, D. (2017). *Amakusa como caso extraordinario del Turismo literario en Japón: Gosoku no kutsu y el descubrimiento del “otro”*. Mirai. Estudios Japoneses. ISSN-e: 1988-2378 Disponible en <http://dx.doi.org/10.5209/MIRA.57109>

ICOMOS (1999). *Carta Internacional sobre turismo cultural. La gestión del Turismo en los sitios con Patrimonio Significativo* (1999). Disponible en https://materiales.untrefvirtual.edu.ar/documentos_extras/1311_Turismo_y_patrimonio/unidad5/ICOMOS_Carta_Internacional_sobre_turismo_cultural.pdf

Menezes, J. (2020). *A Casa do Rio Vermelho: De lugar de memória a lugar literário – uma possibilidade de turismo cultural sustentável em Salvador, Bahia, Brasil*. Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal. University of the Algarve, Portugal. Disponible en https://www.academia.edu/44085817/Special_issue_Studies_in_Tourism_and_Literature_N%C3%BAmero_especial_Estudos_em_Turismo_e_Literatura

Mercadal Cuesta, D. (2016). *Diseño de la ruta literaria de Félix Romeo en Zaragoza*. Universidad Zaragoza. Facultad de Filosofía y Letras. Zaguán. Repositorio Institucional de documentos. Disponible en <https://zaguan.unizar.es/record/56546> Consulta 21/07/2023.

Pérez Pinzón, L. (2017) *Turismo literario, ambientes históricos y “santandereanidad”: representaciones narrativas sobre el territorio santandereano*. Cuadernos de Geografía-Revista Colombiana de Geografía, vol. 26 (2). Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. Colombia. Disponible en <https://www.redalyc.org/pdf/2818/281852304008.pdf>

Portal de América. PDA Media & Consulting. *Turismo literario*. (2015). Montevideo. Uruguay. Disponible en <https://www.portaldeamerica.com> Consulta 20/09/2019.

Quintana, L. (2004). *El Hotel Colón, espacio de sociabilidad y distinción en Comodoro Rivadavia 1945-1970*. Artículo científico Licenciatura en Turismo FHCS - UNPSJB. Inédito.

UNID (Universidad Interamericana para el Desarrollo). Patrimonio Turístico. Sesión N° 5. Disponible en <http://docencia.uaeh.edu.mx/estudios-pertinencia/docs/cultural/90.pdf> Consulta 20/08/2019.

PÁGINAS WEB

- Adamuz, J. (2018). *Los viajes de Saint-Exupéry*. Viajes National Geographic. Disponible en https://viajes.nationalgeographic.com.es/a/viajes-saint-exupery_13018 Consulta 08/04/2019.

- Adamuz, J. (2024) Actualizado. *Mucho más que un escritor Antoine de Saint-Exupéry, el último de los románticos*. Historia National Geographic. Disponible en https://historia.nationalgeographic.com.es/a/antoine-saint-exupery-ultimo-romanticos_14462 Consulta 08/04/2024.
- Alasio, M. (s/f). *Saint Exupéry en la Patagonia*. Contenidos Patagonia. Disponible en <https://www.patagonia-argentina.com/saint-exupery-en-la-patagonia/> Consulta 01/06/2019.
- Historia Barrio Próspero Palazzo (2013). Disponible en https://palazzo-prospero.blogspot.com/2013/08/historia-del-barrio-historia-barrio-y_24.html Consulta 23/10/2022.
- Arbelletche, P. (2017). *Gaceta aeronáutica*. Primer Encuentro Regional de Historiadores Aeronáuticos 2017. Disponible en <https://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=21256> Consulta 16/02/2023.
- BBC News Mundo (2014). “*En fotos: los trazos originales de El Principito*”. Disponible en: https://www.bbc.com/mundo/video_fotos/2014/02/140130_fotos_eeuu_nueva_york_principito_tsb. Consulta 12/09/23.
- BBC News Mundo. (2019). “*El principito*”: cómo se resolvió el misterio de la muerte del autor Antoine de Saint-Exupéry”. Disponible en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-49185647> Consulta 20/05/2022.
- Carrillo de Albornoz, C. (2022) *Al encuentro del enigma de “El Principito” en el Museo de Artes Decorativas de París*. El Español. Disponible en https://www.elespanol.com/el-cultural/arte/exposiciones/20220213/encuentro-enigma-principito-museo-artes-decorativas-paris/649685073_0.html. Consulta 12/05/2022.
- Cutuli, G. (2016). *Tierra de príncipes*. Página 12. Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/turismo/9-3436-2016-09-04.html>. Consulta 03/08/2021.
- Diario Crónica (2019). “*Late-25, otra lucha por poner en valor el patrimonio*”. Disponible en <https://www.diariocronica.com.ar/noticias/2019/05/06/17025-late-25-otra-lucha-por-poner-en-valor-el-patrimonio>. Consulta 25/01/2024.
- Diario Crónica (2021). “*La Escuela N° 722 homenajeó a los vecinos que impulsaron su creación*”. Disponible en <https://www.diariocronica.com.ar/noticias/2021/09/18/54450-la-escuela-n-722-homenajeo-a-los-vecinos-que-impulsaron-su-creacion>. Consulta 05/08/2022.

- Diario Crónica (2023). “*La aviación en Comodoro, más que una pasión*”. Disponible en <https://www.diariocronica.com.ar/noticias/2023/02/23/77633-la-aviacion-en-comodoro-mas-que-una-pasion> Consulta 20/03/2023.
- Diario El Chubut (2015). “*Llegan a Trelew cuatro aviones franceses que rememoran los viajes de la Aeroposta Argentina*”. Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2015-4-28-llegan-a-trelew-cuatro-aviones-franceses-que-rememoran-los-viajes-de-la-aeroposta-argentina> Consulta 14/09/2022.
- Diario El Chubut (2018 a). “*Aviadores franceses y argentinos pasaron por Trelew haciendo el recorrido de la Aeroposta Argentina*”. Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2018-2-27-23-37-0-aviadores-franceses-y-argentinos-pasaron-por-trelew-haciendo-el-recorrido-de-la-aeroposta-argentina> Consulta 09/08/2022.
- Diario El Chubut (2018 b). “*El “Banco de la Libertad” que evoca a Saint Exupéry quedaría instalado en Trelew en abril*”. Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2018-3-21-23-51-0-el-banco-de-la-libertad-que-evoca-a-saint-exupery-queria-instalado-en-trelew-en-abril> Consulta 15/11/2022.
- Diario El Chubut (2018 c). “*Se inauguró el Banco de la Libertad frente a El Chubut*”. Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2018-7-7-23-28-0-se-inauguro-el-banco-de-la-libertad-frente-a-el-chubut> Consulta 17/05/2019.
- Diario El Chubut (2018 d). “*Se presenta en Salón Azul el “Banco de la Libertad” que homenajea en Trelew al aviador francés Saint Exupéry*”. Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2018-7-7-0-19-0-se-presenta-en-salon-azul-el-banco-de-la-libertad-que-homenajea-en-trelew-al-aviador-frances-saint-exuper> Consulta 14/09/2022.
- Diario El Chubut (2020 a). “*A 120 años del nacimiento de Antoine de Saint-Exupéry y su inspiración en La Isla de los Pájaros*”. Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/enlasredes/2020-6-29-10-12-0-a-120-anos-del-nacimiento-de-antoine-de-saint-exupery-y-su-inspiracion-en-la-isla-de-los-pajaros> Consulta 12/07/ 2020 y 31/08/2022.
- Diario El Chubut (2020 b) . “*Chubut participó de un nuevo encuentro de Sitios de Memoria*”. Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2020-9-11-18-10-0-chubut-participo-de-un-nuevo-encuentro-de-sitios-de-memoria> Consulta 16/11/2022.

- Diario El Chubut (2020 c). *En el Aero Club Trelew ya inscriben para 9 carreras de aeronáutica a dictarse en 2021.* Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2020-10-18-22-28-0-en-el-aero-club-trelew-ya-inscriben-para-9-carreras-de-aeronautica-a-dictarse-en-2021> Consulta 16/08/2022.
- Diario El Chubut (2022). *Aero Club Trelew recibirá un moderno avión-escuela.* Disponible en <https://www.elchubut.com.ar/regionales/2022-3-5-23-19-0-aero-club-trelew-recibira-un-moderno-avion-escuela> Consulta 16/08/2022.
- Diario El Patagónico (2013). *El Rotary reconoció a Washington Varando.* Disponible en <https://www.elpatagonico.com/el-rotary-reconocio-washington-varando-n723967> Consulta 24/05/2019.
- Diario El Patagónico (2015). *Próspero Palazzo: el barrio que rinde homenaje a un aviador patagónico.* Disponible en <https://www.elpatagonico.com/prospero-palazzo-el-barrio-que-rinde-homenaje-un-aviador-patagonico-n776441#:~:text=Pr%C3%B3spero%20Palazzo%2C%20ubicado%20a%20once.%20tipo%20en%20territorio%20argentino> Consulta 15/03/2023.
- Diario El Patagónico (2018). *El banco de la Libertad por Saint-Exupéry.* Disponible en <https://www.elpatagonico.com/el-banco-la-libertad-saint-exupery-n3079855> Consulta 17/05/2019.
- Dumas, P. (2017). *De Concordia a Puerto Madryn, los sitios argentinos que inspiraron El Principito.* La Nación. Disponible en <https://www.lanacion.com.ar/otros/de-concordia-a-puerto-madryn-los-sitios-argentinos-que-inspiraron-el-principito-nid10092017/> Consulta 10/04/2020.
- Embajada de Francia en Argentina (2016). *Apertura al público del departamento de Saint-Exupéry en Buenos Aires.* Disponible en <https://ar.ambafrance.org/Apertura-al-publico-del-departamento-de-Saint-Exupery-en-Buenos-Aires#:~:text=El%207%20de%20julio%20%C3%BAltimo,el%20coraz%C3%B3n%20de%20Buenos%20Aires>. Consulta 11/07/2022.
- Gherscovici, S. (2018) *Se inaugurará el banco de la Libertad, en homenaje a Antoine de Saint Exupéry.* La posta comodorensis. Disponible en <https://lapostacomodorensis.com.ar> Consulta 17/05/2019.
- Historias individuales (s/f). *De la "River Plate" a la Aeroposta Argentina 1919.* Disponible en <https://loudandclearisnotenough.blogspot.com/p/las-lineas-aereas-de-la-argentina.html> Consulta 08/08/2021.

- Instituto Saint Exupéry (s/f). *Historia de la Aeroposta Argentina*. Disponible en <http://www.saintexupery.com.ar/antoine-en-argentina/aeroposta-argentina.html>. Consulta 09/03/2023.
- Instituto Saint-Exupéry (s/f). *Antoine en la Patagonia*. Disponible en <http://www.saintexupery.com.ar> Consulta 30-06-2020.
- Instituto Saint-Exupéry (s/f). *Patentes de invención*. Disponible en <https://www.antoinedesaintexupery.com/personne/les-brevets-dinventions/> Consulta 30/06/2020.
- Les Bancs de la Liberté. Disponible en <http://www.les-bancs-de-la-liberte.com/presentation.html> Consulta 02/10/2022.
- Lorenzo, S. (2014). *El extremeño que encontró a El Principito*. Hoy. Disponible en <https://www.hoy.es/planes/cacerescaparate/201407/26/extremeno-encontro-principito-20140726001210-v.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.hoy.es%2Fplanes%2Fcacerescaparate%2F201407%2F26%2Fextremeno-encontro-principito-20140726001210-v.html> Consulta 20/05/2022.
- Minervino, M. (2009). *A 80 años de un hecho histórico*. Diario La Nueva Provincia. Disponible en <https://www.lanueva.com/nota/2009-11-1-9-0-0-a-80-anos-de-un-hecho-historico>. Consulta 05/10/2019.
- Morata, M. (2017). *Saint Exupéry, resuelto el misterio de su desaparición*. Semanario Universidad. Disponible en <https://semanariouniversidad.com/suplementos/saint-exupery-resuelto-misterio-desaparicion/>. Consulta 20/11/2023.
- Morata, M. (2020). *Saint-Exupéry fue abatido por un piloto alemán*. ABC Cultural. Disponible en https://www.abc.es/cultura/cultural/abci-saint-exupery-abatido-piloto-aleman-201709030210_noticia.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fcultura%2Fcultural%2Fabci-saint-exupery-abatido-piloto-aleman-201709030210_noticia.html Consulta 12/05/2020.
- Municipalidad de Trelew (2018). *Trelew busca incorporar un nuevo circuito turístico vinculado a la aeronavegación*. Secretaría de Gobierno. Disponible en <https://www.trelew.gov.ar/trelew-busca-incorporar-nuevo-circuito-turistico-vinculado-la-aeronavegacion/> Consulta 16/11/2022.
- Municipalidad de Trelew (2023). *Trelew tendrá variadas propuestas turísticas, culturales y recreativas para Semana Santa*. Disponible en

<https://www.trelew.gov.ar/trelew-tendra-variadas-propuestas-turisticas-culturales-y-recreativas-para-semana-santa/> Consulta 11/05/2023.

- Narbona, R. (2017). *Saint-Exupéry, hambre de luz*. El Español. El Cultural. Disponible en https://www.elespanol.com/el-cultural/blogs/entreclasicos/20170905/saint-exupery-hambre-luz/244595540_12.html Consulta 08/04/2019.

- Negri, S. (2019). *Antoine de Saint-Exupéry sobrevuela el ajedrez*. Ajedrez Latitud Sur. Disponible en <https://ajedrezlatitudsur.wordpress.com/2022/06/07/las-notas-de-sergio-negri-en-ajedrez-latitud-sur-al-28-de-febrero-de-2022/> Consulta 15/03/2022.

- Noticias en vuelo (2024). *La IX Brigada Aérea participó en la restauración de la maqueta de la aeronave Latécoère 25*. Disponible en https://noticiasenvuelo.faa.mil.ar/quienes_somos.php Consulta 13/06/2024.

- OMT Organización Mundial del Turismo Disponible en <https://www.unwto.org/es> Consulta 01/06/2019.

- Ongaro, E. (s/f). *El avión de Saint-Exupéry en los jardines de Quilmes*. Instituto Saint Exupéry. Disponible en <http://www.saintexupery.com.ar/testimonios-y-escritos/comentarios-el-avion-de-antoine-en-quilmes.html> Consulta 09/03/2023.

- Peiró, C. (2017). *Misterio francés: ¿el autor de “El Principito” fue capturado vivo por los alemanes?*. Infobae. Disponible en <https://www.infobae.com/americacultura-america/2017/10/22/misterio-frances-el-autor-de-el-principito-fue-capturado-vivo-por-los-alemanes/> Consulta 09/09/2023.

- Pignatelli, A. (2021). *El increíble paso de Antoine de Saint-Exupéry por Buenos Aires: conoció a su esposa, armó un correo aéreo y hasta escribió un libro*. Infobae. Disponible en <https://www.infobae.com/sociedad/2021/07/31/el-increible-paso-de-antoine-de-saint-exupery-por-buenos-aires-conocio-a-su-esposa-armo-un-correo-aereo-y-hasta-escribio-un-libro>. Consulta 14/07/2022.

- Prado, B. (2004). *El nuevo y enigmático vuelo del difunto Antoine de Saint-Exupéry*. El País. Revista de Verano. Disponible en https://elpais.com/diario/2004/08/01/revistaverano/1091311208_850215.html. Consulta 09/09/2023.

- Quiñonero, J. (2008). *Si hubiera sabido que era Saint-Exupéry, yo no habría derribado su avión*. ABC de Sevilla Cultura. Disponible en

https://www.abc.es/sevilla/cultura/sevi-si-hubiera-sabido-saint-exupery-no-habria-derribado-a-vion-200803170300-1641727979103_noticia.html Consulta 12/05/2022.

- Requeni, A. (2000). *Saint-Exupéry en Buenos Aires*. Biblioteca virtual Miguel de Cervantes. Boletín de la Academia Argentina. Disponible en [Boletín de la Academia Argentina de Letras. Tomo LXV, núm. 257-258, julio-diciembre 2000 | Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes](#) Consulta 05-06-2022.

- San Martín, A. (2016). *Historias de bandoleros, desfiles nazis y escritores famosos en el hotel más antiguo de Trelew*. En Télam. Disponible en <https://www.telam.com.ar/notas/201606/151251-hotel-touring-club-trelew-chubut-butch-cassidy.html> Consulta 15/04/2019. (Actualmente Página en reconstrucción).

- Subsecretaría de Derechos Humanos de la provincia de Chubut (s/f). *Centro cultural por la memoria: Viejo aeropuerto de Trelew*. Disponible en <https://www.comisionporlamemoria.org/sitiosdememoria/ficha/centro-cultural-por-la-memoria-viejo-aeropuerto-de-trelew/> Consulta 20/09/2022.

- Sánchez Hernández, A. (2006). *Aproximación a la figura y al pensamiento de Saint-Exupéry en el centenario de su nacimiento*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Disponible en https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/4010/2/0234349_00006_0017.pdf Consulta 04/08/2022.

- Sánchez Peña, M. (2023). *Rememorando los vuelos de Aeroposta y Saint Exupéry*. Aeroespacio. Disponible en <https://aeroespacio.com.ar/index.php/2023/02/17/rememorando-los-vuelos-de-aeroposta-y-saint-exupery/> Consulta 20/02/2023.

VIDEOS Y PELÍCULAS

Brunet-Debaines, M. (2017). *Antoine de Saint Exupéry, el último romántico*. (Video). Arte France Camera Lucida Productions en coproducción con Lobster Films. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=iRxrcWeU3E0> Consulta 28-04-2019.

Primordiales. *La puta y la ballena* Un film de Luis Puenzo www. Disponible en https://www.primordiales.com.ar/estrenos/la_puta_y_la_ballena_un_film_de.htm Consulta 24/02/2024.

ANEXO 1 - PROPUESTA DE LA RUTA TURÍSTICA LITERARIA ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY Y SU ESCRITURA INSPIRADA EN CHUBUT.

Con posterioridad a la investigación acerca de la vida y obra de Saint-Exupéry en la cual se identificaron lugares de memoria registrados durante su paso por la provincia de Chubut, en base a los cuales se propone la ruta turística inspirada en el modelo de de la Fuente de Val (2018) y el de Uccella (2013). Esta ruta puede dar inicio en el lugar que el turista decida como así también puede elegir libremente qué lugares visitar.

La primera etapa incluye la determinación temática, definición de los objetivos, delimitación del área geográfica, los centros de base y atractivos del recorrido de la ruta. También se define la estructura: indicando la duración estimada, la zona a recorrer, actividades a desarrollar, tipo y nivel de servicios de alojamiento, alimentación y transporte requerido, servicios complementarios, excursiones.

<p style="text-align: center;">Ruta turística Antoine de Saint-Exupéry y su escritura inspirada en Chubut, Patagonia Argentina.</p>
--

Temática	Específico - Turismo literario
Objetivo General	Impulsar la práctica del turismo literario en la provincia del Chubut, como alternativa de la oferta del Turismo cultural.
Objetivos Específicos	<p>Poner en valor las grandes pasiones de Saint-Exupéry: escribir y volar, que se evidencian en su literatura y paso por Chubut.</p> <p>Brindar al visitante una experiencia memorable y sensibilizar sobre la protección del patrimonio cultural y natural de la región.</p> <p>Proponer el reconocimiento y patrimonialización de los lugares de memoria relacionados a Saint-Exupéry en Chubut para su preservación y conservación.</p>

<p>Delimitación del área geográfica</p>	<p>Zona costera de la provincia del Chubut, y que incluye como centro base las ciudades de Comodoro Rivadavia y Trelew e Isla de los Pájaros.</p> <p>Este recorte responde a que son localidades que formaban parte de los itinerarios laborales de Saint-Exupéry y cuentan con servicios suficientes para dar respuesta a los requerimientos de los visitantes. .</p>
<p>Atractivos turísticos</p>	<p>Comodoro Rivadavia: Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi, Ex Aeródromo Km.9, calles del barrio Próspero Palazzo, Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry, Escuela Provincial N° 722 “Próspero Palazzo”, el Hotel Colón, Placas conmemorativas en calle San Martín y Pellegrini, el Banco de la Libertad y el Aeroclub 13 de Diciembre.</p> <p>Duración estimada de tres horas aproximadamente, en modalidad mixta (pedestre y motorizada).</p> <p>Trelew: el Touring Club Hotel, el Aero Club y el Banco de la Libertad.</p> <p>Este recorrido llevará tres horas aproximadamente, y se combina la modalidad pedestre y motorizada.</p> <p>Isla de los Pájaros⁶⁷ A 132.5 km de la ciudad de Trelew, es decir alrededor de 1 hora y 30 minutos, por Ruta Nacional N° 3 y Ruta Provincial N° 2, se localiza</p>

⁶⁷ Se encuentra a sólo 5 km por camino de ripio desde el ingreso a la península y centro de visitantes. La tarifa plena de ingreso al Área Natural Protegida Península Valdés para visitantes extranjeros es de \$30.000 para mayores, \$15.000 para menores de 6 a 11 años, y sin cargo para menores de 5 años o personas con discapacidad ; mientras que para visitantes nacionales \$10.000 para mayores, \$5.000 para menores entre 6 y 11 años, jubilados y pensionados, alumnos en el marco de viajes de estudios, y sin cargo para personas con discapacidad, ex combatientes de Malvinas y menores de 5 años. Para visitantes residentes en Chubut el costo es de \$5.000 para mayores, para menores entre 6 y 11 años, jubilados y pensionados, alumnos en el marco de viajes de estudios, y sin cargo para personas con discapacidad, ex combatientes de Malvinas y menores de 5 años. Los vehículos hasta 5 plazas abonan \$1.700, de 6 a 20 plazas \$2.200 y de más de 20 plazas \$2.700. Disponible en <https://peninsulavaldes.org.ar/visita-peninsula/valor-de-ingreso/> Consulta 06/12/2024.

	<p>geoforma inspiradora del emblemático dibujo de la boa que tragó un elefante.</p>
Medios de acceso	<p>Vía terrestre: por Ruta Nacional N° 3 se conduce durante 376.4 kms, es decir 4 horas y 25 minutos en vehículo particular a una velocidad promedio de 100 km/h incluidas dos paradas técnicas o 5 horas 15 minutos en transporte terrestre regular.</p> <p>La ruta entre Comodoro Rivadavia y Trelew está completamente asfaltada, tiene dos estaciones de servicio, Garayalde y Uzcudún, las cuales también tienen un espacio para la restauración, minimercado, sanitarios, etc. Se aconseja consultar previamente sobre la existencia de combustible, aunque mayormente el abastecimiento es normal. Se sugiere antes de salir averiguar el estado de la ruta⁶⁸, y el pronóstico del tiempo en el Servicio Meteorológico Nacional⁶⁹.</p> <p>Vía aérea: vuelo directo en Aerolíneas Argentinas, cuya frecuencia semanal es Lunes, miércoles y viernes, y la duración es de 55 minutos o un charter del Aeroclub con capacidad para ocho pasajeros y un vuelo de una hora.</p>
Recomendaciones	<p>Es imprescindible verificar el funcionamiento del vehículo, y especialmente chequear el desempañador y la calefacción.</p> <p>Tener en cuenta que durante el invierno puede congelarse la ruta o estar bloqueada por la nieve por lo cual es necesario acatar las medidas de seguridad que dispongan Vialidad Nacional o Defensa Civil, como también en caso de vientos fuertes u otra condición climática adversa.</p>

⁶⁸ Sitio web oficial de Vialidad Nacional para consultar el estado de la ruta
<https://www.argentina.go.ar/obras-públicas/vialidad-nacional/estado-de-las-rutas>

⁶⁹ Teléfono Servicio Meteorológico Nacional, oficina de pronóstico en Comodoro Rivadavia 2974548018

	<p>Se aconseja llevar ropa de abrigo, alimentos, agua fría y caliente, frazadas y elementos de seguridad como cadenas para los neumáticos, lanzas de remolque, balizas, neumáticos de auxilio, etc.</p> <p>En el caso del recorrido hacia la Isla de los Pájaros, el acceso es por camino de ripio, por lo tanto, circular con precaución.</p> <p>Es necesario saber que la comunicación se verá interrumpida en algunos tramos de la ruta porque la conectividad móvil es insuficiente. Por tal razón se aconseja , de ser necesario, a priori consultar el mapa de cobertura ⁷⁰.</p>
--	---

Acceso a la propuesta de la **Ruta turística literaria Antoine de Saint-Exupéry y su escritura inspirada en Chubut, Patagonia Argentina:**
<https://view.genially.com/6745bc66b8539f2ca8c4148a>

De esta forma, en la segunda etapa se vincula lo investigado sobre el área con los diferentes lugares de memoria y con párrafos seleccionados de las obras de Saint-Exupéry. Cabe destacar que se consideraron las distancias y la accesibilidad a los atractivos.

Las ciudades que forman parte de este recorrido cuentan con servicios turísticos, agencias de viajes, equipamiento e infraestructura necesarias para llevar a cabo estas actividades.

En cuanto a los servicios turísticos, la ciudad de Comodoro Rivadavia ofrece alojamientos hoteleros de cuatro, tres y dos estrellas, apart hotel, departamentos de alquiler temporario, hospedajes y Bed and Breakfast.

Por otra parte, hay diversidad en servicio gastronómico, por ejemplo los restaurantes de los hoteles, restaurantes con variedad de cartas y especializados en mariscos, restaurant con menú de autor, pizzerías, restobar, cafés, entre otros.

La ciudad dispone de equipamiento sanitario, tres hospitales, sanatorios, consultorios médicos particulares, centros de atención primaria municipales, atención odontológica, centro de oftalmología, etc.

⁷⁰ Disponible en <https://www.nperf.com/es/map/AR/3860443.Comodoro-Rivadavia/-/signal/?ll=-45.86413&lg=-67.49656&zoom=12> Consulta 18/04/2024.

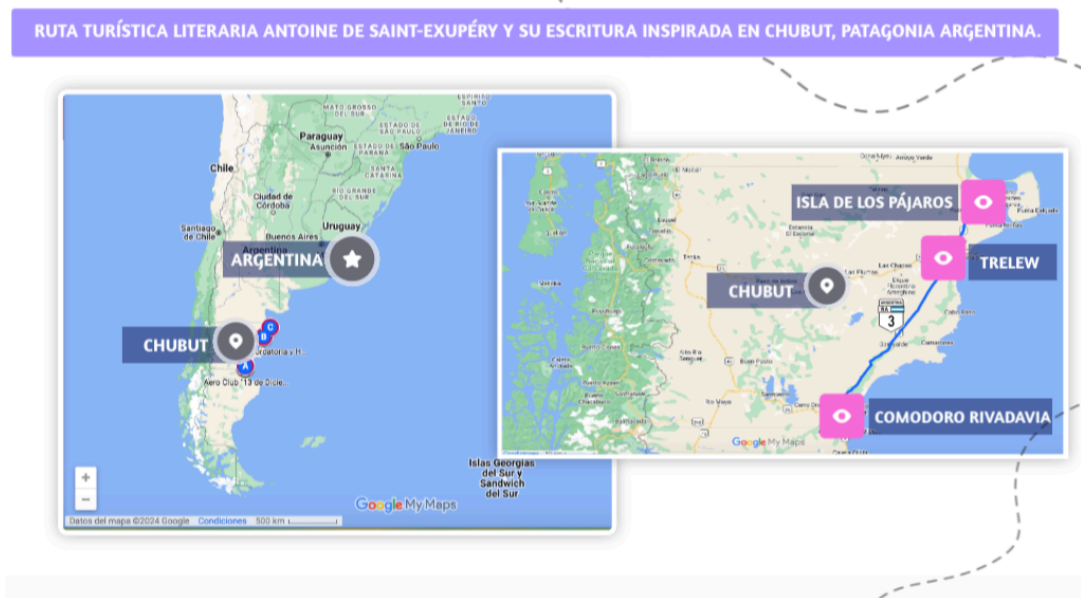
También cuenta con transporte urbano, taxis, remises, comercios, bancos, casas de cambio, cines, teatros, casino, cervecerías, locales bailables, clubes deportivos, entre otros.

La ciudad de Trelew ofrece hoteles de dos y cuatro estrellas, departamentos de alquiler temporario, Bed & Breakfast, etc.

El servicio de restauración está conformado por restaurantes, resto bares, parrillas, cafeterías, entre otros.

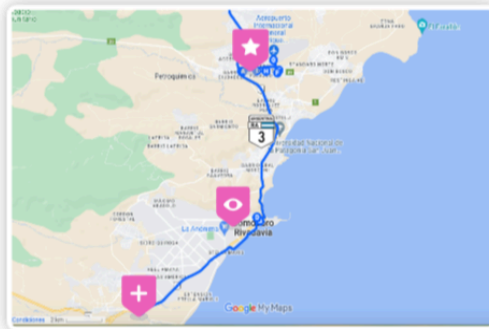
Asimismo dispone de taxis, transporte urbano, servicios de salud como el Hospital Zonal, Servicios Médicos Trelew, SIM Servicio Integral Médico, bancos, agencias de viaje y comercios de toda índole.

Itinerario de la Ruta turística Antoine de Saint-Exupéry y su escritura inspirada en Chubut, Patagonia Argentina.



DIA 1: Comodoro Rivadavia

COMODORO RIVADAVIA



Referencias:

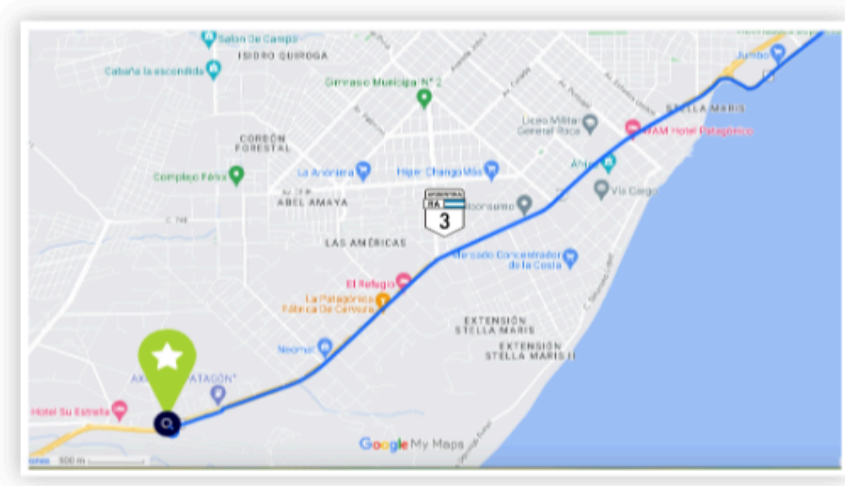
★ Zona Norte

○ Casco céntrico

+ Zona Sur



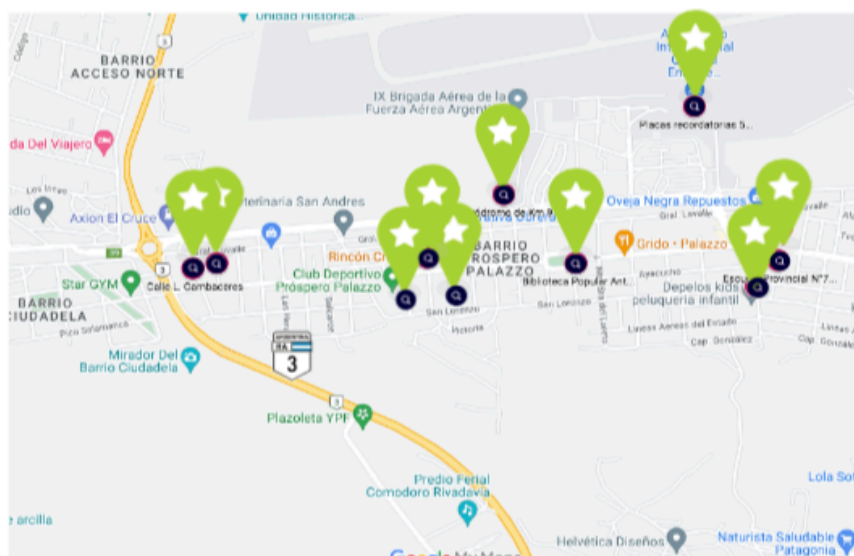
Zona Sur



Salida desde Comodoro Rivadavia desde la zona sur. Se visita el **Aeroclub “13 de Diciembre”**, dada la conexión de la ciudad con la Aeroposta Argentina S.A., empresa para la cual trabajó Antoine de Saint-Exupéry entre los años 1929 a 1931, y que se reconoce a través de la placa “Homenaje internacional a los pioneros de las Líneas Aéreas Latécoère y Aéropostale”, otorgada por las asociaciones francesas Puentes del corazón y Raid Latécoère-Aéropostale en 2018. La misma se ubica en el patio interno del predio.

El Aeroclub se creó en el año 1935 y funcionó en Km 9 hasta el año 1963 que se trasladó al Barrio Industrial. Surge por iniciativa del Dr. Washington Varando, que tenía vocación por el vuelo y compartía café y charlas de aviación con Saint-Exupéry, y contaba con la aceptación por parte del grupo de pilotos de Aeroposta, y del ingeniero de YPF Luís Messone. Se destaca el acompañamiento y el interés de vecinos, autoridades, comerciantes, militares y empresas petroleras para su creación. El primer presidente del Aeroclub fue el piloto

Zona Norte



A 9 kilómetros al Norte por Ruta Nacional N° 3, se encuentra el Barrio Próspero Palazzo, el cual tiene raíces aeronáuticas.

Allí se encuentra el **Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi** en cuyo hall se ubica un sitio de memoria que exhibe **tres placas** del año 1979 que hacen referencia a Saint-Exupéry en el cincuentenario de su primer vuelo comercial de Aeroposta que llega a la ciudad.

Por otro lado, dentro del mismo predio, hay un sector en el que funcionó el **aeródromo** y el **aeroclub**, en el cual se conserva un **antiguo hangar** que permanece en uso, y albergó una maqueta del Laté 25 como el que piloteaba Saint-Exupéry a la que se restauró para luego trasladarla al Aero Club, donde actualmente está en exhibición.

En su relato “El piloto y las potencias naturales” del libro *Un sentido de la vida* hace mención a este lugar “Sobre el terreno vi unos ciento veinte soldados concentrados por mí, debido al ciclón. Me ubico, pues, en medio de ellos. Después de una hora de maniobras, entran el avión en el hangar (Saint-Exupéry, 1960, p. 118). Fue una experiencia tan impresionante que llegó a dudar de la resistencia de su avión.

Asimismo, el autor en reiteradas ocasiones en *Vuelo Nocturno* nombra esta escala, tal es el caso de una tempestad en la que recibe directivas sobre el procedimiento a seguir desde Comodoro Rivadavia: a respuesta lo dejó consternado: “Comodoro anuncia: La vuelta aquí, imposible. Tempestad” (2019, p. 47).

También describe los pensamientos de la esposa de Fabián mientras el tiempo transcurría y ella angustiada recordaba detalles de las escalas: “La joven mujer se acordó de repente que apenas eran necesarias dos horas para ir de Comodoro a Trelew”. (p.54).

Durante la agónica espera, finalmente “Uno de los radiotelegrafistas de Comodoro Rivadavia, escala de la Patagonia, hizo un ademán brusco, y todos los que velaban impotentes en la estación se agruparon alrededor de ese hombre y se inclinaron” (p. 62).

Continuando por Ruta Provincial N°1, a cuatro cuadras se encuentra la **Escuela Provincial N° 722 “Próspero Palazzo”** en la cual a través del diseño del programa educativo “Nuestra historia, nuestro lugar, nuestro motor, L’avión” pusieron en valor la historia aeronáutica, a partir de los pilotos, Próspero Palazzo y César Brugo, quienes fallecieron en un accidente aéreo. También se editó la revista escolar *L’avión un vuelo hacia el sur*, cuyo equipo de producción fue liderado por Mirta Ponzio, en la cual se comparte la historia de Aeroposta, su línea sur a cargo de Antoine de Saint-Exupéry, la vida del piloto Próspero Palazzo, la formación del barrio, etc.

Posteriormente se continúa por la calle principal Juan José Paso hasta la **Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry**, la que se destaca por estar ornamentada con portarretratos y fotos del autor y de su entorno, una maqueta de su avión Latté, la bandera de Francia, y las estanterías están señaladas con el icónico dibujo de la boa y otros. Sus diversas actividades promueven la vida y obra del autor.

Asimismo, a través de esta calle se observa la **toponimia de las arterias del barrio** que denotan la estrecha relación con la aviación, entre ellas la Saint-Exupéry, Jean Mermoz, L. Cambaceres, 1° de noviembre, Vicente Almonacid, entre otras.

Se tomará la Ruta Nacional N° 3 con rumbo a la ciudad de Trelew a la que se arribará luego de 4 horas y 25 minutos.

Al observar el paisaje patagónico se recuerdan las habituales descripciones del autor en *Vuelo Nocturno*, como

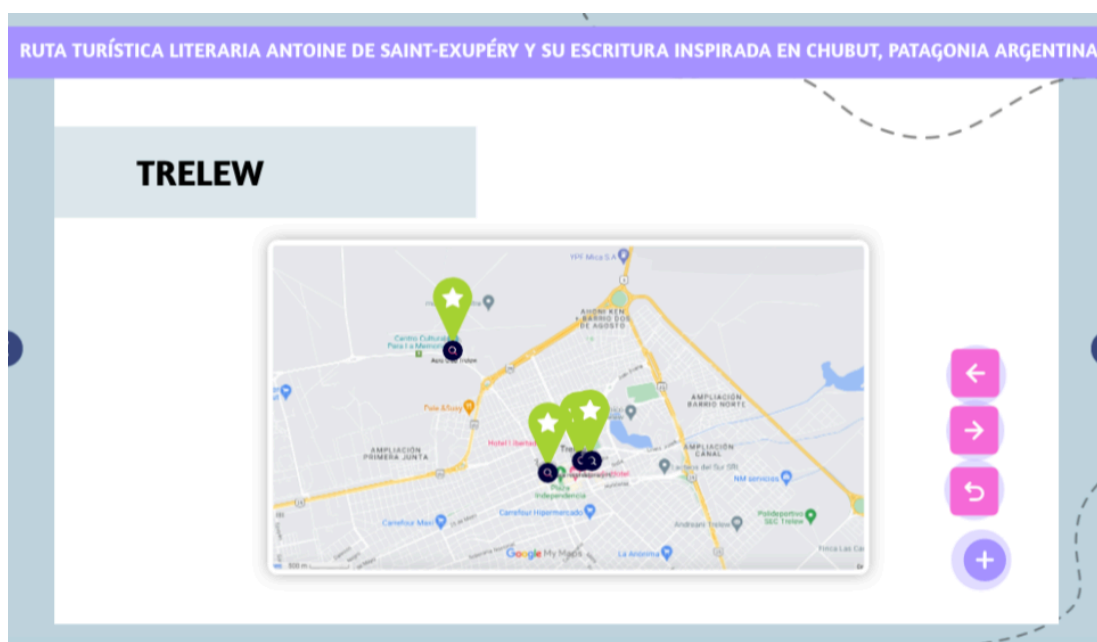
“...del extremo sur, conducía a Buenos Aires el correo de la Patagonia...penetraba en una rada, inmensa y feliz. También hubiera podido creer que, en aquella quietud, se paseaba lentamente casi cual un pastor. Los pastores de la Patagonia andan, sin apresurarse, de uno a otro rebaño.....” (Saint-Exupéry, 2019, p. 7).

“A veces, después de cien kilómetros de estepas más deshabitadas que el mar, cruzaba por encima de una granja perdida, que parecía arrastrar, hacia atrás, en una marejada de praderas, su cargamento de vidas humanas: con las alas, saludaba entonces a aquel navío”. (p. 7).

Y también hay una amplia descripción en *El piloto y las potencias naturales* (1960)

“Abandoné la escala de Trelew rumbo a Comodoro Rivadavia, en la Patagonia. Allí se vuela sobre una tierra abollada como un viejo caldero. Ningún otro suelo, en ningún lado, muestra tan bien su desgaste. Los vientos que empujan, a través de una escotadura de la cordillera de los Andes, las altas presiones del Pacífico se estrangulan y aceleran en un estrecho corredor de cien kilómetros de frente, en dirección al Atlántico, y arrasan todo a su paso. Única vegetación de un suelo raído hasta la trama, sólo la cubren pozos de petróleo, como un bosque incendiado.” (p.108).

DÍA 2: Trelew - Isla de los Pájaros.



En la ciudad de Trelew en la calle Fontana 240, se encuentra el **Touring Club Hotel** en el cual se alojaba Antoine, en cuyo vestíbulo hay una **placa** de bronce en su honor. En su particular ornamentación se exhiben cuadros, fotos, párrafos de sus obras, recortes de diarios y revistas con referencia a Saint-Exupéry y Aeroposta.

A cinco cuadras, sobre calle 9 de Julio, se emplaza el **Banco de la Libertad** frente al Diario El Chubut, el cual es idéntico al de Comodoro Rivadavia.

Luego, a 6.4 km del centro de la ciudad, se localiza el **Aero Club Trelew**, lugar de escala de la Ruta Sur de Aeroposta. En *Vuelo Nocturno* (2019) el autor expresó “Fabién calculaba sus posibilidades: se trataba de una tormenta local, probablemente, porque Trelew, la próxima escala, anunciaba un cielo cubierto en tres cuartas partes” (Saint-Exupéry, p.46).

ANEXO 2 - ENTREVISTAS

Sr. Rafael Fernández - Dueño de Touring Club Hotel Fecha de la entrevista 22/04/19

1) ¿Con qué frecuencia el Sr. Antoine de Saint-Exupéry pernoctaba en el hotel? ¿Recuerda el año?

Bueno, Saint-Exupéry estuvo alojado dos veces en 1930, en el viaje inaugural de Aeroposta. También dijo que el Touring Club era el mejor hotel de la Patagonia. Cuando se hacían los vuelos de Aeroposta, sus pilotos pernoctaban acá, y la frecuencia se daba según sus cronogramas de vuelo.

2) ¿Recuerda alguna anécdota acerca del Sr. Saint-Exupéry?

El hotel tuvo otros dueños, en 1949 mis padres en sociedad con mis tíos lo alquilan y en 1966 lo compran, por eso es que no tengo anécdotas para contar. Las referencias que hay las dejó el dueño anterior, el que estaba cuando Saint-Exupéry se alojó.

3) ¿Cuáles eran sus gustos gastronómicos? ¿Hacía pedidos especiales?

No sabría decirte, pero el hotel siempre tuvo comedor con un menú establecido y también con servicio de minutas. Mi tía y mi madre “Pepita” amasaban pastas los domingos, se servía puchero, asado, estofados, y por lo que leí él era un hombre de buen comer que disfrutaba de la comida argentina.

4) ¿Recibía visitas de miembros de la sociedad trelewense?

La gente de Aeroposta en general siempre era muy bien recibida y visitada, y la gente más antigua contaba que se relacionaba bien aunque no hablaba mucho castellano. Cuando encontraba a alguien que hablaba francés, aprovechaba, como el caso de Armando Ulled.

5) ¿Era común verlo escribir?

Cuentan que siempre escribía. Ulled tenía el boleto firmado por Saint-Exupéry y papelitos que él le daba en vuelo porque habían tenido un vuelo muy malo y lo quería tranquilizar.

Te voy a mostrar un libro de él, me lo regaló un amigo hace mucho así que está medio viejito, pero acá cuenta cómo eran los vuelos nocturnos, y lo hizo en Patagonia.

6) ¿Aproximadamente cuántas personas al año consultan acerca de la estadía de Saint-Exupéry en el hotel?

La gente que viene y tiene conocimiento, algunos, otros ya saben y vienen para ver la placa y sacar fotos; otros al mirar los cuadros, las fotos y los recortes de diario se dan cuenta y entonces preguntan, y bueno, creo que así el hotel hace un aporte a lo cultural de Trelew....bueno y de Argentina también.

Todos los años vienen como 2000 chicos de los colegios, principalmente de los jardines de infantes, las maestras los hacen preguntar, y se les cuenta toda la historia. Bah, yo les cuento y les muestro fotos. Yo me dedico a contar sobre Saint-Exupéry, y mi hermano Luis sobre Butch Cassidy y los bandoleros. Y cuando hacen los raid Latécoér los pilotos se alojan acá y entonces recrean lo que hizo Saint-Exupéry, van a los mismos lugares, y saben venir varios pilotos de Francia, de otros países y de Argentina. Junto con la gente del Aero Club se reúnen acá, en el salón; hacen conferencias abiertas a la comunidad; ven videos. A veces viene también la gente de la Alianza Francesa a participar.

En 2005 vino el sobrino nieto del escritor, Federico D'Agay a participar del Raid, también se alojó aquí; visitó la Isla de los Pájaros, y dejó una dedicatoria en el libro de visitas. También de varios canales vienen a hacer reportajes para contar la historia de Saint-Exupéry, y filman todo. Bueno, y eso hace que muchas personas se interesen y vengan.

7) ¿Por qué la placa recordatoria del autor está en el hotel?

Bueno, la placa esa es una que originalmente se había puesto en el Aeropuerto viejo de Trelew: la había puesto la comunidad francesa. Después la llevaron al Aeropuerto nuevo y estuvo instalada un tiempo ahí, hasta que hicieron una reforma donde le dieron prioridad al tema del Museo Paleontológico de Trelew y sacaron no solamente esta placa, sino también varias referencias que había a los héroes de las Malvinas... Entonces nosotros presentamos una nota sugerida por gente acá de la comunidad francés, para solicitar esa placa e instalarla acá en el hotel. Nosotros la pusimos ahí para que esté bien visible y la cuidamos. Muchos vienen y se sacan fotos con la placa.

Guardafauna Gustavo Maldonado - Isla de los Pájaros Fecha de la entrevista 21/04/19

¿Hasta cuándo estuvo exhibido el avión Latécoère en este predio?

El avión del piloto que luego hizo el libro El Principito estuvo expuesto en el lugar hasta el 82 más o menos, después fue retirado y actualmente está en el Museo de la localidad de Morón.

¿Crees que mucha gente que visita Isla de los Pájaros sabe con anterioridad de la inspiración de Saint-Exupéry aquí para su dibujo de la boa que devora un elefante?

Algunos lo saben, pero muchos se sorprenden al ver la explicación de los carteles, y al notar el parecido del dibujo y la isla.

Norma Galleguillo - Directora General de Turismo de la Municipalidad de Comodoro Rivadavia Fecha de la entrevista Septiembre 2022

1) ¿Cómo eligieron el lugar para colocar el Banco de la Libertad en honor a Saint-Exupéry?
¿Qué criterio utilizaron? ¿La asociación que lo donó pidió ese lugar?

El banco de la Libertad fue inaugurado en el año 2017 y fue una gestión que realizó el Aeroclub de Comodoro Rivadavia en la presidencia de Luís Oller junto con la fundación Saint-Exupéry. El banco se emplazó en la Plaza Scalabrini Ortíz y es una escultura que tiene forma de libro en homenaje al escritor Saint-Exupéry. El lugar se eligió porque la plaza está en cercanía de los hoteles y de esta forma los turistas podrían realizar un recorrido por los monumentos del lugar, incluyendo el Banco de la Libertad. La asociación no pidió un lugar definido donde colocar el banco.

2) ¿Por qué la placa con el código QR no se colocó?

Hubo un intento de colocarlas, pero los pegamentos utilizados no resultaron efectivos, e inmediatamente trataron de vandalizarlas, por lo cual fueron retiradas, y al final de mi gestión las placas fueron entregadas al Ente Comodoro Turismo. Cabe resaltar que el banco fue rayado y escrito con aerosol en reiteradas oportunidades y se tuvo que limpiar con productos especiales. Además, el código QR no funcionaba.

3) ¿Hicieron gestiones para obtener una placa nueva?

Nunca se efectuó el pedido de cambio de placas a la Asociación Francesa “Puentes del Corazón”, por lo cual sería un buen objetivo realizar las acciones requeridas para lograr ese cambio, como así también prever medidas de seguridad para evitar vandalismo.

Luis Oller Presidente del Aeroclub 13 de Diciembre Fecha de la entrevista 07/11/2022

1) ¿Cómo y con quién fue el contacto para recibir el Banco de la Libertad en honor a Saint-Exupéry?

El contacto para recibir el Banco de la Libertad fue con un Aeroclub de Francia que tiene una fundación, es la Fundación Raid Latécoère, algunos integrantes de ella en una navegación que hacen todos los años revalorizando la ruta histórica de la Aeroposta vienen al Sur a la ruta de la Aeroposta que va a Río Gallegos y Río Grande y que hace posta en Comodoro, y cuando se detuvieron estuvimos charlando con ellos y surgió la posibilidad de obtener este Banco de la Libertad, de ahí se gestionó con el aeroclub de Comodoro y en la Fundación Raid Latécoère que funciona en un aeroclub de Francia y bueno... llevó su tiempo, unos dos años de gestiones más o menos hasta que lo pudimos tener acá en Comodoro y fue instalado ahí en la plaza Presidente Ortíz (en realidad de Scalabrini Ortíz)

2) ¿Quiénes intervinieron en esta decisión? ¿La Municipalidad, el Aeroclub, el sector de Turismo?

Se gestionó primero con el Aeroclub y el Raid Latécoère; se gestionó el Banco de la Libertad digamos. Una vez que estuvo todo tramitado y vino a Comodoro vinculamos a la Secretaría de Turismo de Comodoro Rivadavia para que gestione un lugar donde exhibirlo y donde ponerlo.

3) ¿Qué sucedió con las placas con el Código QR que van en el respaldo del Banco?

Las placas en distintos lugares del país o en otros lugares la gente se las robaba, las sacaba, las robaba y se las llevaba así que yo no recuerdo exactamente si la gente de Turismo de la Municipalidad las guardó para ponerlas y exhibirlas en otro momento o si directamente la gente del Raid Latécoère o de la Fundación no las envió directamente o quedó en enviarlas a posteriori cuando hubiera un lugar asignado con más seguridad digamos....ahí no estoy muy seguro pero creería que vinieron las placas y quedaron a resguardo en algún lugar de la Secretaría de Turismo de la Municipalidad. Si el Código QR es erróneo, si querés; podíamos tomar contacto nuevamente con la Fundación y comentarles esto, capaz que ni lo saben, y ver que nos envíen ese Código QR que ellos tienen y serigrafiarlo acá o grabarlo a láser en alguna placa y colocarla, eso se podría hacer.

4) ¿Podrías compartir alguna experiencia de los Raid Latécoère en Comodoro Rivadavia? ¿Cómo son? ¿Qué actividades realizan? ¿Quedan lazos de amistad con los pilotos franceses? O lo que recuerdes que quieras compartir.

Bueno, ellos vienen casi todos los años, es más un circuito rememorando la vieja Aeroposta digamos, la vieja ruta que hacía para correos y por el cual vino Saint-Exupéry acá a la Patagonia, que vino con...no estoy seguro si fue con Almandos o con...no me acuerdo alguien más que venían buscando lugares para armar pistas de aterrizaje para con los aviones, los Latécoère hacer correo, transportar postales y personas. Y bueno ...los que vienen es como una rememoración de esa ruta y también es turístico, entonces vienen turistas franceses y de otros lugares, han venido brasileros por ejemplo a hacer la ruta, y vienen haciendo las postas que hacía la ruta de la Aeroposta. Hacen Bahía Blanca, San Antonio, Trelew, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia, y después por ahí por lo general hacen Calafate, Los Antiguos, Bariloche y de ahí ya se vuelven. Y por supuesto quedan lazos de amistad que aún se conservan.

5) ¿En el Aeroclub existe alguna placa, busto o mención de honor a Saint-Exupéry?

En el Aeroclub hay pegada ahí una placa, en una pared, está escrita en francés del paso del Raid Latécoère, este...la trajeron y la colocamos ahí. Es una placa de un tamaño será de 50 x 70 más o menos.

Estela Maris Carrizo Responsable del Departamento de Promoción Turística e Informes. Guía de Turismo de la Municipalidad de Comodoro Rivadavia Fecha de la entrevista 14/09/2022.

1) ¿Cuál es el motivo por el que el banco de la Libertad no tiene las placas con el código QR? Las plaquitas nunca se pusieron...porque nunca funcionaron y las mandaron así...por eso nunca se puso y además porque las vandalizaron...vino defectuoso de allá.

2) ¿Gestionaron placas nuevas?

No, nunca más tuvimos comunicación con ellos, y nunca tuvieron el compromiso de mandar ninguna otra placa.

Adriana Keiran Cónsul Honoraria de Francia en Chubut Período 2012-2022 Fecha de la entrevista 30/09/2022

1) ¿Qué sucedió con la placa con el código QR que lleva el Banco de la Libertad?

La placa no llegó a Trelew. Todos los bancos que vinieron, vinieron nada más con esas plaquetas (las dos de plástico).

Cuando empezamos a reclamar con Abel Mola, Abel es el que tiene la muestra de Aeroposta en San Antonio Oeste...es historiador de la aviación...reclamamos a esa fundación Bancos de la Libertad...dijeron que el QR se tenía que encargar el municipio para que ese QR habilitara y abriera cada zona...o sea fue un verso que hicieron, esa plaqueta no entró nunca a Argentina en ninguno de los bancos...tocamos gente de Buenos Aires, el Consulado. Los bancos estuvieron casi seis meses en la Aduana, no los dejaban salir...algunos llegaron medio partidos y rotos, no hubo un buen trato, no fue en el traslado, fue que estuvieron...los abrían a los embalajes...creo que es el municipio el que tiene que abrir el Código QR con alguna historia puntual. Después hubo diferencias y enojos entre ambas fundaciones.

Lo que sucedió es que eso fue una donación de una fundación en paralelo a la fundación Latécoère del raid. Hay tres cosas acá: está la fundación de los descendientes de Saint-Exupéry, está la fundación Latécoère y está la fundación de los bancos de la Amistad (Libertad), eran fundaciones amigas, ¿entendés?

Hoy, actualmente, cada una sigue trabajando en lo suyo, pero por ejemplo en la fundación del raid hubo una división por temas, eh...le soltaron un poco la mano a lo que era América porque decía que los resultados de todas las donaciones que habían dado no eran lo que ellos esperaban...hay una pelea porque se había pedido que estos bancos y la ruta de Saint-Exupéry se tenían que declarar como patrimonio de la humanidad. Yo traté de contactarme con gente de la ONU, pero nunca te contestan. Es como que hay que meterse

muy de lleno. La que más se metió fue María Armesto, pero ellos, lógico, es muy francés eso de los partenaire, ellos son la gente que trabaja sin recibir nada, sí?, pero eso en Europa existe porque son millonarios, pero no en América Latina, esa es la diferencia.

Otro dato es que en el listado de los primeros bancos que vinieron yo recuerdo que Comodoro no estaba. Después, me acuerdo que se contactaron conmigo para ver cómo había sido y yo creo que les pasé los datos... (Sonidos ambientales) de la gente que estaba a cargo y que había hecho la donación. Y, deben haber mandado otro en función del interés de Comodoro Rivadavia, ahí está el tema, ¿sí? Porque por ejemplo acá en Buenos Aires teóricamente tiene que haber uno en el Liceo Francés. Ahora me hiciste acordar, yo tengo que ir al Liceo Francés a llevar unos libros y me voy a asegurar de ver si está ese banco y en qué condiciones está, ¿listo?

Pero yo te puedo decir, no sé si Bahía tiene, pero San Antonio sí. El que sabe bien es Abel Mola, es el que manejó mucho el tema de los bancos. Quizás en el aeroclub sepan.

2) Con respecto a la placa de acrílico que entregó el Raid Latécoère, ¿en Trelew la recibieron?

No, yo nunca recibí esa placa. Tampoco sé si Carlos Rendo la entregó al aeroclub. Le voy a consultar.

Respuesta de Carlos Rendo a Adriana Keiran: “Hola Adriana, entiendo que esa plaqueta se entregó en cada punto donde se entregaron los bancos. Pero no recuerdo que esté en Trelew. En realidad, deberíamos habértela entregado a vos, quizás entonces no se entregó. Sinceramente no me acuerdo. Ahora cuando vaya con el Raid por Trelew en marzo me fijo si está en el aeroclub.”

Carlos Rendo Historiador y Coordinador del Raid Latécoère de Latinoamérica Fecha de la entrevista Nov 2022

1) ¿Desde cuándo coordinas los Raid Latécoère para América Latina?

Hola. Yo los coordino desde el 2014, que fue la primera fecha en que se hizo el Primer Raid de la Patagonia.

2) ¿Cuáles son las actividades que realizan en estos Raid?

Bueno, el Raid que se hace en Sudamérica también tiene su contraparte en Europa; también quiero aclarar ese tema porque en ambos lados hacemos una actividad similar.

En Europa hacemos desde el 2007. La actividad primordial del raid es mantener viva la memoria de la Línea Latécoère, esto lo hacemos tanto en Europa como en Sudamérica. En Europa lo hacemos en la ruta que iba de Toulouse a Dakar, y en Sudamérica lo hacemos

sobre todo en la ruta de Aeropostales Sudamericanas que son de Buenos Aires a Santiago de Chile, de Buenos Aires a Paraguay, de Buenos Aires a Natal en Brasil, y a la Patagonia.

También en el transcurso del raid hacemos acciones solidarias de distinto tipo. En Europa se hacen más trabajos con escuelas, sobre todo en la parte de África, donaciones de libros, se colabora en la construcción de escuelas, se han hecho instalación de paneles solares en algunas aldeas pobres, etc.

En Sudamérica hemos hecho más hincapié en un proyecto educativo que se llama el Diploma Latécoère que es una actividad, es un curso de aviación orientado a las escuelas secundarias con el fin de acercar a las escuelas al mundo aeronáutico, esto también se hace en Europa pero es en lo que más hincapié hemos hecho en Sudamérica y también bueno, damos apoyo a las instituciones que encontramos en nuestro paso siempre con el objetivo de mantener viva la memoria de la Línea y de aquellos pilotos que fueron parte de esa Línea.

3) Con referencia a la Línea de Patagonia ¿visitan todas las postas que Aeroposta hacía?

Sí, visitamos todas las antiguas escalas que hacía la Aeroposta. El itinerario que nosotros hacemos tiene una ruta histórica que es la que va por la costa Atlántica donde hacemos escala en Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Trelew, Comodoro y Río Gallegos, que fue la línea histórica. Después seguimos hacia el sur y hacemos escala en Río Grande, que más adelante fue escala de Aeroposta, pero no fue la primera parte de la línea sino que se amplió luego. Después seguimos hasta Ushuaia que no fue parte de la Línea, y volvemos todo por el Oeste, ya fuera de la línea histórica, para no volver por el mismo camino que fuimos.

En las escalas visitamos los aeroclubes que en realidad son herencia directa de la Aeropostal. Muchos de los aeroclubes se fundaron en los mismos campos que usaba la Aeropostal, inclusive hay muchos hangares que son los mismos que hicieron los franceses en la época de la Aeropostale, por ejemplo el hangar de Río Gallegos, y luego también hay otros hangares históricos, uno está en Bahía Blanca en dependencias de aviación del ejército, otro está en Comodoro, en la Fuerza Aérea que visitamos algún año que fuimos allí. Y fuera de la Patagonia, lo que era la primera escala de esa ruta que era en Gral. Pacheco, en Buenos Aires se conserva también un hangar histórico pero que no es hangar en este momento, sino que es una dependencia que es un almacén logístico, pero el edificio está. Esa era la primera escala de la ruta patagónica y la primera escala de todas las otras rutas, pero bueno, en la Patagonia propiamente dicha empieza en Bahía Blanca hasta Río Gallegos.

4) Tengo entendido que a fin de noviembre hay un raid nuevamente.

No, el próximo raid en la Patagonia se va a hacer en marzo de 2023.

5) ¿Ya tienen la nómina de cuántos pilotos franceses van a participar de este raid, actividades programadas y cuáles van a ser los aeroclubes que van a visitar?

Los participantes no, no están, se están inscribiendo en este momento y se terminan de conformar 60 días antes o incluso menos quienes van a venir. Lo que te puedo dar es la fecha que es del 4 al 19 de marzo, y lo que vamos a hacer es el mismo plan de siempre, es decir, paramos en los aeroclubes, Bahía Blanca, San Antonio Oeste, puede ser que alguno más o alguno menos porque a veces no nos dan los días para parar en todos, pero normalmente paramos en Bahía Blanca, SAO, Trelew, Comodoro, Puerto San Julián para combustible, ahí no visitamos el aeroclub pero no deja de ser una parada histórica, Puerto Santa Cruz, Río Gallegos, Río Grande, Ushuaia, Calafate, Bariloche, Perito Moreno, Neuquén, Santa Rosa y Buenos Aires. Los únicos aeroclubes que garantizamos que vamos son los de la costa atlántica y El Calafate, los demás varían de raid en raid, inclusive en la Patagonia puede haber algún aeroclub que no vayamos, como Puerto Santa Cruz, SAO, algunas veces dejamos alguno afuera porque no tenemos días para hacerlos todos. No dejamos afuera Trelew, Comodoro, Bahía Blanca, excepto por meteorología, hay que pensar que todos estos vuelos están muy sujetos a meteorología.

No hacemos otra actividad extra durante el raid porque no nos da el tiempo, solo visitamos aeroclubes y algún sitio histórico.

En Gral. Pacheco, hay un hangar que visitamos, pedimos permiso a los dueños, ahí hay placas. Hemos hecho una visita al hangar de Comodoro, a ese que contás vos, en realidad hemos visitado todos esos lugares. Inclusive en Comodoro había en un momento un tour de Aeropostale, no sé si sigue estando. Creo que tenía en su ruta este mismo hangar, o sea, luego que comenzó el raid si no recuerdo mal, Turismo de Comodoro...por lo menos un tour hicimos. Y también hemos observado que, ya te digo, en el 2014 en el paso del raid las ciudades, los aeroclubes inclusive habían hecho una puesta en valor de su patrimonio. Hay aeroclubes que han armado salas históricas, otros como en Comodoro han desarrollado el tema del turismo. Las ciudades por donde vamos pasando de alguna manera se van dando cuenta que cuando un francés viene a verlo, que hay algo ahí para ver y han reaccionado positivamente a ese estímulo. Así que no solamente acá en Patagonia, sino también en otros lugares. Yo vengo de Asunción en este raid y realmente encontramos un hotel histórico donde Saint-Exupéry estuvo. Asunción era un destino internacional de Aeropostale, y cada vez que nosotros vamos se remueve un poco esa historia, se arman visitas, etc., así que hay un efecto positivo del paso del raid por estas ciudades.

Con respecto a los hangares: No hay ningún lugar en el mundo que tenga cuatro hangares como hay acá...tenés el de Pacheco, el de Bahía Blanca, el de Río Gallegos y el de Comodoro, son cuatro hangares originales, trasladados algunos, otros que han dejado de ser hangar... Es un patrimonio importante que está en la Patagonia.

Hasta donde yo sé, excepto que se descubran más adelante, porque a veces en nuestros viajes descubrimos vestigios. Puede pasar que en algún viaje a Brasil encontremos algunos. En Brasil hay vestigios en Río de Janeiro, pero así hangares en esta cantidad no hay, sólo en la Patagonia.

La actividad primordial del Raid es mantener viva la memoria de la Línea Latécoère tanto en Europa como Sudamérica...en el transcurso del Raid hacemos acciones solidarias de distinto tipo...trabajos con escuelas y en la instalación de paneles solares en algunas aldeas pobres, en Sudamérica hemos hecho más hincapié en un proyecto educativo que se llama Diploma Latécoère... curso de aviación orientado a las escuelas secundarias con el fin de acercar a la escuela al mundo náutico... y apoyo a las instituciones...

Visitamos todas las antiguas escalas que hacía la Aeroposta...visitamos todos los aeroclubes que en realidad son herencia directa de la Aeropostal, muchos se fundaron en los mismos campos que usaba la Aeropostal, inclusive hay aeroclubes cuyos hangares son los mismos que hicieron los franceses en la época de la Aeropostale

Cristian Coen Socio y piloto del Aeroclub 13 de diciembre de Comodoro Rivadavia

Fecha de la entrevista 30 de septiembre de 2022

1) ¿Cuántas pistas tiene el aeroclub?

Detrás está la nueva pista de aterrizaje con balizamiento para vuelos nocturnos, mientras que la vieja es utilizada como calle de rodaje de aeronaves, para desplazar los aviones desde los hangares hasta la pista principal en uso en la cual operan las aeronaves. Según las condiciones del viento se utiliza una pista o la otra, ya que se opera en despegues y aterrizajes con viento de frente, y depende de donde venga el viento se utiliza una pista o la otra. El balizamiento y todo lo que se hace en el aeroclub es con el esfuerzo de todos los socios.

2) ¿Cuál es el uso del salón?

Es un salón de eventos y a la vez quincho para los socios, para cuando se hacen almuerzos, cenas, alguna actividad, viste?, eso se transforma en un comedor.

Ángel Sánchez Periodista e Historiador. Programa Recuperando la historia Fecha de la entrevista 01/06/2023

1) ¿Tiene conocimiento de que el Sr. Antoine de Saint-Exupéry se alojaba en el Hotel Colón y tomaba café allí o en otras confiterías de la ciudad? ¿Existe documentación o es información rescatada en forma oral? ¿Cuál es la fuente?

El testimonio de que Saint-Exupéry se alojaba en el hotel Colón cuando venía, las pocas veces que vino, cuando se estaba armando la línea Sur, desde Bahía Blanca a Comodoro primero, en 1929, noviembre, y hasta Río Gallegos en marzo vino varias veces porque estaban explorando las zonas donde ubicar una aeroplaza. Llamaban aeroplaza a una localización del hangar de Aeroposta junto con la pista. Acá quedó localizada en km 9. Hoy ese hangar de la Aeroposta está dentro de la base aérea y es original, está tal cual como en 1927/28 que se construyó.

El testimonio es el de la Sra. de Salso, Isabel Gonzalo, que hace más o menos que falleció alrededor de 7 u 8 años. Fue en la entrevista que le hice y en la que citó ella misma consignó que había viajado con Saint-Exupéry en un Laté 25 de cuatro pasajeros y el piloto arriba, cabina descubierta. Isabel estudió y se recibió de maestra de modo que viajaba todos los años de vacaciones desde Buenos Aires a Comodoro Rivadavia en Aeroposta, de ahí el testimonio de ella. Ahora...sólo las personas que tenían mucho dinero podían viajar en Aeroposta porque era muy costoso. De hecho los Laté 25 tenían cuatro plazas y los Laté 28 tenían ocho plazas. Es el único testimonio que hay, corroborado por Clarita Riera, quien era amiga de Isabel.

2) ¿Los registros del Hotel Colón se conservan?

No quedó documentación alguna del Hotel Colón. Don Teodoro Cereceda murió en la década del '40, siguieron sus hijos, uno de ellos Teodoro, el otro Toto Cereceda, separaron la sociedad y este último tuvo un restaurant-parrilla en calle Rivadavia en la calle Rivadavia, muy cerca, casi al lado del Comodoro Hotel, entre éste y la escribanía, luego vendieron el fondo de comercio y éste finalmente quebró y cerró.

Documentación de esa época, de ese negocio específicamente no quedó ninguna. Ahora, en la guía telefónica de 1930, con referencia al relato de doña Isabel Gonzalo de que Saint-Exupéry tomaba café en el bar El Águila era el bar que estaba en San Martín 333, en ese entonces según la guía era de un tal Salvador Roqueta, y era característico esa confitería porque tenía y presentaba un número artístico de una orquesta integrada por señoritas. Yo he visto por ahí avisos publicitarios en el que preconizaba justamente venir a asistir los días , creo que arrancaba a las 21 o 21,30 donde actuaba esta orquesta de señoritas.

3) ¿Recuerda el año aproximado en que realizó la entrevista a la Sra. Isabel Gonzalo? ¿Le contó alguna anécdota acerca del Sr. Saint-Exupéry?

La Sra. Isabel Gonzalo citó en esa entrevista haberlo visto, no conocido, pero sí lo vio, un Señor alto, de aspecto imponente, no recuerdo que haya citado las medidas, pero sí que era alto, imponente, corpulento. Que inclusive le costaba meterse, esto lo dijo Vito Palazzo en alguna de sus memorias, le costaba meterse en la cabina del Laté 25 que era cabina descubierta, en el cual hizo él muchos viajes a la Patagonia. Por esa contextura física gruesa, una voz grave tenía y además para protegerse del frío usaban ropa de cuero, y un gran sobretodo de cuero, además de un casco de cuero y antiparras y le costaba meterse en la cabina, no así en el Laté 28 que tenía la cabina interior junto con el co-piloto.

4) ¿La Sra. Clarita Riera corroboró el dato de la Sra. Isabel Gonzalo?

Sí, el dato fue corroborado.

5) ¿En qué confitería veían escribir ir a Saint-Exupéry?

Isabel Gonzalo dijo que lo veían escribir tanto en el hotel Colón cuando esperaba a que viniera el coche de Aeroposta a llevarlo al aeropuerto, cuanto en la confitería. Pero hay quienes dicen que ahí pergeñó la obra El Principito, lo cual no es cierto, a la obra la escribió en 1943 ya en Estados Unidos, ya definitivamente se había ido de Comodoro, cuanto de Aeroposta en Francia, año 30/31 quebró Aeroposta, y Saint- Exupéry estuvo en Argentina desde septiembre de 1929 hasta comienzos de febrero o marzo de 1931, en que se volvió él y los demás franceses a Francia, después de quebrar la Compañía General Aeropostale, acá en Argentina se llamaba Aeroposta y la conocían como Aeroposta Argentina.

Susana Cuello Fundadora junto su esposo Juan José Bravo, de la Biblioteca Popular Antoine de Saint-Exupéry Fecha de la entrevista 07/02/2024

¿Recordás algún dato anecdótico ocurrido en la biblioteca?

Recuerdo cuando un turista francés visitó la biblioteca y quedó muy impresionado de que tuviera el nombre de Saint-Exupéry, y a modo de agradecimiento y donación envió desde Francia una bandera de su país para ornamentar el salón de lectura. Para nosotros fue un gesto muy apreciado.

Lamentablemente, en septiembre de 2010 la biblioteca sufrió un incendio en el que no solamente se destruyó una gran cantidad de libros, sino también la bandera de Francia. Después de eso la biblioteca estuvo cerrada por seis años.