

Sol Jet. La empresa que enseñó a la clase media argentina a vacacionar en avión.

Potenze, Pablo Luciano.

Cita:

Potenze, Pablo Luciano (2017). *Sol Jet. La empresa que enseñó a la clase media argentina a vacacionar en avión. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/310>



La empresa que enseñó a la clase media argentina a vacacionar en avión

Por Pablo Luciano Potenze

2017

Las empresas de transporte siempre han tenido vínculos con el turismo. Entre nosotros, las primeras fueron los ferrocarriles que, además de promocionar las bellezas de sus escalas, encararon verdaderos negocios turísticos integrados con empresas hoteleras y de autotransporte.

La lista de hoteles de origen ferroviario es larga. Podemos mencionar los de Puente del Inca (Mendoza, 1925), El Sosneado (Mendoza, 1938),[1] Yacanto (Córdoba, 1928) y Club Hotel de Sierra de la Ventana (Buenos Aires, 1911). El destino de estos establecimientos se hizo incierto después de la nacionalización de los ferrocarriles, en 1948 y es interesante destacar que la oferta estuvo siempre delante de la demanda. [2]

"YACANTO HOTEL"
(Sierras de Córdoba)
ESTACION VILLA DOLORES — F. C. PACIFICO

Quando sienta necesidad de huir de la humedad y del frío, recuerde que el HOTEL YACANTO, situado al sud de las sierras de Córdoba, a 800 metros sobre el nivel del mar y al pie mismo del Champaqui, en una región de clima templado, aire seco y sol brillante, le ofrece a Vd., aparte de esto, que significa salud y vida, un paisaje estupendo, Canchas de Tenis y Pileta de Natación, y las comodidades proverbiales de este Hotel, con departamentos especiales para familias, con baños privados, servicio de agua caliente permanente y una cocina de primer orden, todo lo cual se le brinda con un trato netamente familiar y en condiciones sumamente económicas, ya que puede beneficiarse con la

TARIFA ESPECIAL DE TURISMO		
\$ 170.-	5	\$ 170.-
días de residencia en el Hotel con pensión		
\$ 200.-	8	\$ 200.-

Pasaje de ida y vuelta, con cama y comidas, desde RETIRO (F. C. B. A. Pacifico) y auto hasta el Hotel.

POR INFORMES DIRIJASE:
Cia. de HOTELES SUD AMERICANOS LTDA.
FLORIDA 753 - Buenos Aires - U. T. 1550 Retiro

RESERVA DE PASAJE
DESARROLLO DE FRONTERA
TERMAS
TUCUMAN
INGENIOS

SIERRAS DE CÓRDOBA
CAMINOS

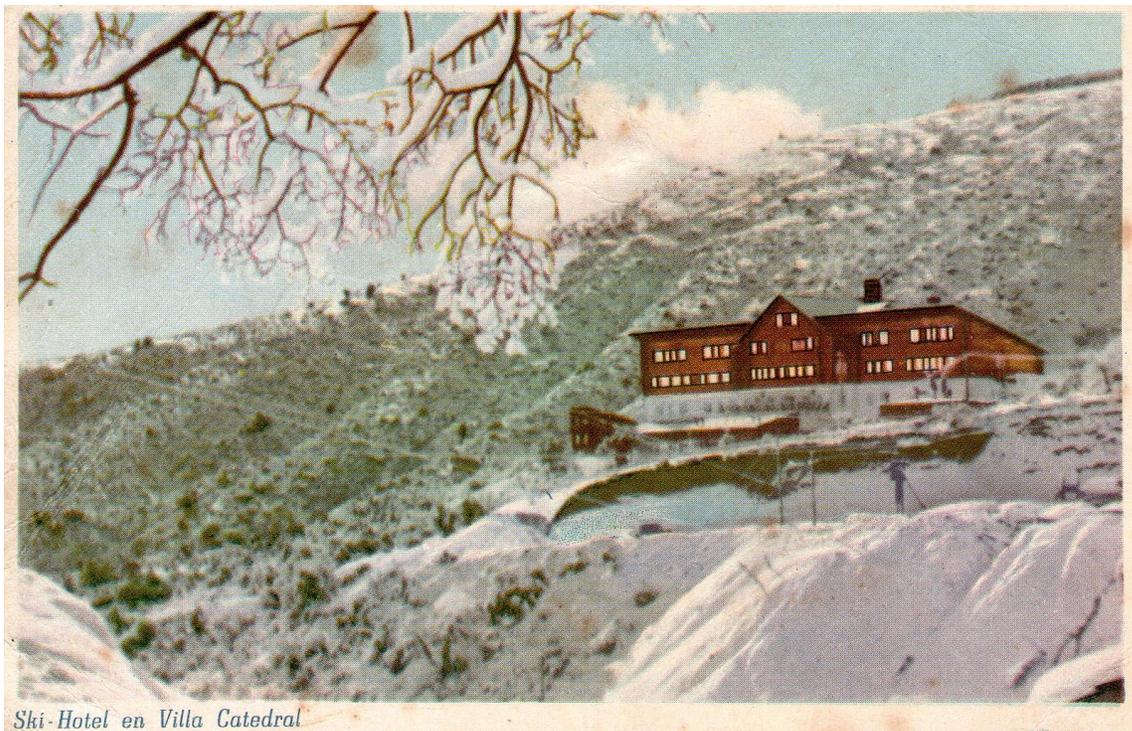
Y EN LOS TRES LUGARES,
HERMOSOS PANORAMAS
Y CLIMA AGRADABLE PARA
UNA ESTADA EN **INVIERNO**

PIDA INFORMACIONES AL
F. C. CENTRAL ARGENTINO
B° 6 MITRE 259, OF. N° 7 B° AIRES U. T. (83) Av. 3528 INT. 44 RONALD LESLIE GERENTE

Publicidades turísticas de empresas ferrocarrileras, publicadas en el diario Libertad, el 28 y 31 de mayo de 1930.

Otro participante del fomento del turismo fue el Estado Argentino que, a partir de los años treinta, tomó una posición activa en el tema mediante la construcción de hoteles, hosterías caminos y puentes.[3] En 1940 la ley 12.669 dispuso que el Ministerio de Obras Públicas se hiciera cargo de la construcción de hoteles y hosterías, que se denominaron “de turismo” que, en general, fueron concesionadas a operadores privados. La mayor parte se terminó después de la caída de Castillo. Entre otros podemos citar el Hotel Catedral (Río Negro) Casino (Catamarca), Sierra de la Ventana (Buenos Aires), San Javier (Tucumán), San Luis, Andalgalá (Catamarca) y

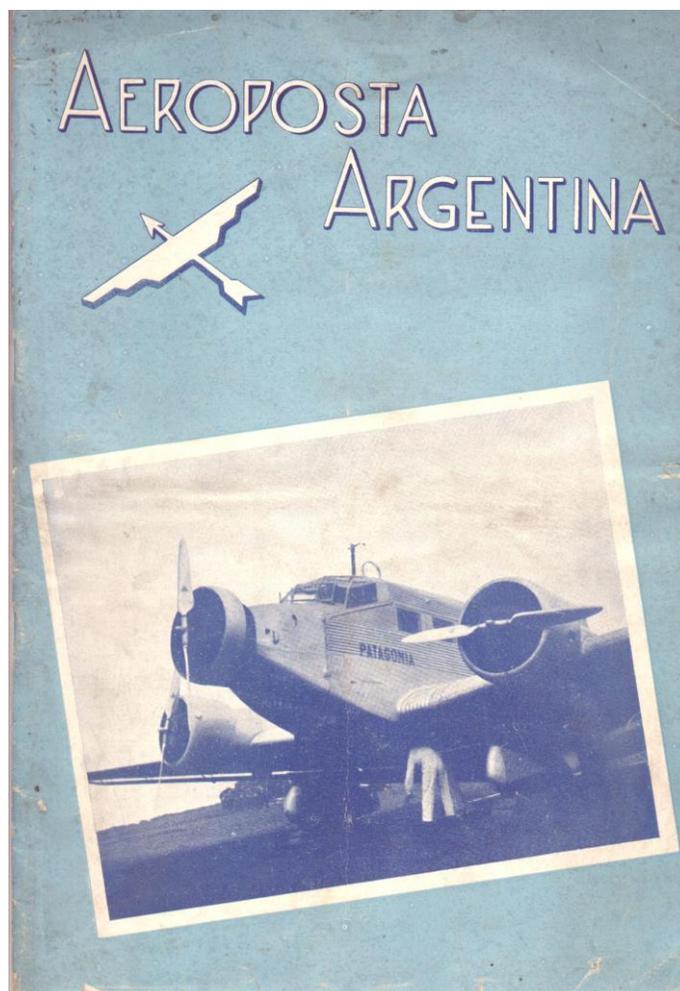
Hostería Ancasti (Catamarca), No hay que confundirlos con los hoteles para turismo social construidos por el peronismo como Chapadmalal y Río Tercero.



El Catedral Ski Hotel, alrededor de 1955, según una postal turística.

El avión y el turismo

La primera empresa aerocomercial argentina fue la Compañía Rioplatense de Aviación que, entre diciembre de 1921 y marzo de 1922, ofreció dos servicios semanales entre Buenos Aires y Montevideo, realizados con aviones para cuatro pasajeros.[4] Hubo que esperar hasta 1927 para encontrar otra empresa argentina (que en realidad era francesa) con posibilidades de transportar turistas, que fue la primera Aeroposta Argentina, pero estuvo más orientada hacia los viajes de negocios y el correo. Esta compañía se vendió en 1937 a un grupo argentino, que la equipó con aviones modernos (trimotores Junkers Ju52-3M para 17 pasajeros) y desarrolló un servicio bisemanal entre Buenos Aires y Río Grande.[5] En este momento aparecen los primeros esfuerzos importantes para llevar turistas al modo aéreo, para lo que, además de publicidad tradicional, desarrolló la revista *Aeroposta*, la primera revista repartida a bordo de aviones argentinos, que buscó generar una conciencia aeronáutica, que entonces no existía, y generar un lobby a favor del turismo aéreo.[6]



Tapa del número 1 de la revista Aeroposta Argentina, la primera revista repartida los pasajeros de un servicio aéreo en el país. Entre sus funciones estuvo la de tratar de influir en las autoridades para que se autorizaran nuevos destinos a la compañía.

Pero Aeroposta Argentina también inauguró la confrontación, que dura hasta el día de hoy, entre las aerolíneas privadas y las estatales. Intentó volar a Bariloche e Iguazú pero, salvo una autorización provisoria por tres meses, nunca tuvo concesiones firmes, a pesar de tratarse de una empresa argentina de capital argentino, claramente capacitada para encarar el proyecto. Detrás de esta negativa estuvo la decisión de asignar las rutas a una nueva aerolínea organizada por el Ejército, que comenzó a operar en 1940 y que con el tiempo sería LADE. No había ningún motivo para que el arma, en ese momento, incursionara en el transporte civil, pero la empresa privada no pudo evitarlo.

Con el fin de la guerra y la llegada del peronismo hubo cambios fundamentales que llevaron a la creación de Aerolíneas Argentinas, en diciembre de 1950.[7] La inmensa mayoría de los argentinos se enamoró de esta empresa, independientemente de que volaran o no.[8]

Las empresas privadas

Aerolíneas fue la única opción aerocomercial del país hasta la caída de Perón. Después se permitió la operación de empresas privadas, creándose más de treinta compañías.[9] El nuevo régimen trajo una división importante en la opinión pública y entre los trabajadores del sector. Lo que estaba en discusión era si el país debía funcionar con el esquema peronista de una empresa estatal y monopólica, o abrirse a la libre competencia.[10]

Desde entonces hay dos sectores en guerra (es la palabra exacta), que no han vacilado, y no vacilan, en hacer cualquier cosa en defensa de sus intereses (o sus sentimientos). Del lado estatista estuvieron siempre los trabajadores de Aerolíneas, sus sindicatos originales, el peronismo y el radicalismo en general y una buena porción de la población que lo siente así. Por las empresas privadas estuvieron sectores económicos diversos, sus empleados, algunos sindicatos no originales del sector, los pasajeros y algunas cámaras empresarias. La actitud de la Fuerza Aérea fue ambivalente.

La mayoría de las nuevas aerolíneas fracasaron. Estaban mal capitalizadas, carecían de buenos directivos, no conocían el negocio, tenían aviones viejos poco económicos y, fundamentalmente, esperaban cobrar subsidios que finalmente no se pagaron.[11] Sólo subsistieron ALA y Austral,



MAS PUNTUAL porque para TRANSCONTINENTAL es fundamental que las llegadas y salidas se realicen sin demoras, como lo demuestran sus estadísticas mensuales.

MAS COMODO porque Vd. se sentirá como en su hogar leyendo los diarios del día en sillones reclinables y saboreando deliciosos cocktails.

Y MEJOR ATENDIDO porque la permanente preocupación y atención de sus auxiliares de a bordo le confirmarán el lema de TRANSCONTINENTAL: "el pasajero es lo primero"

asi volará a
**MONTEVIDEO, CORDOBA,
MENDOZA Y MAR DEL PLATA**

vuele
TRANSCONTINENTAL
"el pasajero es lo primero"

ADQUIERA SU PASAJE EN SU AGENCIA DE VIAJES O EN
CORRIENTES 480 - T. E. 32-1675 y 31-9975

Las nuevas compañías plantearon al público que podían dar mejores servicios, lo que se ve claramente en este aviso de Transcontinental publicado en La Prensa el 24 de julio de 1957.

que estaban asociadas y planteaban una ecuación económica posible, en la que convivían subsidios,¹ capitalización foránea² y una administración razonable.

No obstante, tenían problemas económicos que se evidenciaban con frecuentes atrasos en el pago de salarios, que daban motivo a conflictos gremiales, a veces, de cierta magnitud, pero no tan brutales como los de Aerolíneas, donde no se respetaba nada.³

La contabilidad aeronáutica de los años sesenta

La ecuación económica de una línea aérea en los años sesenta era mucho más simple que la actual. El principal capital eran los aviones, y el principal ingreso la venta de pasajes.

Con respecto a la operación, el sistema doméstico argentino funcionaba dentro de una franja horaria diurna, lo que significaba que los aviones estaban en el aire alrededor de siete horas. Con eso debían cubrir todos los costos, fijos y variables, asumiendo una ocupación del orden del 70%.

Pero si una empresa lograba hacer vuelos nocturnos con éxito, esos vuelos no tenían costos fijos, y sólo debían pagarse los variables, con lo que era posible tener una operación global más económica y cobrar tarifas menores.

Ése sería el secreto (a veces) de Sol Jet.

El carácter de las empresas

Las empresas de aeronavegación argentinas, hasta mediados de los años sesenta, sólo vendían pasajes y, si el pasajero quería cualquier otro servicio, lo mandaban a una agencia de viajes. Comparativamente, las empresas ferroviarias de medio siglo atrás estaban más adelantadas en este sentido.

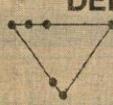
¹ En realidad, los subsidios no se pagaban, pero el Estado permitía que estas empresas no pagaran el combustible a YPF, las cargas sociales, las tasas y los impuestos, lo que les permitía funcionar.

² ALA y Austral tenían alrededor de un 22% de participación de Pan American. Esto estaba (y está) permitido por la ley argentina, que tolera hasta un 49% de capital extranjero.

³ A principios de 1960, como consecuencia de un paro, Aerolíneas Argentinas hizo un *lock out* que mantuvo los aviones en tierra durante nueve días. En 1964, durante veinticinco días los vuelos estuvieron afectados y hubo 850 despidos. No son casos aislados.

**TRANSFORME
SUS
VACACIONES
EN UNA GIRA
INTERNACIONAL**

**EL TRIANGULO
DEL SUR**

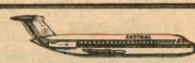


US\$ 99

LAGOS - NIEVE - MONTAÑAS -
BOSQUES - VOLCANES - DEPOR-
TES - CAZA MAYOR - PESCA.

**BUENOS AIRES • CORDOBA
• MENDOZA • SANTIAGO •
PUERTO MONTT • BARILOCHE**

CONSULTE A SU AGENTE DE VIAJES



ONE-ELEVEN
VUELE EN BUENA COMPAÑIA.



AUSTRAL



Caravelle

LAN

LA LINEA AEREA INTERNACIONAL DE CHILE

TODO EN JET

Servicios de Austral en sociedad con LAN-Chile, en La Nación del 12 de marzo de 1967.

ALA y Austral decidieron entonces ingresar en el negocio turístico, y apuntaron a los vuelos todo comprendido (VTC) o *included tour charter* (ITC). Para lo que crearon una subsidiaria llamada Lagos del Sur, que incursionó en el negocio hotelero y debutó ganando la concesión para explotar el Catedral Sky hotel, en Bariloche. Seguidamente en el verano de 1967 volaron a Puerto Montt, en pool con LAN-Chile.

En mayo de 1967 Austral anunció la compra de cuatro jets BAC-111, que podrían competir de igual a igual con los Caravelle de Aerolíneas.[12]

Entretanto la guerra seguía. El gobierno de Onganía, donde convivían liberales y nacionalistas, permitía el funcionamiento de ALA y Austral a pesar de sus enormes deudas pero, por otro lado, eran atacadas por lobbies políticos, militares y gremiales.[13]

**POR
AUSTRAL
AL
CATEDRAL**

Conoce el Gran Hotel Catedral? ...
Si ya lo conoce... no lo reconocerá! Porque ahora, en el "nuevo" Gran Hotel Catedral, todo es nuevo: desde los concesionarios y el personal... hasta la vajilla!

Y si todavía no lo conoce, visítelo este año: agosto y setiembre son los meses ideales para hacerlo. Habrá tantas cosas para ver, que cada día le traerá mil sorpresas... y lo recordará toda la vida!

Agosto
Primer Campeonato Latinoamericano de Esquí
Se desarrollará en el Cerro Catedral, del 20 al 30 de agosto, con la participación de representantes de Chile, Brasil, Bolivia y

Argentina. Será una verdadera Fiesta del Esquí a la que también han sido invitados los Equipos Olímpicos de España y Canadá y ... usted!

Y además... "La fiesta de la nieve"
Bailes, concursos, desfiles, esquí, fiestas... atracciones y más atracciones en esta tradicional Fiesta de Bariloche, que se desarrolla todos los años en agosto y setiembre!

Setiembre
Esquí de Primavera en el Cerro Catedral
Inolvidables "jornadas dobles" de esquí: por la mañana, esquí en las pistas y, por la tarde... paseos en esquí por rincones del Cerro inaccesibles durante los meses de invierno!

Para informes diríjase a su Agencia de Viajes o a las Agencias de las Compañías de Aviación Austral y ALA de todo el país.
CATEDRAL SKI HOTEL San Carlos de Bariloche
Parque Nacional Nahuel Huapi
Rio Negro - Argentina



Aviso del Gran Hotel Catedral en La Nación del 23 de julio de 1967, ofreciendo excursiones combinadas con viajes. La propuesta es más para profesionales del deporte, pero en otras piezas se ofrecen clases de ski.

En julio, en coincidencia con la temporada de ski, Austral comenzó a publicitar el hotel Catedral, destacando que había sido totalmente renovado con una escuela de ski, alquiler de ropa deportiva, servicios de traslado, guardería infantil y muchos otros atractivos. Es de destacar que, en ese momento, el ski era un deporte con muy pocos adeptos en la Argentina, estimándose que en 1960 lo practicaban 4.000 personas en todo el país.[14]

Como broche de oro de un proceso claro de crecimiento,[15], el 25 de octubre, la empresa presentó su primer jet BAC-111.[16]

William Reynal, el presidente de Austral, fue elegido por la revista *Confirmado* como uno de los hombres del año 1967. En un extenso reportaje desarrolló sus ideas sobre la guerra que vivía con Aerolíneas y el turismo en la Argentina, que, a su juicio, no debía ser para millonarios sino para la mayor cantidad de gente, porque su negocio era volar con los aviones llenos.[17]

A principios de 1968 el enfrentamiento entre Aerolíneas y Austral se calentó. Los defensores de la primera hablaban de soberanía y sus antagonistas de los déficit de la empresa Estatal, dos cuestiones que no eran antagónicas. El principal ideólogo de los estatistas

era el comodoro (R) Juan José Güiraldes, y del otro lado Reynal era el más reconocido. Nunca discutieron cara a cara. En los directorios de las empresas había militares retirados, que jugaban

Disfrute Bariloche en agosto y septiembre

Excursión "Ski en el Catedral"

Conozca el Cerro Catedral y combine 8 días de descanso con la práctica de un nuevo y emocionante deporte.

Para que Ud. goce de esta excursión hemos organizado un servicio que incluye:
Pasaje Buenos Aires - Bariloche - Buenos Aires en Jet BAC-One Eleven de Austral.
Alojamiento en el Gran Hotel Catedral u Hotel Bellavista con pensión completa.
Provisión de equipo completo de primera categoría para practicar ski.
12 horas de clases de ski y utilización de los medios de elevación (Cable carriel, Chair-Lift, Ski-Lift). Excursiones opcionales a la Isla Victoria y Bosque de los Arrayanes.

PRECIO DE LA EXCURSION POR PERSONA: m\$N. 80.000.-
FORMA DE PAGO: Anticipo m\$N. 20.000.- y 6 cuotas de m\$N. 10.000.-
sin interés. Bonificación por pago al contado: m\$N. 5.000

AUSTRAL
Reservas: Tel. 42-3411/19 (durante las 24 hs.)
Informes: Tel. 44-0017/8/9 y 10 (durante las 24 hs.)

Lagos del Sur S.A.
Ayacucho 2180
Tel. 42-9396
Consulte a su agente de viajes.

Agnos

Publicidad de Lagos del Sur, en Confirmado, del 25 de julio de 1968. La oferta es muy parecida a la que un tiempo después hará Sol Jet.

de lobistas, pero no existía ninguna cámara empresaria digna de tal nombre.⁴ Los gremios, en general, estaban con Aerolíneas, condenando a los empleados de ALA y Austral a ser trabajadores “clase B” en materia sindical.[18]

ALA y Austral impulsaron un fuerte proceso de actualización y modernización de Bariloche como destino, mejorando las capacidades del cerro Catedral. En una entrevista realizada por la revista *Confirmado* Reynal manifestó que su intención era promocionar el turismo nacional e internacional a Bariloche agregando que su idea era llevar el costo de una excursión de ski de diez días, que estimaba en 110.000 pesos, un valor que consideraba excesivo para la clase media argentina, a 65.000 para un paquete que incluyera transporte aéreo, estadía, alquiler de equipos —ropa, esquís y bastones—, uso ilimitado de todos los medios, de elevación y clases especializadas, todo financiado en varias cuotas.[19].

En julio de 1968 Aerolíneas pasó de la Fuerza Aérea a la de la Secretaría de Transporte, lo que aumentó el voltaje de las discusiones sobre la competencia y el futuro.[20] A partir de entonces se fue desarrollando un cambio dentro de la compañía, que asumió que su función no era volar a todo el país sino centrarse en tratar de ser rentable en rutas troncales. En julio de 1969 anunció la compra de aviones Boeing 737/200.[21]

Durante la primera mitad de 1969 el ambiente aerocomercial argentino fue una fuente de intrigas de todo tipo. En julio comenzó una “guerra de solicitadas” que encabezó la AAA (el sindicato del personal de cabina), que atacó a ALA y Austral con gran dureza, centrando el tema en los subsidios y algunos incumplimientos de la legislación vigente.[22] ALA y Austral respondieron refutándolo,[23] y siguieron varias publicaciones de trabajadores de las empresas privadas, desengañados con la AAA.[24] La última solicitada de esta serie la firmaron ALA y Austral, y fue un análisis muy extenso sobre el tema subsidios aeronáuticos.[25]

Casi inmediatamente ALA y Austral lanzaron una campaña publicitaria en la que se planteaba su función complementaria con la de Aerolíneas conectar el país.

⁴ Las empresas privadas de aviación constituyeron en 1956 la Asociación Argentina de Transportadores Aéreos, AATA, que funcionó como cámara del sector, dirigida por el brigadier Juan Fabri, pero para esta época ya no actuaba.

BUEN SÍNTOMA

Un pueblo necesita comunicarse para crecer más rápido. Para que la gente se encuentre con la gente. Para que todos entremos en contacto con otras ideas... otros trabajos... otros afectos... Para poder formar una red cada vez más estrecha de vínculos, de quehacer conjunto. Por eso, que un país decida ponerse alas nuevas es un buen síntoma: significa que está empeñado en



llegar lejos. Acortando distancias, ganándole al tiempo. Ayudando a que el todo -este país extenso, rico y variado- funcione en armonía. AEROLINEAS ARGENTINAS ya encargó sus Boeing 737. Nosotros ponemos en servicio nuestros flamantes BAC 500. Para que el país se integre y llegue lejos.

AUSTRAL  **ALA**

integrando al país



Los aviones BAC son producidos por la British Aircraft Corporation, diseñadores y constructores del CONCORDE junto con la Sud Aviation.

Aviso de ALA y Austral defendiendo su carácter de empresas complementarias de Aerolíneas Argentinas. Publicado en Gente del 13 de noviembre de 1969.

El 7 mayo de 1971 se promulgó la Ley 19.030, de política aerocomercial, que fue una suerte de regla de juego que permitiría a las empresas públicas y privadas convivir en el mercado argentino.

Reservaba para Aerolíneas el tráfico internacional y el 50% del doméstico, y establecía un sistema de complementación económica para las tarifas no retributivas. En muchos sentidos, era una ley inaplicable, pero permitió la convivencia.

Inmediatamente el Decreto 1.119/71 dio un régimen de apoyo especial a ALA y Austral que, a condición de que se fusionaran, e integraran un capital de quince millones de pesos (en sesenta meses) les otorgó una subvención de 35,2 millones de pesos por la actividad desarrollada desde 1960 a 1969, que se aplicaría íntegramente al pago de deudas con la Fuerza Aérea e YPF.

Poco después las acciones de Austral que estaban en manos de Pan American fueron adquiridas por un grupo de trabajadores y directivos de la empresa.

Así nació Austral Líneas Aéreas, que se creó una nueva imagen empresaria, muy elaborada, diseñada por los arquitectos A. Gaité, R.J. Leiro y J. Rodríguez Bauzá.[26]

Las Provincias Unidas del Sur más unidas que nunca.

ARGENTINA tiene ahora otra línea aérea nacional que intercomunica todo su enorme territorio. Antes era ALA en el Norte y AUSTRAL en el Sur. Dos compañías distintas. Ahora se han fusionado y es una sola empresa que uniendo la eficiencia

mundo pujanza, progreso y unidad nacional.

El 23 de Junio de 1971, nació AUSTRAL LINEAS AEREAS, que heredó, junto con la maravillosa gente de sus antecesoras, junto con sus modernas flotas de JET BAC ONE ELEVEN e Y. S. 11, una experiencia y un estilo que aseguran la continuidad de un servicio impecable.

A partir de ahora AUSTRAL lo llevará al Norte, al Sur, al Este y al Oeste.

de las dos, adopta como nombre el único que le cabe con propiedad a una línea aérea de las Provincias Unidas del Sur, porque evoca el azul estrellado de su cielo, sus mares, la tierra de nuestro país que desde el extremo geográfico final del continente, muestra hoy al

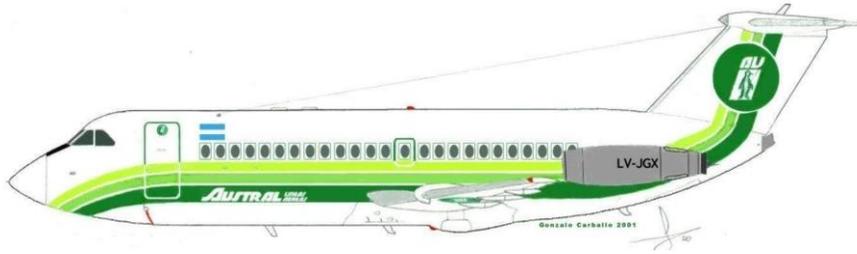
Lo llevará a Montevideo, a Asunción, a Antofagasta, a Puerto Montt, y a 23 ciudades argentinas. Lo llevará puntual y cuidadosamente, con la atención que usted merece recibir y que nosotros debemos prestar para que siga volando por AUSTRAL.

AUSTRAL LINEAS AEREAS

Nadie lo lleva mejor, pero por las dudas... exijanos.

70

Primer aviso de Austral Líneas Aéreas, fruto de la fusión de ALA y Austral, anunciando su creación y mostrando su nueva imagen. Fue publicado en muchísimos medios entre junio y julio de 1971.



*Esquema que tuvieron los aviones de Austral Líneas Aéreas a partir de 1971
(dibujo de Gonzalo Carballo).*

Sol Jet

Sol Jet se presentó al público en mayo de 1971, ofreciendo paquetes turísticos desconocidos en el país, que incluían viaje aéreo, traslados, hotelería, excursiones y adicionales como equipo y clases de ski, todo por un precio apenas mayor al que correspondería por el viaje aéreo solo, con la posibilidad de financiarlo en seis o diez cuotas. Los destinos originales fueron Bariloche, con o sin ski y el norte argentino, en una excursión que partiendo de Tucumán llegaba hasta Humahuaca.⁵

La oferta estaba pensada para la clase media, un grupo social que vacacionaban en auto particular, bus o tren y era bastante conservador en materia de destinos (playas bonaerenses, sierras de Córdoba).

El avión y el servicio de excursiones organizadas no eran comunes para este sector que, además pensaba que estaba social y económicamente muy lejos de experiencias de este tipo. El precio y la organización de las actividades fueron el gancho para que perdiera el miedo a lo desconocido y accediera a vacaciones y lunas de miel inolvidables y hasta conferencias innovadoras, porque también se incursionó en el turismo de congresos.

Además fue para muchos el descubrimiento de destinos muy distintos y la puerta de entrada al ski, un deporte de difícil de acceso que Sol Jet simplificó al máximo, logrando crear legiones de nuevos entusiastas, que llegaron a 60.000 en 1980.[14]

El éxito fue arrasador, y se dio la particularidad de que otras empresas de viajes compraron a Austral estos servicios para ofrecerlos con su propia marca. Aerolíneas Argentinas, que bien podría haber intentado ofrecer algo similar, no lo hizo.

⁵ Como parte de las piedras que se pusieron en el camino de Austral, la empresa no estaba autorizada a volar regularmente a Salta y Jujuy.

Imagínese 8 días de excursiones por Jujuy, Salta, Tucumán, en jet, todo incluido: \$535.

Leyó bien: \$ 535.

PARA ESQ ESTA SOL-JET
Para ofrecerle los beneficios de una excursión diagramada profesionalmente y con notables ventajas económicas para Ud. Este es el oficio de Sol-Jet. El que además le asegura atención y servicios de privilegiada categoría durante toda la excursión, por poco más de lo que saldrían los pasajes solamente (haga la cuenta)

8 DIAS EN LOS MEJORES HOTELES
Alto la Viña (Jujuy), Provincial (Salta), Francia y Versailles (Tucumán). Gran nivel para que usted pueda disfrutar en toda su intensidad la exuberancia o la aridez de maravillas que se llaman por ejemplo Quebrada de Humahuaca, Pucará de Tilcara, los Valles Calchaquiles, Cafayate, Tafi del Valle... y muchas más.

EN LOS JETS BAC ONE-ELEVEN DE ALA-AUSTRAL
A la velocidad del deseo, en el medio más moderno y cómodo para unas vacaciones inolvidables. ¿Usted se las merece sí o no? Piense. Sol-Jet puede cambiarle el frío a su mes de junio. Decídase; puede anotarse ya.
Si no tiene \$ 535 no importa, se financia. Consulte a su agente de viajes sobre reservas y formas de pago.

 **SOL JET**



SOL-JET lo lleva a LA MAGIA BLANCA...y al Ski. 8 días en Bariloche, aprendizaje incluido: \$ 695.

SOL Y SKI EN LOS PLANES DE SOL-JET.
La magia de un paisaje que no tiene iguales en el mundo... y la emoción de una actividad deportiva que lo hará sentirse dueño de la montaña y de la nieve. Visitando los lugares más deslumbradores de Bariloche. POR POCO MAS DE LO QUE LE COSTARIAN LOS PASAJES SOLAMENTE. Incluidas las lecciones para los que se inician en el ski, a cargo de profesores argentinos, austriacos y norteamericanos, con provisión total del equipo necesario.

8 DIAS EN LOS MEJORES HOTELES.
Alojamiento en habitaciones dobles con baño privado. Servicio de comidas de primer nivel. Excursiones a los lugares de Bariloche que se cuentan entre los centros más valorados del turismo mundial: Isla Victoria, Cerro Catedral, Arrayanes de Quetrihué.

UN VIAJE DISTINTO EN LOS JETS BAC ONE-ELEVEN DE AURMA.
Pasajes de ida y vuelta en los jets Bac One-eleven de Austral; toda la velocidad -2 horas de trayecto- y toda la serenidad que Ud. desea para su viaje a Bariloche.



Si prefiere realizar una gira íntegramente turística, puede optar por los planes sin ski, en los que se intensifica el programa de excursiones. Todo incluido: \$ 995.
Consulte a su agente de viajes sobre reservas y planes de pago.

 **SOL JET**

Primeros avisos publicados por Sol Jet ofreciendo sus excursiones, en los diarios de Buenos Aires, promediando 1971. Para el caso de Bariloche había otro paquete, más barato, que no incluía la parte de ski, pero agregaba excursiones.

En el verano de 1972/73 se agregó San Martín de los Andes (volando a Bariloche), Península de Valdés (volando a Trelew), Mar del Plata y, por primera vez, un destino internacional, Itapema, en Brasil. Nadie sabía dónde quedaba, pero la oportunidad para las clases medias de ir de vacaciones a una playa brasileña era irresistible y, aunque era más caro que los destinos nacionales, se podía pagar.⁶ En 1974 se sumaron Punta del Este (volando con Pluna), San Juan y Mendoza, Iguazú y La Cumbre y en 1975 Laguna (Brasil). Había diversos tipos de excursiones y combinaciones de destinos. En 1976 ofreció Bariloche con un auto alquilado (otra cosa poco usual en el país).

⁶ Itapema está cerca de Camboriú

Durante la gestión de Lanusse fue Austral tolerada y cobró las compensaciones económicas previstas, pero en las elecciones de principios de 1973 impuso el peronismo, que tenía grandes diferencias internas, pero que unánimemente añoraba la época en la cual Aerolíneas era monopólica, por lo que Austral volvió a estar bajo el fuego de sus enemigos de siempre, el nacionalismo y algunos sectores de la Fuerza Aérea.[27]

Austral parecía andar bien, pero arrastraba muchos problemas. El más grave era la falta de rentabilidad, que requería subsidios mayores que no se le daban, pero también estaba el de las concesiones para volar, que estaban llegando a su vencimiento. Debían ser renovadas por la Fuerza Aérea, pero ésta se negaba a hacerlo, por lo que la empresa funcionaba “sin papeles”, lo que la debilitaba frente a sus acreedores. En síntesis, Austral estaba en manos del gobierno, la Fuerza Aérea y sus acreedores. El gobierno de Lanusse la había dejado subsistir, pero con los peronistas las cosas cambiaron.

La etapa peronista

Austral lanzó una nueva campaña institucional en febrero de 1974, pero de poco le sirvió.[28] El gobierno no renovó las concesiones y fijó su vencimiento en 18 meses a partir de abril de 1974.[29] El Decreto 986/74 estableció además que se reorganizará el servicio, dando prioridad a Aerolíneas para la elección de rutas y en mayo se le limitó el transporte de correspondencia y diarios. [30]

**Brasil 73:
Itapema.**

**Un lugar tan fantástico
como Río, Guarujá o
Cabo Frío, pero privado.
Por \$2.285.**

Hotel con playa privada.
8 excepcionales días de mar y sol.
Itapema.
Hacia allí en un Jet de Austral Líneas
Aéreas, que inicia sus vuelos de turismo a
Brasil.
A dos horas de Buenos Aires, la gran
categoría del recientemente inaugurado Hotel
Plaza Itapema, lo
espera con suntuosidad, confort, tenis,
cine, juegos de salón,
práctica de golf
boliche...

Y una playa exclusiva, que constituye el
principal atractivo del lugar, donde se matiza
el sol con exquisitos tragos.
También un paseo a Blumenau, a través
de valle del río Itajaí. Todo un Brasil nuevo
e insospechado.
Un tour muy original que sólo a Sol Jet
podía habersele ocurrido. Para usted.
Salidas todos los sábados, desde el 20
de enero.

SOL JET
TURISMO DE ALTO VUELO

* US\$ 729 al cambio del día de la operación. CREDITO FLORIDA le brinda la mejor financiación hasta 12 meses.

Publicidad de Sol Jet ofreciendo sus primeros servicios internacionales, publicada en La Nación del 31 de diciembre de 1972.

Cualquier otra cosa que se le ocurra sobre la propiedad de Austral Líneas Aéreas, olvídela.

Es una empresa totalmente argentina, de punta a punta.

Que cumple con extrema eficiencia un servicio público indispensable.

Transportando a los argentinos por el medio más eficaz.

El más rápido. El que no conoce distancias.

El que acorta el tiempo.

Uniendo 21 ciudades argentinas.

Entregándolo a sus negocios, su trabajo, o sus vacaciones.

Descendiendo en ciudades de menos de 25.000 habitantes, simplemente porque

hay algún argentino que nos necesita.

En esto estamos empujados las 1.700 personas que trabajamos en Austral Líneas Aéreas, incluyendo las muchas que participamos en el capital de la Empresa.

Los usuarios, todos. Todos creemos que vale la pena seguir en esto.

Que vale la pena estar construyendo el transporte aéreo del futuro. Que vale la pena ser eficientes.

Que vale la pena tener capacidad técnica especializada que nos permite, por ejemplo, formar personal técnico de otros países latinoamericanos.

Todos, creemos que algún día la gen-

te sólo se transportará en avión.

En un futuro no muy lejano.

Ese futuro nos encontrará seguros de nosotros mismos.

Tan seguros que ya estamos preparados para asumirlo.

Mientras tanto, creemos que donde haya argentinos construyendo futuro, vale la pena volar.

PROPIEDAD DE LOS ARGENTINOS.



AUSTRAL
LINEAS AEREAS

SER EFICIENTES: NUESTRO COMPROMISO CON EL PAIS.

122

Aviso que formó parte de la campaña realizada por Austral frente a la política del peronismo para hacerla desaparecer, publicado en La Nación del 24 de febrero de 1974.

Chapelco

La provincia de Neuquén, entre 1963 y 1987, estuvo gobernada, directa o indirectamente, por Felipe Sapag, un caudillo que supo manejarse con civiles y militares. Además tuvo una política turística activa, en la que Sol Jet fue un socio importante, que convirtió a San Martín de los Andes (Chapelco) en un centro de ski de nivel internacional.

Lo primero, en 1968, fue construir un aeropuerto, obra que hizo el Ejército.[31] La provincia se hizo cargo de obras viales, energéticas y, fundamentalmente, de la construcción de un hotel casino y un centro de ski, que fueron entregados en concesión a Sol Jet que, en ese momento, era la empresa que más posibilidades tenía de hacer una explotación profesional en el país. Se llamó Sol de los Andes.

El hotel, sin terminar, empezó a funcionar en el verano de 1974, y fue promocionado por Sol Jet pero, en julio, la municipalidad de San Martín de los Andes decidió clausurarlo por problemas técnicos, ante lo cual tomó intervención la provincia que desautorizó al Concejo deliberante, desatándose una lamentable batalla política.

Suba al cerro Chapelco en San Martín de los Andes. Vivalo. Ahora puede.

Refugio Graeff, 1.700 m.

Máquina pisapistas. Mantiene la nieve en condiciones ideales para el esquí.

Pista de esquí 1

Telesilla. Comunica Refugio Graeff con Rancho Grande.

Restaurante-Confitería. Y aquí, un consomé o una buena taza de chocolate caliente antes de seguir esquiando.

T-Bar (remonta pendiente)

Rancho Grande

Estas obras y el Hotel Sol de los Andes componen la primera etapa del complejo turístico del cerro Chapelco.

El complejo turístico Chapelco en San Martín de los Andes, Prov. del Neuquén, ya se va concretando. Medios de elevación, pistas de esquí, oficina de informes, servicio de ómnibus, restaurante y un hotel a todo confort. El Sol de los Andes, que tiene 72 habitaciones, 19 departamentos y suites, todos con baño privado, teléfono y música funcional. Restaurante, bar, salas de juego. Y un excepcional casino. Ahora inauguramos esta primera etapa. Habrá más pistas de esquí. Más medios de elevación. Será un verdadero complejo turístico. Producto de la iniciativa privada y el apoyo oficial.

Lagos del Sur S.A.

Aviso de Lagos del Sur, promocionando el complejo turístico de Chapelco, al que define como "producto de la iniciativa privada y el apoyo oficial". Publicado en La Nación del 14 de julio de 1974.

El 15 de julio Sapag inauguró el aeropuerto, y en marzo de 1975 volvió para inaugurar el hotel. En esta oportunidad no ahorró palabras sobre el conflicto, diciendo: “Lamento la falta de colaboración del señor Intendente y de los grupos politizados, que han atentado y obstaculizado la habilitación de este hotel casino, con declaraciones extemporáneas y hechos de violencia”.[32]. En noviembre de 1977 la provincia de Neuquén formó una sociedad de economía mixta con Lagos del Sur, denominada Aldea del Sol para explotar el complejo turístico de Chapelco, lo que incluía algunos negocios inmobiliarios con tierras públicas.[33]

Adicionalmente, la provincia construyó un hotel de primer nivel en la ciudad de Neuquén (Sol de Neuquén), que también fue dado en concesión a Lagos del Sur y Son Jet.



Aviso del hotel Sol de los Andes, publicado en La Nación del 3 de febrero de 1974,



Aviso del Hotel Sol Neuquén publicado en La Nación del 27 de octubre de 1973.

Batallas de la guerra contra Austral

Las concesiones de Austral vencieron formalmente en octubre de 1975. A partir de entonces se le permitió seguir volando, pero con una estructura legal precaria, que la autoridad podía revocar en

cualquier momento. Esto afectó seriamente el crédito de Austral, que estaba haciendo diversas inversiones que requerían financiación internacional.

En 1974 la empresa tuvo beneficios, por lo que se dejaron de pagar las compensaciones económicas previstas por la ley 19.030; pero la crisis que se desató en 1975 hizo que volviera a atrasarse con el pago de combustible, tasas e impuestos. Pero, esta vez, el gobierno no lo toleró, e inició acciones legales.[34]

En junio de 1976 cambió el esquema tarifario para aviones de hélice y jets, una medida aparentemente inocua, pero que complicó competitivamente a Austral, que debió modificar su flota.[35]

La Ley 19.030 dio a Aerolíneas exclusividad para hacer servicios internacionales, pero Austral, logró un permiso para seguir volando a Montevideo hasta 1979.[36] Después hizo todo lo que estuvo a su alcance para lograr mantener la ruta, incluyendo una solicitada a favor de la política oficial de derechos humanos publicada en coincidencia con la primera visita de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos para analizar el tema de los desaparecidos[37] y sobre el final de 1978, cuando todo presagiaba una guerra con Chile, llevó en un avión a

un grupo importante de famosos a festejar la navidad en los acantonamientos de soldados del sur, pero no logró revertir una decisión que ya estaba tomada. [38]

Sábado a la noche: Esquí.

Si. Aquí en Buenos Aires. Como hoy lo hacen en Europa. Los más avanzados métodos de gimnasia pre-esquí por televisión. El sábado a las 23.30 hs. por Canal 13. Austral Líneas Aéreas y Sol Jet, lo hacen posible. Para que esta temporada de invierno sea de pura nieve. A puro esquí. Lo esperamos.

SOLJET
TURISMO DE ALTO VUELO

AUSTRAL
LINEAS AEREAS

CANAL 13 Sábado 23.30 hs.

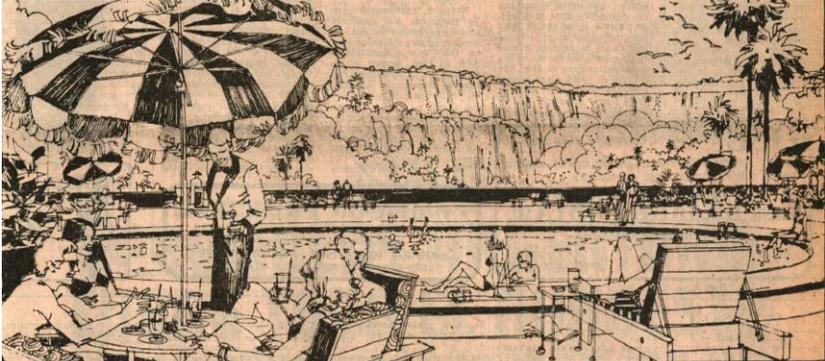
Otro elemento promocional que utilizó Sol Jet fueron las clases de ski por televisión, que se dictaron en horarios centrales. Aviso publicado el 15 de junio de 1974, en La Nación.

Los cambios del mercado

Promediando los años setenta ni Austral ni Aerolíneas tenían otra posibilidad de subsistir que el pago de compensaciones económicas del Estado.

Austral hizo una diferencia importante con Sol Jet, mientras que la empresa estatal, aunque hizo algunas ofertas a partir de 1972, no logró alcanzarla y se fue alejando del turismo, por lo menos en forma directa.

La señora de Perón fue derrocada el 24 de marzo de 1976, asumiendo la presidencia el general Jorge Rafael Videla, que designó Ministro de Economía a José Alfredo Martínez de Hoz, cuya política cambiaría facilitó los viajes internacionales, un sector en el que Austral no tenía actuación y que la empresa estatal supo explotar. No obstante, Sol Jet intentó competir ofreciendo, en 1978, Itapirubá (volaba a Florianópolis) y Río de Janeiro (volando por Cruzeiro).



**CON AEROLINEAS ARGENTINAS
Y
EL HOTEL INTERNACIONAL IGUAZU**
le damos la exclusiva:
PLAN "Las Grandes Cataratas"
(Turismo de Clase A con tarifa excepcional)

El modo más fresco y confortable de disfrutar las CATARATAS en todo su verdor y belleza especial.
Ud. llega en vuelo directo a Iguazú en los fabulosos Boeing Jet con experiencia internacional. Desde allí, lo trasladamos en cómodos y exclusivos autopullman hasta el hotel más lujoso de la zona.
Luego, desde su habitación doble con baño privado, gozando del clima ideal que le proporciona el aire acondicionado, Ud. contemplará el esplendor del Iguazú en primerísimo plano - (incluida la imponente Garganta del Diablo). Y tendrá derecho a la monumental piscina, la cancha de tenis, el casino y la boîte.
Todo con o sin pensión completa y visita a los más importantes - saltos de las Cataratas, del lado argentino y brasileño.
Todo a un precio que no se repetirá:
por 4 días y 3 noches desde \$ 199.000.-
por 5 días y 4 noches desde \$ 250.000.-
Este precio incluye todo y queda fijo en el momento de hacer la operación. Y hay planes de financiación.



Recuerde: a partir del momento en que usted abona su excursión, el precio ya no cambia.
EN VENTA EN TODAS LAS AGENCIAS DE VIAJE DEL PAIS.
Con Planes de Financiación
AEROLINEAS ARGENTINAS ... CON CALIDAD INTERNACIONAL organiza

OPTAR
Agencia de Viajes y Turismo, Leg. 2146 - Telefonos: 31-7210/3532
CONSULTE URGENTE A SU AGENTE DE VIAJES.
Si que sabe... sabe.

Optar fue el medio que eligió Aerolíneas para hacer ofertas turísticas domésticas, aunque como empresa mayorista. Publicado en La Nación del 24 de diciembre de 1978.

Aerolíneas, durante años, sólo vendió pasajes y, eventualmente, los financió. Había varias empresas de viajes que ofrecían paquetes usando los servicios de la empresa estatal, pero se trataba de algo independiente de la misma.⁷

El cambio llegó en 1978 cuando Aerolíneas creó Optar, una empresa operadora mayorista de servicios turísticos, que inicialmente lanzó cuatro paquetes (Iguazú, Bariloche, noroeste y Tierra del Fuego), que fueron comercializados por agencias y no por Aerolíneas.[39] Después hubo más destinos, también internacionales entre los que estuvieron los primeros vuelos transpolares de Aerolíneas, en 1980.

El cambio de imagen

El 21 de noviembre de 1977 un avión de Austral que cumplía un servicio contratado por Exprinter se estrelló en Bariloche, con un saldo de 46 muertos y 33 sobrevivientes.[40] Mas allá de la tragedia en sí, para Austral fue un golpe fuerte, porque puso en tela de juicio la seguridad de sus aviones, iniciándose el mito urbano de que eran viejos y estaban mal mantenidos lo que fue alimentado por el hecho de que sus interiores no estaban impecables, debido a las estrecheces por las que pasaba la empresa.

Austral tenía que hacer algo para recuperar los pasajeros perdidos por el accidente. La publicidad centró su mensaje en la puntualidad y las comidas servidas a bordo, dos temas en los que la empresa

**Nuevos DC-9 de Austral.
Una realidad en la Argentina.**

1978, año en el que Austral Líneas Aéreas se reequipa incorporando a su flota nuevos aviones del último modelo de la familia DC-9. Mientras la Mc. Donnell - Douglas, en su planta de Long Beach, California, termina las preparaciones para la terminación de las nuevas máquinas, queremos que usted sepa por qué Austral eligió las Douglas DC-9.

- Los DC-9 han logrado el 99 por ciento de cumplimiento técnico de vuelos, índice jamás alcanzado por ningún otro avión comercial.
- Han volado (al 1.6.78) 16.799.303 horas.
- Han transportado (al 20.7.78) 1.003.052.000 pasajeros.
- Reciben regularmente más de 6.100 vuelos diarios a 560 ciudades.
- Su maniobrabilidad les permite operar en todas las principales rutas de Austral transportar 135 pasajeros.
- Ofrecen mayor confort y mayor capacidad.
- Se suman muchas razones a favor: experiencia, versatilidad, economía, comodidad. En 1978, año del reequipamiento de Austral, comienzan a volar los nuevos DC-9, la máxima expresión del Confort Plus.

AUSTRAL
La línea aérea del Confort Plus.

Aviso publicado por Austral en La Nación del 22 de octubre de 1978 anunciando la futura incorporación de los DC-9.

⁷ Las agencias que más trabajaron con Aerolíneas fueron Cavaliere y Tabilade. Ésta última creó la marca Magia Blanca para sus excursiones, que fue la competencia más visible que tuvo Sol Jet a partir de 1973.

aventajaba a Aerolíneas, pero al mismo tiempo decidió rever totalmente su imagen y encarar la ampliación de la flota, alquilando temporariamente dos DC-9/50 nuevos y comprando cinco DC-9 Súper 80, que serían entregados en 1979. Nadie sabía cómo se pagarían, pero el fabricante, con problemas, necesitaba mostrar al mundo pedidos para su nuevo modelo.

Sol Jet es un paréntesis en su vida. Elija dónde vivirlo.

Usted sólo tiene que elegir dónde "ponerse entre paréntesis".
Porque para Sol Jet, poner un paréntesis en su vida significa que, cuando usted viaja, el 100% de su tiempo debe estar dedicado a disfrutar y el 0% a resolver problemas.
Por eso, Sol Jet los resuelve por usted.
Todos.
El ser la compañía de turismo que posee la infraestructura más importante del país, su experiencia y las ganas de que usted lo pase bien, se lo permite.
Por eso, simplemente elija. La organización la pone Sol Jet.

Tour	Duración	Pensión	Hotel	Excursiones	Salidas	Contado desde	Mensuales desde
* San Martín de los Andes al Sol	8 días	completa	Sol de los Andes	4	Domingos	\$ 742.000.-	\$ 98.071.-
Bariloche	8 días	completa	Edelweiss Sol Bariloche	5	domingos	\$ 866.000.-	\$ 114.915.-
Mendoza al Sol	8 días	media	Aconcagua	6	sabados	\$ 688.000.-	\$ 90.736.-
Asunción y Cataratas al Sol	7 días	completa	Casino Itá Enramada y Esturion	5	domingos	\$ 780.000.-	\$ 103.233.-
Iguazú al Sol	4 ó 5 días	completa	Esturion	2	miérc y sab	\$ 547.000.-	\$ 71.584.-
Sol y Mar (Itapirubá)	8 días	media	Itapirubá	Blumenau (Compras)	domingos	\$ 843.000.-	\$ 109.074.-
Siete lagos al Sol	8 días	media	Sol Bariloche	5	domingos	\$ 801.000.-	\$ 106.085.-
Río al Sol*	8 días	desayuno	Nacional	3	domingos	u\$s 399**	-----
Tradición y policromía (Norte)	8 días	media	Varios	Excursiones en cada destino	sabados	\$ 625.000.-	\$ 80.667.-
Mar del Plata	3 ó 8 días	desayuno	Estocolmo	1 ó 2	viernes domingos	\$ 507.000.-	\$ 66.150.-

*Aproveche la Segunda Fiesta Nacional de la Navidad Cordillerana (23 de diciembre - 6 de enero) para visitar San Martín de los Andes.

Volando por **AUSTRAL**
Pate Terrestre - Transportador. CRUZEIRO
Presupuesto a modificación

Plan de 12 cuotas fijas e iguales que incluyen interés mensual del 5,25%.
Costos administrativos 4% más sellado.

SOL JET
Placer organizado

Centro: Santa Fe 861. tel. -31-7197/1870 y 32-5190. Suc. Flores: Yerbal 2399. tel. -612-8901. Suc. Morón: 25 de Mayo y Rivadavia. tel. 628-1963/6238. Austral: Florida 236-P.B. Maipú 198. tel. 46-7227. Supercoops: Martínez, Vicente López, Caballito, Palermo/Maure 1729, Harrod's, Sados y Sociedad Militar. Elmar: Av. Meeke 216, L. de Zamora. tel.: 244-1189/1737. Comal: Chacabuco 329, San Isidro. tel.: 743-0689. Ag. San Miguel: Paunero 1448, San Miguel. tel.: 667-0694. La Plata: Gral. Sagitario 48 N° 675. tel.: 20939 y 25027. D.N.S.T. 631/77.

Consulte a su agente de viajes o en las siguientes agencias:

DINERS TRAVEL D.N.T. 441/8 Sacramento 667 tel. 49-5786	VIAJES FAT D.N.T. 000/71 Av. Pueyrredón 578. tel. 86-8441/44	CLEVELAND D.N.T. 0061/71 Av. Corrientes, 138. tel. 49-3780-5572	ALIMAR D.N.T. 305/78 Córdoba 1801 tel. 44-5959 465-4070	CETYPAR D.N.T. 0002/78 Av. de Mayo 1871 tel. 38-9163	DODERO VIAJES D.N.T. 108/78 Sarmiento 412. tel. 49-1988	CASA PLANO D.N.T. 154/74 San Martín 147 tel. 304-5010-2469	MEDINAH D.N.T. 400/74 Surpacha 472, 7° piso. tel. 302-0981	TRUST TURISMO D.N.T. 0034/71 C. Pellegrini 385, 2° piso. tel. 45-4515	PERIPILOS D.N.T. 004/78 V. Arredondo 2460. tel. 764-0218
---	---	--	---	---	--	---	---	--	---

En 1979 Sol Jet se presentó como "un paréntesis en su vida" y adoptó esta forma. Este aviso, que muestra su oferta del momento, fue publicado en La Nación del 16 de diciembre de 1979.

La nueva imagen de Austral se conoció algo antes del comienzo del mundial de fútbol de 1978. Los aviones alquilados llegaron en diciembre y entraron inmediatamente en servicio.[41]

Poco después se permitió hacer vuelos nocturnos sin servicio de a bordo, con un descuento del 40%. Austral (que ya tenía experiencia en volar de noche) los implementó en seguida y los promocionó fuertemente, mientras que Aerolíneas los puso en marcha tiempo después, con poco entusiasmo.[42]

En 1979, además, apareció un competidor en el cerro Catedral, porque la provincia licitó la concesión de la ladera sur, haciéndose cargo de las mismas la firma Robles Catedral, que se asociaría con Optar para armar sus paquetes.

La excursión de Sol Jet a Iguazú se prolongó en ese año a Asunción y en 1980 ofreció otra a Catamarca La Rioja y San Juan (volando a Tucumán) y agregó más destinos latinoamericanos. Ante el entusiasmo de los argentinos por el turismo internacional de largo radio inauguró un departamento de turismo exterior, tercerizado. Por otra parte y sin publicidad estaba estudiando la posibilidad de crear otro centro de ski en Mendoza, en un lugar que años después se conocería como Las Leñas.

El final de una empresa privada

En mayo de 1980 Austral estaba una vez más en situación de quiebra, sin crédito ni subsidios. La única alternativa era la aparición de un socio que le inyectara capital a una empresa endeudada

**Ahora,
viva el mundo
entre paréntesis.**

Ahora, al amparo de Sol Jet, usted podrá elegir el lugar del mundo que más le guste y dirigirse a él seguro de disfrutarlo con una cuidadosa planificación que va desde los mejores medios de transporte, la residencia en hoteles de primera categoría hasta la equilibrada disposición de su tiempo.

Ya mismo ponemos a su disposición un Brasil poco frecuente en 2 tours que combinan armónicamente lo conocido y lo desconocido de este vasto país (Sol y Misterio y Sol y Ritmo).

Además, y con el sistema que nos personaliza para hacer que un tour sea realmente un paréntesis en su vida, estamos planificando a conciencia su visita a Sudáfrica, Europa, EE.UU., Perú y el resto de Latinoamérica.

Como siempre, con los mejores precios y planes de financiación, sin sorpresas, sin malentendidos ni gastos imprevistos.

Usted esperaba que la experiencia de Sol Jet se extendiera al mundo y lo acompañara para hacer de su viaje internacional un paréntesis para contar.

El mundo es nuestra respuesta.

**Sol Jet inaugura
su departamento
de turismo exterior.**

SOL JET
Placer organizado

ARGENTINA / LATINOAMERICA / ESTADOS UNIDOS / SUDAFRICA / EUROPA / MEDIO ORIENTE / ORIENTE

En 1980, cuando la política cambiaria de Martínez de Hoz estaba imponiendo los viajes al exterior, Sol Jet, sin dejar su mercado doméstico, se involucró en el turismo de largo radio. Este aviso fue publicado en La Nación del 24 de febrero de 1980.

en la que todo estaba prendado o hipotecado. El grupo Macri mostró interés por Austral, pero había una condición, que era el otorgamiento de las concesiones firmes para volar, y la Fuerza Aérea no tenía intenciones de hacerlo.

A principios de septiembre YPF, que acumulaba una deuda de más de ocho millones de dólares, dejó de entregarle combustible, comenzando la cancelación de algunos vuelos.[43] Cuando todo parecía terminado, apareció una alternativa que todavía se discute. Los dueños de la empresa la ofrecieron en venta al gobierno, y éste, en un trámite muy breve aceptó la operación, por lo que Austral, junto con Sol Jet y Lagos del Sur, pasaron a depender del Banco Nacional de Desarrollo (Banade).[44] La decisión fue avalada por el



William Reynal.

Decreto 1.922/80 que, además, disponía la reprivatización en un plazo de 180 días, o la liquidación, si esto no era posible. El fundamento de la medida fue la necesidad preservar el transporte aéreo. El monto comprometido fue de 5.102,1 millones de pesos, las deudas estaban en el entorno del los 175 millones de dólares, y el principal acreedor era el Estado. La Fuerza Aérea expresó su satisfacción por la decisión del Poder Ejecutivo.[45]

Todo esto sería cuestionado por la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas, en 1984, dando lugar a lo que se llamó “el caso Austral”, que terminó sin condenas. [46]

El Banade hizo un rápido saneamiento financiero, renegociando las deudas, ahora con garantía estatal. También fue posible alquilar —no comprar— dos de los cinco nuevos aviones encargados.[47] En un primer momento se pensó que la reprivatización sería un trámite rápido, pero siempre con la condición de que se otorgaran las concesiones.[48]

Sol Jet, empresa estatal

Sol Jet, después de la estatización, ofreció excursiones a California, Florida y Bahamas, y luego agregó ski en Aspen, pero se trataba solamente de servicios terrestres. Para esa época Aerolíneas Argentinas llegaba a Norteamérica, Sudáfrica, Nueva Zelanda y Europa.

La nueva dirección de la empresa no vio la relación intrínseca que había entre Austral, Sol Jet y la infraestructura de todo tipo que había sido administrada por Lagos del Sur, por lo que encaró la

venta de las empresas turísticas independientemente de la de la aérea.[49] Lo primero que se hizo fue licitar, por separado, los medios de elevación del Cerro Catedral, y el Hotel de Bariloche. El adjudicatario fue la firma Ladobueno, que pasó a explotarlos de modo independiente, rompiéndose así la esencia del proyecto de Austral y Sol Jet.[50]

La línea aérea fue licitada con una base de 85 millones de dólares, pero no hubo ningún oferente. Después hubo otro intento, en 1983, que corrió la misma suerte y recién pudo ser privatizada en 1986, durante el gobierno de Alfonsín, después de otorgársele concesiones. [51]

Sol Jet recién fue adjudicada el 10 de abril de 1986 a Centrex SA, un holding de empresas de alimentación y artículos de limpieza que la siguió operando como empresa de viajes y turismo, al principio con bastante éxito, hasta que quebró en marzo de 1995, arrastrando a varias empresas asociadas⁸ y dejando un tendal de damnificados.[52]

Las instalaciones del Cerro Catedral, pasaron por muchas manos, incluso las de William Reynal que tuvo la concesión entre 1997 y 2001 con la empresa Catedral Alta Patagonia SA, y vieron muchas bancarrotas. El destino del hotel Sol de los Andes también fue incierto, tuvo muchos concesionarios y en algún momento no se supo quién era su titular. Estuvo abandonado desde principios de los años 2000 hasta 2013, cuando se inauguró un centro educativo en el edificio.[53]

Hay buenos motivos para pensar que hay una maldición de Sol Jet, pero quizás sea más justo hablar de una maldición de los hoteles construidos por el Estado en la Argentina y otra de la aviación privada.

William Reynal murió en 2015.

⁸ Las empresas del grupo que desaparecieron junto con Sol Jet fueron Club del Viajero, LloydTour, Interlac y Compañía Hotelera Esturión.

Notas bibliográficas

Siglas para publicaciones periódicas

Cl. *Clarín*, Buenos Aires LN. *La Nación*, Buenos Aires.

Co. *Confirmado*, Buenos Aires.

LP. *La Prensa*, Buenos Aires

LV. LV - *Lima Víctor*, Rosario y la Falda.

PP. *Primera Plana*, Buenos Aires

TH. *Todo es Historia*, Buenos Aires.

[1] <http://www.unosanrafael.com.ar/historia-san-rafael-las-termas-y-los-hoteles-del-sur-n1031970.html>.

[2] ORTIZ, RICARDO M. *El ferrocarril en la economía argentina*, Buenos Aires, Cátedra Lisandro de la Torre, 1958 y STONES, H.R., *British Railways in Argentina, 1860-1948*, Broadley, Kent, P.E. Walters & Associates, 1996.

[3] PIGLIA, MELINA, *Autos, rutas y turismo*, Buenos Aires, Siglo veintiuno, 2014.

[4] POTENZE, PABLO LUCIANO, *Prehistoria del transporte aéreo en la Argentina*, en TH, febrero de 1996.

[5] POTENZE, PABLO LUCIANO, *Aeroposta Argentina, una empresa francesa, Aeroposta Argentina, una empresa privada argentina y Aeroposta Argentina, una empresa mixta argentina*, en LV, otoño de 2015, invierno 2015 y primavera 2015.

[6] DE-MATTEIS, LORENA, *La construcción de una conciencia aeronáutica en la sociedad: la Revista Aeroposta entre 1938 y 1942*, Actas del V Coloquio de Investigadores en Estudios del Discurso/II Jornadas Internacionales de Discurso e Interdisciplina, Asociación Latinoamericana de Estudios del Discurso-Regional Argentina y Universidad Nacional de Villa María, 2011.

[7] AEROLINEAS ARGENTINAS, *Nacionalización y unificación*, Buenos Aires, Aerolíneas Argentinas, 1951.

[8] POTENZE, PABLO LUCIANO, *Aerolíneas Argentinas SU compañía*, en TH, enero de 2011.

[9] POTENZE, PABLO LUCIANO, *La desregulación argentina de los años cincuenta*, en LV, verano 2005/2006.

[10] Sobre la discusión sobre el lugar de Aerolíneas Argentinas y las empresas privadas hay mucha bibliografía, por lo general, interesada. AEROLINEAS ARGENTINAS, *Libro blanco sobre un falso dilema en política aérea*, Buenos Aires, 1959; AUSTRAL C.A.T.A.S.A.C.I. y ALA, *Un esfuerzo argentino*, Buenos Aires, 1967; GUIRALDES, JUAN JOSE, *El poder aéreo de los argentinos*. Círculo de la Fuerza Aérea, Buenos Aires, 1979; *Con las Alas plegadas*, en *Panorama*, Buenos Aires, Noviembre de 1967; TERRAGNO, RODOLFO (atribuido), *El acuerdo con SAS*, Buenos Aires, Eudeba, 1988; NATALE, ALBERTO, *Privatizaciones en privado*, Buenos Aires, Planeta, 1993.

[11] POTENZE, PABLO LUCIANO, *Aviación comercial argentina, 1945-1980*, Buenos Aires, El Cronista Comercial, 1987.

[12] *Austral adquirió cuatro aviones*, en LN, 5 de mayo de 1967.

[13] *La situación en Aerolíneas ha sido analizada*, en LN, 6 de julio de 1967 y *Un comunicado de las empresas Austral y Ala*, en LN, 7 de julio de 1967.

-
- [14] ROSENKJEAR, PABLO, OLIVIERI, JUSTY, FERNÁNDEZ, JULIO y VECCHIET, BILLY, *Historia del esquí*, Instituto Superior de Esquí y Snowboard, http://www.isesargentina.org/varios/user_files/multimedia_1336162678.pdf.
- [15] *Será inaugurado en Bariloche el local de Austral*, en *LN*, 14 de agosto de 1967; *Convención de Austral y ALA*, ídem, 26 de septiembre de 1967 y *Nuevos locales de Austral y de ALA para pasajes*, ídem, 28 de febrero de 1968.
- [16] *Nuevo avión de Austral*, en *LN*, 26 de octubre de 1967.
- [17] *William Reynal*, en *Co*, 28 de diciembre de 1967.
- [18] *Sobre el desarrollo de Aerolíneas opina un grupo de pilotos*, en *LN*, 2 de julio de 1968 y *¿Existe una política?*, en *PP*, 27 de febrero de 1968.
- [19] *Nieve para todos*, en *Co*, 30 de mayo de 1968.
- [20] *Política Aérea, informe especial*, en *Co*, 1 de agosto de 1968.
- [21] *Aerolíneas comprará 6 aviones Boeing 737*, en *LN*, 31 de julio de 1969.
- [22] *LN*, 27 de julio de 1969.
- [23] *Frente a versiones infundadas Ala y Austral informan*, solitada, en *LN*, 29 de julio de 1969.
- [24] *Al Señor Secretario de Transportes*, en *LN*, 30 de julio de 1969; *Frente a versiones antojadizas e intencionadas el personal superior de ALA y Austral informa*, ídem, 30 de julio de 1969; *A la opinión pública*, ídem, 1º de agosto de 1969 y solicitada, ídem, 3 de agosto de 1969.
- [25] *ALA, Austral y los subsidios*, solicitada en *LN*, 3 de agosto de 1969. También hubo una larga descripción del problema, seguramente pagada por ALA y Austral, en *Competencia*, 15 de agosto de 1969, en cuya tapa estuvo la foto de Reynal.
- [26] AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS, *Noticias de alto vuelo*, revista de a bordo, Buenos Aires, marzo de 1973.
- [27] Un ataque de la ultraizquierda peronista a Austral, bien documentado, puede leerse en una serie de tres artículos publicados por *El Descamisado*, *Destapamos la olla de "Austral" ¡Nos afanaron 50.000 millones!* (2 de octubre de 1973), *Esta empresa es una estafa* (9 de octubre de 1973) y *El romance del William y el Sapag* (18 de diciembre de 1973).
- [28] *LN*, 17 de febrero de 1974.
- [29] *Fijan término a las concesiones de Austral*, en *LN*, 3 de abril de 1974.
- [30] *El transporte de la correspondencia en aviones de Austral*, en *LP*, 18 de mayo de 1974.
- [31] *Un aeropuerto hará un batallón local*, en *LN*, 12 de septiembre de 1968.
- ³² *Inauguración del gran hotel San Martín de los Andes*, en *Neuquen el desafío*, <http://www.neuqueneldesafio.com.ar/blog/68-inauguracion-del-gran-hotel-san-martin-de-los-andes/>.
- [33] *Explotación turística del complejo Chapelco*, en *LN*, 3 de noviembre de 1977.
- [34] *Acción judicial contra Lineas Aéreas Austral*, en *LN*, 23 de mayo de 1975.
- [35] POTENZE, PABLO LUCIANO, *Austral, parezco sana, pero me estoy muriendo*, en <http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=20428#respond>, 2017.
- [36] *Dispúsose que Austral deje de operar con Montevideo*, en *LP*, 20 de septiembre de 1979 y *Antecedentes de la prohibición de las vuelos de Austral a Montevideo*, ídem, 22 de septiembre de 1979.
- [37] *Los argentinos somos derechos y humanos*, solicitada de Austral en *LN*, 21 de septiembre de 1979.
- [38] POTENZE, PABLO LUCIANO, *La angustiante Navidad de 1978 y la guerra de Austral*, en <http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?s=navidad+de+1978>, 2016 y una crónica periodística en *La carta de un soldado*, en *La Razón*, Buenos Aires, 26 de diciembre- do 1978.
- [39] *Se interesa Aerolíneas Argentinas en promover el turismo interno en el país*, en *LP*, 3 de octubre de 1979.

-
- [40] *En Bariloche cayó un avión con 79 personas*, en *LN*, 22 de noviembre de 1977.
- [41] *Austral incorporó a su flota dos modernos birreactores DC-9*, en *Cl*, 23 de diciembre de 1978 y *Recibió Austral los nuevos aviones DC-9/50*, en *LN*, 24 de diciembre de 1978.
- [42] *Los vuelos nocturnos de Austral*, en *LN*, 6 de febrero de 1979.
- [43] *Austral canceló algunos vuelos*, en *LN*, 4 de septiembre de 1980.
- [44] *Pasan al Estado las acciones de Austral*, en *LN*, 18 de septiembre de 1980, y *El BANADE asumió el control de Austral y designó su presidente*, en *LP*, 18 de septiembre de 1980.
- [45] *Sobre el caso Austral pronuncióse la FAA*, en *LN*, 22 de septiembre de 1980.
- [46] *El fiscal Molinas denunció a Videla, Martínez de Hoz y Reynal por el traspaso irregular de Austral al estado*, en *Cl*, 1º de marzo de 1984.
- [47] *La actual situación de la empresa Austral*, en *LN*, 31 de octubre de 1980.
- [48] *Gestiones por la venta de Austral*, en *LN*, 15 de noviembre de 1980 y *Se licitará Austral la semana próxima*, en *LN*, 19 de noviembre de 1980.
- [49] *Austral, entre la quiebra y la privatización*, en *LN*, 16 de mayo de 1981.
- [50] *Cronología de una historia que comenzó en 1936*, en *Río Negro*, General Roca, 16 de noviembre de 2016.
- [51] POTENZE, PABLO LUCIANO, *La privatización de Austral*, en *LV*, invierno de 2009.
- [52] *Pasó al sector privado Sol Jet*, en *LN*, 11 de abril de 1986. Sobre la quiebra, *Sol Jet: 5000 turistas varados*, en *Ámbito Financiero*, Buenos Aires, 13 de marzo de 1995; *Sol Jet dejó de operar y se presentará a concurso*, en *Cl*, 13 de marzo de 1995 y *Dictan la prisión preventiva a un empresario turístico*, ídem, 16 de diciembre de 1995.
- [53] *Clausurarán el Hotel Sol de los Andes de San Martín*, en *Río Negro*, General Roca, 29 de junio de 2002 (<http://www1.rionegro.com.ar/arch200206/r29j17.html>), *Una larga historia de traspasos*, en *La Mañana de Neuquén*, Neuquén, 25 de mayo de 2008 (http://w1.lmneuquen.com.ar/08-05-25/n_regionales18.asp), Neuquén informa, Neuquén, 27 de septiembre de 2012 (<http://www.neuqueninforma.gob.ar/recorren-el-edificio-abandonado-del-hotel-sol-en-san-martin-de-los-andes/>), Neuquén: El hotel de la estafa, en http://www.agenciacna.com/2/nota_1.php?noticia_id=34856, 24 de agosto de 2010.