
La aviación comercial como herramienta de afirmación de la soberanía y de la integración del territorio. El transporte aerocomercial durante el peronismo (1945-1955)

Melina Piglia

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional de Mar del Plata, Centro de Estudios Históricos, Facultad de Humanidades
Centro de Investigaciones Económicas, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Argentina
pigliamelina@gmail.com

Recibido: 13/08/2020

Aceptado: 18/11/2020

Resumen

Este trabajo analiza la emergencia de una primera política aerocomercial sistemática en la Argentina en los años del peronismo, y reflexiona a través de ello sobre el rol de los transportes en el proyecto peronista y en sus políticas. En el turbulento contexto del final de la Segunda Guerra Mundial, en 1945 la Argentina definió por primera vez de modo sistemático su política aérea, que se basó en un fuerte consenso militar y civil previo. En materia aerocomercial, sus puntos centrales eran la nacionalización del tráfico de cabotaje, la colaboración de capitales privados y públicos en su explotación (en medio de un marco fuertemente regulado), la reciprocidad y el bilateralismo en la aviación internacional y el control militar de toda la actividad aeronáutica. Poco después, entre 1948 y 1949 la política aerocomercial daría un giro: el gobierno peronista centralizó y estatizó el transporte aéreo en una única línea de bandera, Aerolíneas Argentinas, colocándolo bajo el control de una nueva cartera de Transporte, cuya órbita se ensanchó en 1952 para incluir las obras y la administración de varios de los principales aeropuertos comerciales.

Palabras clave: políticas públicas; aviación; transporte; Peronismo.

Commercial Aviation as an Instrument in the Affirmation of Sovereignty and Territorial Integration. Commercial Air Transport during Peronism (1945-1955)

Abstract

This paper focuses on the emergence of a first systematic commercial air policy in Argentina during the Peronist years, and reflects, through this analysis, on the role of transport in the Peronist project and its policies. In the turbulent context of the end of World War II, in 1945 Argentina systematically defined its air policy for the first time, based on a previous military and civil consensus. Regarding commercial air transport, its core was the nationalization of domestic traffic, the collaboration of private and public capital in its exploitation (in the midst of a strongly regulated market), the reciprocity and bilateralism in international aviation and the military control of all aeronautical activity. Shortly after, between 1948 and 1949, the commercial air policy would take a turn: Peronist government centralized and nationalized air transport, merging the existing Argentine airlines into a single flag line, Aerolíneas Argentinas. The airline was soon after placed under the control of a new Transport Ministry, whose orbit was widened in 1952 to include the works and administration of several of the main commercial airports.

Keywords: public policies; aviation; transport; Peronism.

La aviación comercial como herramienta de afirmación de la soberanía e integración del territorio. El transporte aerocomercial durante el peronismo (1945-1955)

Introducción

Este trabajo analiza la emergencia de una primera política aerocomercial sistemática en la Argentina en los años del peronismo y reflexiona a través de ello sobre el rol de los transportes en el proyecto peronista y en sus políticas.

Esta nueva política cristalizó inicialmente en un gobierno de facto, liderado por un grupo heterogéneo de militares, en el que los nacionalistas tenían un papel preponderante, y bajo el estímulo de un contexto internacional marcado por revoluciones técnicas y dramáticas transformaciones geopolíticas, que terminaron de consagrar el ascenso de Estados Unidos como nueva potencia hegemónica y los albores de un mundo bipolar.

La Argentina había sido hasta la Segunda Guerra Mundial una de las economías más dinámicas, más industrializadas y modernas de Sudamérica y todavía aspiraba a liderar la región. Pese a su lugar más bien periférico, estuvo entre los primeros países del continente que dispusieron de una línea área de base local y sería el primero en utilizar aviones a reacción. En los años cuarenta, la apuesta por el desarrollo de la aeronáutica y, dentro de ella, de la aviación comercial, formó parte en Argentina de un proyecto nacionalista, que enfatizaba la independencia económica y la defensa nacional, en un contexto mundial que, se pensaba, sería de creciente conflictividad.

La historiografía sobre la movilidad y el transporte en América Latina ha tenido, en general, desarrollo limitado; el ferrocarril ha recibido, quizás, la mayor atención y la historia del transporte aéreo y de la política aerocomercial recién han comenzado emerger como campo en los últimos años.¹ Para el caso argentino, la mayor parte de lo que se ha publicado sobre historia de las aerolíneas procede de fuera de los círculos

¹ En los últimos años ha emergido, tímidamente, un campo de estudios sobre historia del transporte aerocomercial en América Latina. Véanse, por ejemplo, los trabajos reunidos en el dossier “Commercial Aviation History in Latin America”, publicado en 2019 por el *Journal of Transport History* (2019: 3-122).

académicos. Existen, sin embargo, interesantes excepciones: para el período que nos ocupa, los trabajos de Alejandro Artopoulos, Alberto Lalouf, Anahí Ballent han realizado aportes significativos, analizando aspectos clave de la aeronáutica durante el peronismo; Artopoulos y Lalouf se han ocupado desde distintas perspectivas, de la industria aeronáutica, con foco en el desarrollo del avión Pulqui II (Artopoulos 2012; Lalouf, 2005 y 2019), Ballent ha estudiado la construcción del aeropuerto de Ezeiza, desde una mirada que destaca tanto lo espacial y lo material como la trama de significados de la obra (2002). Finalmente, desde su interés por la historia de la Fuerza Aérea y con una gran riqueza de fuentes, la tesis de Oscar Aranda Durañona, por otra parte, ha iluminado la mirada militar sobre el transporte aéreo en ese mismo período (2017).

Este trabajo se propone contribuir en este sentido, haciendo foco en aspectos menos conocidos de la política aérea del peronismo. Esperamos, con ello, también aportar al debate en torno de la política (o las políticas) de transporte del peronismo y a una reflexión sobre algunos rasgos del propio Estado peronista.

Los primeros pasos de la política aerocomercial argentina

Tras la Primera Guerra Mundial, las industrias aeronáuticas europeas y norteamericanas que se habían desarrollado durante la guerra encontraron una salida en la aplicación de la aviación a fines civiles, especialmente al transporte de correo. Latinoamérica aparecía como un mercado con enorme potencia, en particular porque en buena parte de sus territorios las comunicaciones de superficie estaban poco desarrolladas; Italia, Alemania, Francia y, más tarde, Estados Unidos comenzaron en los años veinte una aguda competencia por el control de las rutas aéreas de la región.

Las primeras líneas aéreas comerciales se instalaron en Argentina a finales de los años veinte: la francesa Aeroposta Argentina S.A. puso en marcha la línea Buenos Aires-Natal-Toulouse en 1928; al año siguiente, inauguró los servicios a Santiago de Chile y, en 1929, la línea a la costa patagónica; ese año comenzaron a operar también las norteamericanas, Nyrba (New York Río and Buenos Aires Line) y Panagra (Pan American Grace Airways). A fines de 1930, Nyrba quebró y fue absorbida por Pan American Airways, que ya controlaba Panagra, mientras en 1931 se suspendieron los vuelos de Aeroposta cuando en Francia la empresa matriz entró en liquidación. Las protestas de la sociedad local patagónica, llevaron entonces a una política más activa de

fomento del transporte aerocomercial: el gobierno de facto de José Félix Uriburu tomó a su cargo los servicios de Aeroposta al sur por unos meses, para devolverlos a la empresa en 1932; reducida a su ruta a la Patagonia, la aerolínea recibiría desde entonces un subsidio fijo anual. En 1935, Aeroposta Argentina se vendió a un consorcio local y los nuevos dueños obtuvieron del gobierno un aumento de la tarifa de los pasajes y de la subvención, que pasó a calcularse, además, por kilómetro volado.

La crisis económica internacional de 1930 dio actualidad a una interpretación que veía en la falta de integración del territorio y en el desarrollo desigual del Litoral y el interior del país, la clave de los males argentinos (Ballent y Gorelik, 2002). En este marco, el mismo en el que la construcción de caminos se volvió por primera vez una prioridad para el Estado, la aeronavegación, civil ingresó más plenamente en la agenda de preocupaciones estatales: a principios de 1935 se le encomendó a la Dirección de Aeronáutica Civil, el estudio y elaboración de un plan para una red nacional de rutas aéreas internas, que debían ser puestas a remate público.² La Dirección de Aviación Civil diseñó cinco rutas troncales, que se articulaban en Buenos Aires y en Tucumán, pero recomendó que, antes de proceder a licitarlas, se definiera de forma clara cuál sería la política área a seguir.

A pesar del renovado interés estatal, no se definió claramente una política aerocomercial, ni se fortaleció el papel de la Dirección de Aeronáutica Civil ni se realizaron concursos para la adjudicación de nuevas rutas. Sin embargo, dentro del aparato de Estado, el Ejército avanzó en la puesta en marcha de nuevas rutas de aerocomerciales. En 1939, el Comando Aéreo del Ejército presentó ante el Ministerio de Guerra un proyecto para la creación de sus propias líneas de transporte aéreo: la Línea Aérea del Sudoeste (LASO), que realizaría vuelos entre la base de El Palomar –cerca de Buenos Aires- y las ciudades de Bariloche y Esquel, con diversas escalas intermedias. En 1943, tras la experiencia exitosa de las LASO, el Comando resolvió la creación de una línea al Litoral. Estos proyectos de transporte aerocomercial militar eran una señal de la creciente gravitación que en ese ámbito tenían las concepciones del “poder aéreo” nacional (Piglia, 2018: 89-93). Desarrollado sobre todo por la aviación militar norteamericana, el concepto se definía como la “aptitud total de una nación para volar”, comprendiendo “la actividad aérea total, civil y militar, comercial y privada, tanto en

² Véase Informe a la Dirección de Aeronáutica Civil, “Líneas aéreas nacionales en actividad y proyectadas”. s/f. Circa 1937, p. 4, Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea (en adelante DEHFA)

existencia como en potencia”.³ El concepto hacía hincapié en la integralidad o indivisibilidad del poder aéreo. Como ha señalado Oscar Aranda Durañona, en la versión argentina esto era leído en su clave más amplia: implicaba que la aviación militar y la civil, incluida su infraestructura y los apoyos al vuelo (meteorología, radiocomunicaciones y radioayudas), debían ser dirigidas de modo unificado por el Estado, preferentemente por las fuerzas armadas (2017: 210).⁴

El arraigo de estas ideas entre los militares se vinculaba por supuesto, con la creciente complejidad del panorama mundial y continental a causa de la Segunda Guerra Mundial y con cómo se prefiguraba la posguerra.⁵ La centralidad de la guerra aérea en el conflicto mundial había puesto de manifiesto la importancia crucial de la aviación como arma, pero también permitía vislumbrar el papel crecientemente protagónico que le aguardaba en la vida civil de la posguerra. Por otro lado, las represalias norteamericanas por la neutralidad argentina tras la entrada de Estados Unidos en la guerra, alteraron la paridad tecnológica de las fuerzas armadas de la región, ya que se detuvieron los convenios y contratos en marcha para la compra de armamento norteamericano en condiciones ventajosas para la Argentina, mientras esa modernización se ofrecía a países vecinos que, como Brasil, aceptaron alinearse con los Estados Unidos (Madrid, 2010; Tulchin, 1990: 96). Eso estimuló la urgencia por desarrollar industrias locales de armamentos, incluida la aeronáutica, y, en general, la búsqueda de la independencia técnica y económica como estrategia de defensa (Belini, 2014: 51-52; Artopoulos, 2012: 30). Finalmente, las aceleradas transformaciones técnicas de los aviones prometían hacer más rentable a la aviación comercial del futuro, pero planteaban a la vez una agenda de desafíos que las empresas de muchos países (y la Argentina era uno de ellos) no estaban en condiciones financieras de enfrentar, desde la renovación de las máquinas hasta la construcción de los aeropuertos con pistas de concreto y la modernización de los sistemas de seguridad en tierra que los nuevos

³ Güiraldes, Juan José y Juan Rawson Bustamante (octubre 1949). El poder aéreo. Sus factores. Su indivisibilidad. *Revista Nacional de Aeronáutica*. Buenos Aires Vol. 2 N° 3, pp. 22 y 29.

⁴ En los países más avanzados, señala Aranda, la integralidad refería al ámbito militar exclusivamente y apuntaba a evitar que existieran dos fuerzas aéreas operando a la vez conducidas por comandos diferentes (Aranda Durañona, 2017: 211).

⁵ Para Argentina la guerra había significado un incremento de sus exportaciones (incluso exportaciones industriales) y dificultades para importar, sobre todo maquinaria e insumos industriales. Políticamente, a partir de la entrada de Estados Unidos en la contienda, se volvió muy intensa la presión para que todas las naciones americanas se alinearan con su política, con represalias a los países –como Argentina- que no lo hicieron, lo cual estimulaba las ideas de autonomía. Estas ideas se alimentaban además de las ansiedades respecto de la futura posguerra: se temían, por ejemplo, violentas fluctuaciones económicas a la salida de la guerra (o en un posible encadenamiento con una tercera guerra) que podrían tener consecuencias sobre el nivel del empleo interno, con sus correlatos de peligrosa radicalización política.

aviones requerían. En el caso argentino, la renovación de equipos de tierra y de aviones resultaba aún más complicada por los problemas de divisas –que se agravarían luego con la inconvertibilidad de la libra- y el boicot norteamericano. Una participación muy activa del Estado parecía inevitable.

Una política aérea nacional

Es en ese marco, entre 1945 y 1947 la Argentina definió su política aérea. La idea militar del “poder aéreo” cristalizaría en el decreto 9358 del 27 de abril de 1945, que fijó por primera vez una política aérea nacional.⁶ El decreto nacionalizaba todo el tráfico aéreo interno y ponía la aviación civil, deportiva y comercial bajo el mando unificado del órgano máximo de control de la aviación militar: la recién creada Secretaría de Aeronáutica. Se nacionalizó además toda la infraestructura aérea y se reservó el transporte de cabotaje para empresas estatales o mixtas, en las que los capitales privados solo podían ser argentinos. Por último, en su artículo 10° el decreto establecía la determinación de conseguir el desarrollo de una industria aeronáutica propia.

En la nueva política aérea las concepciones del poder aéreo confluían con una serie de consensos, que habían tomado forma en los años treinta en ámbitos castrenses y civiles y que en materia de aviación comercial interna establecían una preferencia por la regulación de la competencia entre empresas, que debían ser argentinas, mientras respecto de las rutas internacionales defendían el principio de reciprocidad (Piglia, 2018: 86-89). Además, como vimos, la inversión pública en la infraestructura de transporte había sido vista, desde los años treinta, como una de las formas centrales en las que el Estado podía fomentar la empresa privada y dar lugar al crecimiento económico, permitiendo el desarrollo de zonas atrasadas (y por tanto potenciando la integración nacional). La política aérea respondía también a la ambición nacionalista de afirmar la hegemonía argentina en la región, a la que algunos grupos todavía aspiraban *vis a vis* Brasil y Estados Unidos, y de consolidar los procesos de creciente autonomía económica y de industrialización desarrollados durante la Segunda Guerra, en un escenario de posguerra que, se temía, replicaría las turbulencias económicas de la crisis del treinta (Brennan y Rougier, 2009: XII; Rapoport y Spieguel, 2009: 92).

⁶ El decreto fue firmado, entre otros, por el entonces vicepresidente Juan D. Perón, el Ministro de Obras Públicas, Enrique Pistarini y el Ministro de Aeronáutica Bartolomé De la Colina.

Con ese instrumento legal, el gobierno *de facto* –y particularmente Perón dentro de él- se lanzó a promover su proyecto de desarrollo aeronáutico nacional, que tendría continuidad hasta 1955 y que se apoyaba, a la vez, en la expansión de las rutas y del tráfico. Para ello eran necesarias la renovación de la flota militar y civil, la inversión en infraestructura aérea y la búsqueda del autoabastecimiento de aviones y repuestos. Así, el Plan Quinquenal previó fuertes inversiones en infraestructura aérea y en la industria aeronáutica y subrayó la integralidad del poder aéreo: “no hay límite separatorio entre lo civil y lo militar en la rama aeronáutica”.⁷

Mientras tanto, sobre la base de lo establecido por el decreto, en 1946 se crearon tres empresas mixtas, a las que se les asignaron monopolios regionales: ZONDA (Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas) que tomó las rutas que antes volaba Panagra; ALFA (Sociedad Mixta de Aviación del Litoral Fluvial Argentino), sobre la base de la Corporación Sudamericana de Servicios, que absorbió también las rutas de LANE; y Sociedad Mixta Aeroposta Argentina, que absorbió a Aeroposta Argentina S.A. (Patagonia) y obtuvo las rutas de LASO y de la reciente más reciente línea a Mar del Plata de LADE. Las nuevas compañías se pusieron en marcha en 1947 y a partir de esa fecha LADE quedó reducida a unas pocas nuevas rutas de “fomento”.⁸ El Estado participaba con un 20% del capital de las empresas mixtas de cabotaje, aunque asumía la responsabilidad de cubrir los déficits operativos y de garantizar al capital privado un rendimiento mínimo del 5%.

La aviación internacional y la afirmación de la soberanía

Al momento del decreto, Argentina no tenía realmente una aerolínea que realizara vuelos internacionales. A fines de 1945 se creó la primera línea aérea internacional nacional: la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA). La empresa tenía un estatuto diferente de las demás compañías mixtas y un capital mucho mayor (alrededor de diez veces más que el de ZONDA o Aeroposta) y la participación del Estado en ella era también mayor (un tercio del capital). Comenzó a operar en 1946, tras la firma de un acuerdo bilateral de reciprocidad con Gran Bretaña.

⁷ Directivas, *Plan Quinquenal de Aeronáutica 1947-1951* (1946), p. 8.

⁸ Parte de la infraestructura (administrativa, comercial) de LADE se utilizó en la creación de la nueva aerolínea internacional mixta, FAMA (Flota Aérea Mercante Argentina). En 1947 se le asignó un itinerario nuevo, denominado “ruta A” con las siguientes escalas: El Palomar, Azul, Bahía Blanca, Santa Rosa, San Luis y Córdoba. En 1949 se extendió hasta Catamarca. Véase, Fuerza Aérea Argentina, *Líneas Aéreas del Estado, 1940-1990, 50º Aniversario*, Buenos Aires, 1990, p. 62

Casi en simultáneo, en las asambleas de creación de la OACI en 1946, la Argentina sostuvo con firmeza la resistencia contra la pretensión norteamericana de los cielos abiertos (Piglia, 2019: 49-52). Su posición se fundaba en el principio de la reciprocidad, tomando como base la igualdad entre todos los países involucrados (inclusive aquellos que eran puntos intermedios en las rutas) en cuanto a sus derechos sobre el tráfico originado en sus países, que era considerado una riqueza de la nación. Eso implicaba que el tráfico de “quinta libertad” (es decir el que permitía, en una ruta entre dos países, recoger o dejar carga, correspondencia y pasajeros en terceros países situados en ella) era subsidiario y complementario y requería la consulta a las naciones involucradas. Curiosamente, a pesar del peso político de la Argentina y lo incipiente de su aviación internacional, el impacto de esta “doctrina argentina” acabó resultando bastante efectivo, al aglutinar en el seno de la OACI a otros países “pequeños” (Piglia 2019: 51). En el marco peculiar de la inmediata posguerra la Argentina tuvo la fuerza suficiente no para imponer su posición, pero sí para obstaculizar la consolidación de la posición norteamericana, abriendo una brecha en su hegemonía en materia de aviación comercial internacional. Durante décadas, el bilateralismo sería la norma en la aviación internacional; la Argentina firmaría varios pactos bilaterales en los años siguientes: con Gran Bretaña en 1946, con España, Portugal y Perú en 1947⁹ y con Francia, Noruega, los Países Bajos, Brasil y Chile en 1948.

Para el gobierno peronista esta apuesta al desarrollo de una línea aérea “de bandera” que operara rutas internacionales desempeñaba un papel claramente político. Su función era más afirmar la soberanía (“llevar nuestros colores y defender nuestros intereses en los cielos de otros continentes”)¹⁰, que generar concretos beneficios comerciales para el Estado, aunque se concibiera al tráfico entre Argentina y otros países como una riqueza y se cifraran algunas esperanzas en sus posibles beneficios. A juzgar por el informe de la Comisión Investigadora de Aerolíneas, que indagó la compañía después del golpe de estado de 1955, esas últimas esperanzas se vieron frustradas: la Comisión consideró a las rutas internacionales de Aerolíneas especialmente ruinosas, en particular por el costo del personal destacado de forma permanente en el extranjero y por la contratación de servicios de logística y

⁹ En 1946 se firmó el tratado con Estados Unidos, pero el gobierno norteamericano no lo refrendó y nunca entró en vigencia.

¹⁰ Ferreira, Enrique (30 de noviembre 1946). *Doctrina de derecho internacional.*, Conferencia, Córdoba: UNC Instituto de Comunicaciones y Transporte, p. 5.

avituallamiento.¹¹ Para la Comisión, la instauración de algunos de esos servicios, como el caso del que unía Buenos Aires con Lima, había sido antieconómica, porque la diferencia de calidad entre Aerolíneas y las otras compañías quitaba toda posibilidad comercial a la empresa estatal argentina. Empeñarse en operar esas rutas iba en contra -sostenían- de “los objetivos nacionales en materia de aerotransporte”, reduciendo y desmejorando los servicios domésticos y había sido “un capricho” de Perón.¹²

El cabotaje: integrar el territorio

Las compañías mixtas, que se ocuparían del cabotaje, se pusieron en marcha entre fines de 1946 y 1947. Puertas adentro, la aviación aparecía, sobre todo, como un elemento clave para lograr la integración del territorio, con sus correlatos económicos y políticos. La cuestión de la enorme extensión del territorio argentino, de su baja densidad de población y del aislamiento de algunas de sus regiones, como dijimos, había sido desde fines del siglo XIX considerado una de las claves para explicar el atraso, y había dado pie además a temores respecto de la soberanía de algunas de esas zonas despobladas y poco prósperas. El transporte (el FFCC, el desarrollo de los automotores y ahora el avión) venía siendo pensado como solución a este problema y estímulo para alcanzar el progreso.¹³ Así, en 1948, Eulogio O. Gómez, por entonces Director General Interino de Aeronáutica Comercial, sostenía que la aviación podía ayudar a solucionar los males causados (o acentuados) por el trazado del ferrocarril, que con su forma radial con centro en la ciudad de Buenos Aires, había llevado a una excesiva concentración de la riqueza y de la población en la zona en la región pampeana. Las líneas aéreas permitirían conectar a todas las provincias con Buenos Aires, pero también a las provincias entre sí, fomentando “el intercambio directo entre zonas productivas” y ayudando a lograr una mejor distribución de la población.¹⁴

¹¹ La necesidad de recambiar tripulaciones a lo largo de la ruta (y por tanto de tener “postas” en el extranjero), era consecuencia de la escasa autonomía de las aeronaves. Comisión Nacional de Investigaciones (1958). *Documentación, autores y cómplices de las irregularidades cometidas durante la segunda tiranía*. Tomo III, p. 229.

¹² Comisión Nacional de Investigaciones (1958). *Documentación, autores y cómplices de las irregularidades cometidas durante la segunda tiranía*. Tomo III, p. 231.

¹³ Entre otras inversiones, durante el gobierno de facto y los primeros años del gobierno peronista se intensificaron las aquellas destinadas a la construcción y pavimentación de caminos, se nacionalizaron los Ferrocarriles y se creó una flota Mercante del Estado (nacionalizando empresas existentes y adquiriendo gran cantidad de barcos, lo que multiplicó por seis el tonelaje disponible).

¹⁴ Gómez, Eulogio O. (enero-marzo 1948). Política aérea de la República Argentina. *Revista Nacional de Aeronáutica*. Buenos Aires. Vol. 1 N° 1, p. 23.

El Plan Quinquenal de Aeronáutica proyectaba que la extensión de la red aérea se multiplicara por 5 entre 1947 y 1951.¹⁵ Entre 1947 y 1949 las nuevas empresas de cabotaje extendieron sus rutas de modo acelerado. Se sumaron rutas nuevas en el Litoral (ALFA) y las otras dos empresas multiplicaron sus escalas intermedias e inauguraron nuevas rutas (véase imagen 1). Aeroposta, por ejemplo, quintuplicó los kilómetros recorridos entre 1943 y 1948 (de hecho, solo entre 1947 y 1948 estos se duplicaron), incluyendo vuelos a nuevas escalas como Esquel, a Bariloche y a Mar del Plata.¹⁶ Con el crecimiento de la conectividad aérea y de la frecuencia de los vuelos (gracias a la ampliación de la flota) creció el número de pasajeros que pasaron de un poco más de 67.000 en 1943¹⁷ a casi el doble (108.991) en 1947; la cifra volvió a duplicarse al año siguiente (221.435) (véase gráfico 2).¹⁸ El proyecto original era utilizar la inyección de capital dada por la intervención del estado para modernizar las empresas con aviones que permitieran una mayor rentabilidad, sin embargo, eso solo pudo apenas comenzar a ponerse en práctica en los pocos años que duró la experiencia de las empresas mixtas. Por un lado, el Estado demoró la incorporación del capital comprometido, permitiendo en cambio la toma de deuda. Por otro lado, la flota de las empresas mixtas, era muy heterogénea y eso implicaba mayor complejidad y costo de mantenimiento. El cabotaje estaba servido por un grupo variopinto de aviones bastante pequeños; que incluían hidroaviones la mayoría de ellos menos de 30 pasajeros y cuyos costos operativos eran muy altos. A la lentitud del Estado en integrar el capital comprometido -crucial para la renovación de las flotas se sumaban las dificultades de la Argentina para adquirir máquinas en la zona del dólar, producto del boicot norteamericano y agravado desde 1947 por la inconvertibilidad de la libra, moneda en la que Argentina había acumulado un saldo acreedor con Gran Bretaña. La compra de aeronaves nuevas tenía, además, importantes demoras y requería -como en el caso de los Douglas DC-6- inversiones para dotar los aeropuertos de pistas firmes de la que la mayoría carecía.

¹⁵ Aeroposta planeaba pasar de 5563 km de recorrido a 17370 km; ALFA, de 1345 km a 10.000 km y ZONDA, de 1950 km a 13.000 km. *Plan Quinquenal de Aeronáutica 1947-1951* (1946), p. 62.

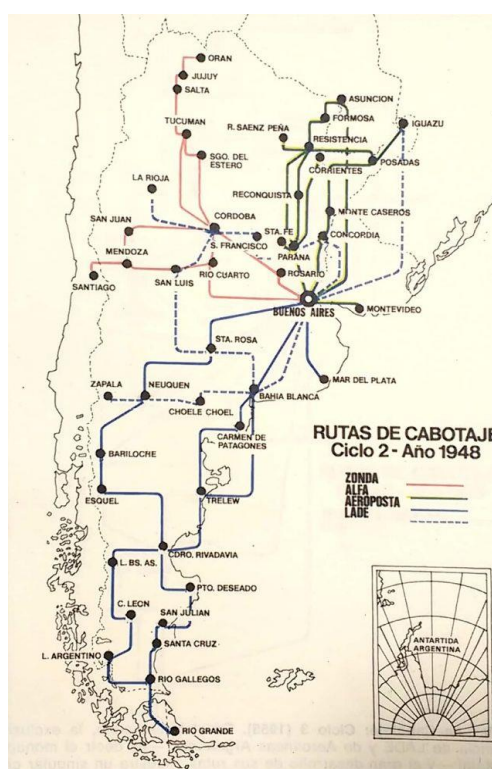
¹⁶ No disponemos del indicador de la extensión de la red posterior a lo señalado por el Plan Quinquenal Aeronáutico. Los kilómetros recorridos son un indicador indirecto, ya que están tanto en función de la extensión de la red, como del incremento del número de vuelos. Dirección de Aeronáutica Civil (1944), *Complemento de la Memoria de la Dirección General de Aeronáutica Civil correspondiente a 1943*: folio 1; Sociedad Mixta Aeroposta (1949). *Memoria correspondiente a 1948*, s/n.

¹⁷ Dirección de Aeronáutica Civil (1944), *Complemento de la Memoria de la Dirección General de Aeronáutica Civil correspondiente a 1943*: folios 1 y 21. Las cifras incluyen a las compañías extranjeras, como Panagra, que operaban destinos en el país.

¹⁸ Aerolíneas Argentinas (1959). Eficiencia se escribe con números. *Libro Blanco sobre un falso dilema en política aérea*, anexo 4. Las cifras incluyen los vuelos de FAMA.

Los resultados económicos inmediatos de las empresas mixtas, incluyendo a FAMA, fueron decepcionantes: las ineficiencias operativas y la obsolescencia de su flota dieron lugar a un creciente déficit de las nuevas empresas, que fueron por ello blanco de fuertes críticas.¹⁹ A fines de 1948 se anunciaron planes para recapitalizar a, al menos, una de las empresas con nuevos aportes del Estado y emisiones de títulos,²⁰ sin embargo, en 1949 Perón resolvió su nacionalización y su fusión en una única aerolínea estatal.²¹ En diciembre de 1950 nació la empresa Aerolíneas Argentinas.²²

Imagen 1: Mapa de la red de cabotaje de las empresas mixtas



Fuente: Güiraldes, Juan José (1979). *El poder aéreo de los argentinos*. Buenos Aires: Círculo de la Fuerza Aérea, Dirección de Publicaciones, p. 119.

¹⁹ Las críticas culpaban del déficit sobre todo a los gastos que generaban los directorios y la publicidad y señalaban la necesidad de una coordinación más fuerte entre empresas; estas se defendían argumentando que el déficit era causado en su mayor parte por las deficiencias de la infraestructura aérea y la obsolescencia de la flota; ZONDA (1949) *Memoria correspondiente a 1948*, pp. 12-13. Algunos sectores de la oposición consideraban que, de plano, las empresas mixtas eran un híbrido poco deseable, y que debía optarse por empresas privadas o empresas estatales plenas (Piglia 2019, p. 55).

²⁰ Al menos así lo refiere la Memoria de Aeroposta, mencionando la promulgación de un decreto posterior a diciembre de 1949, que autorizaba ese aumento del capital de empresa. Sociedad Mixta Aeroposta (1949). *Memoria correspondiente a 1948*, s/n.

²¹ Decreto 10479, 3 de mayo de 1949.

²² Decreto 26.099, 7 de diciembre de 1950.

Este giro en la política aérea, que implicaba abandonar la concurrencia regulada y la participación del capital privado en el mercado aéreo, en beneficio del monopolio estatal, fue precedido por otro desplazamiento que rompió el mando centralizado, uno de los ejes del “poder aéreo” en su versión local. En junio de 1948, la aviación civil pasó a estar bajo la órbita de la recién creada Secretaría de Transporte (luego Ministerio).²³ Una de las razones de peso para ese traslado de la aviación comercial era la necesidad de adecuar a las normativas de la OACI y de la Asociación internacional del Transporte Aéreo (IATA), todo lo vinculado a esa actividad.²⁴ Buena parte de la actividad aérea, sin embargo, permaneció reunida bajo el contralor de la Fuerza Aérea: la construcción y el manejo de los aeropuertos, las comunicaciones, las radioayudas y el servicio de meteorología, la aviación civil y la deportiva (y por lo tanto del entrenamiento de los pilotos civiles).

La creación de Aerolíneas Argentinas permitió un avance en la homogeneización de las flotas y un mejor aprovechamiento de las mismas. La llegada de los modernos Douglas DC-6 a la flota internacional permitió abocar a los anteriores –los Douglas DC-4, por ejemplo- al cabotaje, reforzando la flota doméstica, constituida además por los resistentes y versátiles DC-3 y los hidroaviones Sandringham, a los que se sumaron aviones más modernos, los Convair 240 (aviones de 40 plazas), que se usaron, por ejemplo, para el cruce a Chile. Esa renovación permitió que, en los primeros años, mejorara el rendimiento económico y disminuyera inicialmente el déficit de la compañía, aunque este comenzó a aumentar nuevamente en 1951, empujado por el aumento de los precios de los repuestos y los incrementos salariales. La aplicación de aviones más grandes, como los DC-4 y los Convair, a algunas rutas de cabotaje (como

²³ Decreto 19395, *Digesto Administrativo de 1948*, p. 125. El estímulo inicial para la creación de la Secretaría de Transportes, que debía centralizar la coordinación y planificación de los transportes, habían sido las nacionalizaciones de empresas de transporte, especialmente los ferrocarriles. Aerolíneas Argentinas, pasaría a formar parte en 1952 de la recién creada Empresa Nacional de Transportes, una dependencia del Ministerio de Transportes que debía administrar y explotar todos los medios de transporte público de propiedad del Estado.

²⁴ Ese argumento, que hacía hincapié en el carácter especial de la aviación comercial por su dimensión internacional, dio un miembro de la Secretaría Legal y Técnica al rechazar en 1950 un proyecto de generar un organismo coordinador, en el que la Fuerza Aérea recuperara parte de su supervisión sobre la aviación comercial. Rodríguez Lonardi, Francisco (30 de marzo de 1950). Memorándum. Informe sobre la propuesta de “Consejo Nacional de Aviación”, proyecto del Vicecomodoro Juan F. Fabri *Archivo de la Secretaría Legal y Técnica*, caja 493, Expediente 67 Archivo General de la Nación (AGN). La propuesta de Fabri revelaba cierta incomodidad o inquietud de algunos sectores de la Fuerza Aérea por la fractura de la integralidad del control del poder aéreo que suponía que la aviación comercial estuviera en manos del Ministerio de Transportes. Como vimos, ya a fines de 1949, desde la Revista de Aeronáutica, otros prestigiosos miembros de la Fuerza Aérea habían insistido con la necesidad de un mando centralizado (y militar) del “poder aéreo”. Güiraldes, Juan José y Rawson Bustamante, Juan (1949). El poder aéreo. Sus factores. Su indivisibilidad. *Revista Nacional de Aeronáutica*, Vol 2, N° 3.

la que llevaba de Buenos Aires a Comodoro Rivadavia) y de los nuevos DC-6 a los servicios internacionales, llevó a un incremento del número de pasajeros transportados (véase gráfico 2), aunque menos pronunciado que el que había provocado la creación de las empresas mixtas.

La expansión de la red aérea en esos años fue bastante moderada (véase gráfico 3). La red internacional creció al sumarse, en 1950, la ruta a Nueva York; la línea a Europa incluyó nuevas escalas, como Frankfurt y Ámsterdam, y se sirvieron nuevos destinos latinoamericanos. En la faz local se produjeron algunos cambios interesantes. En primer lugar, en 1950 se establecieron servicios regulares entre Tucumán y Roque Sáenz Peña, en el Chaco, vinculando así por vía aérea el noroeste y el noreste del país.²⁵ En segundo lugar, se completó la conexión de las capitales de provincia con Buenos Aires, cuando Catamarca y la Rioja se incorporaron a las rutas regulares de Aerolíneas y se las enlazó además con Córdoba, San Juan, Mendoza y Tucumán. Finalmente, también en 1952, se habilitó la “Regional Córdoba” convirtiendo al aeropuerto de Córdoba en algo semejante a lo que hoy llamaríamos un “hub” aéreo: contando con dos vuelos diarios a Buenos Aires, desde allí partían servicios al resto de la provincia de Córdoba (Río Cuarto, Villa Dolores y La Cumbre), al sur del país (Bahía Blanca, desde donde se conectaba con la ruta de la costa patagónica), a Cuyo (Mendoza y San Juan), a Tucumán y a la entonces provincia de Eva Perón (hoy La Pampa) y, de allí, a la norpatagonia andina (Neuquén, Bariloche y Esquel). El resultado fue, con un crecimiento modesto del kilometraje total recorrido, un aumento importante de la conexión inter e intra regional.

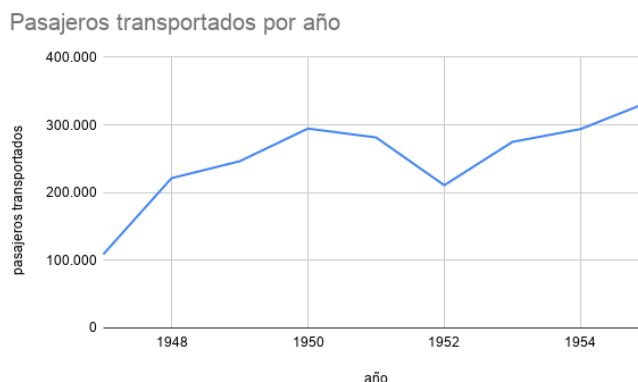
Gráfico 1. Déficit por Tonelada/km ofrecida, ajustado a inflación



²⁵ Una conexión que, como vimos, estaba ya planteada en los planes de la Dirección de Aviación Civil de 1935.

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos de Aerolíneas Argentinas (1959) "Eficiencia se escribe con números", *Libro Blanco sobre un falso dilema en política aérea*, anexo 4.

Gráfico 2: Total de pasajeros transportados



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos de Aerolíneas Argentinas (1959) "Eficiencia se escribe con números", *Libro Blanco sobre un falso dilema en política aérea*, anexo 4.

Gráfico 3: Kilómetros recorridos



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos de Aerolíneas Argentinas (1959) "Eficiencia se escribe con números", *Libro Blanco sobre un falso dilema en política aérea*, anexo 4.

El talón de Aquiles: la infraestructura aeroportuaria

El desafío que proponía el Plan Quinquenal, de multiplicar la extensión de las rutas logrando una buena conectividad aérea para todo el territorio suponía, por supuesto, otro

más complejo: desarrollar la infraestructura aérea. La Dirección General de Aeronáutica planificaba realizar, entre 1947 y 1951, 220 obras, que iban “desde el aeropuerto aduanero, hasta el aeroclub con un hangar como único edificio” y que serían complementadas con balizamientos y la construcción de pistas y calles de cemento armado, en unos casos, y el mejoramiento de pistas “naturales”, en otros.²⁶

El punto de partida era un conjunto variopinto de aeródromos e hidroaeródromos bastante precarios, con instalaciones y tierras que pertenecían a empresas, a gobiernos provinciales, a particulares o las fuerzas armadas y que, en muchos casos, estaban manejados por los aeroclubes locales.²⁷ Si desde hacía ya varios años la construcción de una red de aeródromos más adecuada era una demanda en los círculos militares y civiles (la ley para dotar a Buenos Aires de un aeropuerto fue sancionada en 1935), los cambios en la tecnología aérea la hacían aún más perentoria.

Desde el punto de vista militar, la disposición de aeródromos y de infraestructura de apoyo al vuelo adecuadas eran un aspecto central de la defensa nacional. Desde el punto de la aviación comercial, resultaba cada vez más necesario incorporar aviones más modernos, grandes y eficientes para servir al doble objetivo de mejorar la conectividad aérea y reducir el déficit de las líneas aéreas y, para ello, también era imprescindible mejorar la infraestructura de tierra. Operar aviones más modernos requería de pistas firmes y suficientemente extensas, sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), balizamientos y radiocomunicaciones adecuados y edificios para albergar a los crecientes volúmenes de pasajeros. Parte de los altos costos y los déficits de las empresas se vinculaban con las deficiencias de esas infraestructuras -y de los sistemas de información meteorológica- que volvía más inseguros los vuelos y obligaban a cancelaciones, retrasos y pernóctes innecesarios.²⁸

El gobierno peronista priorizó la inversión en infraestructura aeroportuaria, comenzando por supuesto por la construcción del gran aeropuerto nacional e

²⁶ *Plan Quinquenal de Aeronáutica 1947-1951* (1946), p.71

²⁷ En muchos casos, tierras e instalaciones pertenecían a propietarios diferentes. Así, por ejemplo, el aeropuerto Villa Harding Green de Bahía Blanca había sido construido por la Aeroposta privada en 1929, sobre terrenos de la Marina. Al convertirse en empresa mixta, las instalaciones del aeropuerto continuaron como propiedad de la Sociedad General de Aviación SA (antigua propietaria de Aeroposta) que los arrendaba; la expropiación del aeródromo recién se concretó con el Plan de Obras de 1949, mientras poco antes la provincia de Buenos Aires expropiaba tierras circundantes para su ampliación. El aeródromo tenía una capacidad muy limitada de albergar pasajeros y, para 1948, era frecuente que los pasajeros se vieran forzados a esperar en sus automóviles la llegada de su vuelo.

²⁸ Véase Empresa Mixta Aeroposta (1949), *Memoria correspondiente a 1948*; ZONDA (1949) *Memoria correspondiente a 1948*; Aerolíneas Argentinas (1956), *Qué pasó con Aerolíneas Argentinas y la Aviación civil? Antecedentes para el estudio que aportaría soluciones definitivas a este problema nacional*, Buenos Aires, abril de 1956.

internacional, el “Ministro Pistarini” en Ezeiza. Como señala Anahí Ballent, el proyecto de dotar a Buenos Aires de un aeropuerto se había pensado, en general, combinando las funciones de aeropuerto e hidropuerto y en localizaciones urbanas y cercanas al río. Sin embargo, en mayo de 1944 la comisión de estudios integrada por los ministros Juan Pistarini (Ministerio de Obras Públicas), Juan Domingo Perón (Guerra) y Alberto Teisaire (Marina), “abandonó la idea de construir un aeropuerto mixto, cambió el sitio elegido y tomó la decisión del emplazamiento de Ezeiza” (Ballent, 2002: 10). Inaugurado en 1949 (aunque las obras continuaron por varios años), el moderno aeropuerto tenía tres pistas (de 2800, 2200 y 2100 metros), que formaban un triángulo frente al edificio principal. La “operación territorial” de Ezeiza, como lo ha llamado Ballent, incluyó, además de los espigones para vuelos nacionales e internacionales, la aduana, un hotel y una confitería dentro del mismo aeropuerto, colonias infantiles, instalaciones deportivas, barrios y viviendas populares, arboledas y una autopista (Ballent, 2002: 15-19).

Poco antes de Ezeiza, y en condiciones que algunas compañías juzgaban todavía bastante precarias,²⁹ en 1947 se inauguraron las primeras instalaciones del Aeroparque Jorge Newbery en la ciudad de Buenos Aires, sobre la ribera del Río de la Plata. Inicialmente se lo destinó a la operación de aviones de porte reducido y, además, “a fiestas aeronáuticas, concursos de planeadores, reuniones de aerodelismo y otras manifestaciones afines coa la aviación”.³⁰ En 1949, se invirtió en mejorar el hidropuerto y el otro aeropuerto cercano a Buenos Aires, el civil-militar de Morón. La costa Patagónica fue una prioridad del Primer Plan Quinquenal, que preveía la construcción de pistas de cemento armado en Viedma, Trelew, Camarones, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia, Santa Cruz, Río Gallegos, Ushuaia, Bariloche, Lago Argentino, Lago Buenos Aires y Cañadón León y aeroestaciones para pasajeros en estos y otros aeródromos de la región (como Neuquén y Esquel).³¹ También se proyectaron mejoras y construcciones de aeropuertos que tenían también hidropuerto en varias localidades de la Mesopotamia. No todos estos planes se pudieron concretar: de los aeropuertos patagónicos, solamente Comodoro Rivadavia y Bariloche, recibieron inversiones importantes y los de la Mesopotamia continuaron siendo bastante precarios, lo que llevó

²⁹ Zonda (1949), *Memoria correspondiente a 1948*, p. 18.

³⁰ Ha comenzado la construcción del gran aeroparque (7 de enero de 1947), *La Nación*, s/n.

³¹ *Plan Quinquenal de Aeronáutica 1947-1951* (1946), capítulo IV, p. 2.

a que el servicio aéreo siguiera dependiendo, en mucho, de los hidroaviones.³² Para 1949, sin embargo, se habían realizado ya obras importantes en Córdoba, Mendoza, Salta, Comodoro Rivadavia, Mar del Plata, Santa Rosa (La Pampa), Santa Fe y Bariloche, donde se pavimentaron pistas, se construyeron aerostaciones y se invirtió en balizas y equipos.³³ Una docena de obras más –entre ellas varias del Primer Plan Quinquenal- se incluyeron en los planes de 1949 y 1952, pero a las demoras en comenzar las obras se sumaron las dificultades financieras y una buena parte no se llevaron a cabo.

Aunque teóricamente la infraestructura aérea era de jurisdicción nacional, las provincias también destinaron parte de sus presupuestos, no sólo a dotarse de aviones oficiales, sino también a la mejora de su infraestructura aérea, sobre todo en los primeros años. Así, por ejemplo, la aviación provincial formó parte del Plan Trienal de Trabajos Públicos promulgado por la provincia de Buenos Aires en 1947 (ley 5142/47). En ese marco, se licitó la obra de pavimentación de pistas del aeródromo de La Plata (que comenzó en 1949) y se construyó allí un hangar, se expropiaron tierras para la ampliación del aeropuerto de Mar del Plata y de Bahía Blanca (1947) -importantes aeropuertos comerciales- y para la construcción de varias decenas de aeródromos y se realizaron obras para la estabilización de pistas en los aeródromos de Junín, Pergamino y Patagones y mejoras y reparaciones en varios otros.³⁴

Como dijimos, aunque desde 1948 el manejo de la aviación comercial quedó a cargo del Ministerio de Transporte de la Nación, los aeropuertos y las obras en ellos continuaron en la órbita del Ministerio de Aeronáutica. De acuerdo con la ley de competencia de ministerios (13529/49), el Ministerio de Aeronáutica debía “ejercer el gobierno, administración y policía aeronáutica en las zonas ocupadas por las

³² Todavía en 1962, cuando Aerolíneas intentó reemplazar a los DC-3 e hidroaviones con los recién arribados turbohélices Avro, 12 de los 14 aeropuertos del Sur (salvo Bariloche y Comodoro Rivadavia), tenían pistas “naturales”, con piedras sueltas, mientras en la Mesopotamia los aeródromos eran también muy básicos. La aviación comercial en el Sur (3 de julio de 1962), *La Jornada de Chubut*, s/n; Insuficiencia de los aeródromos locales (4 de mayo de 1962). *La Prensa. Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 20, AGN-Archivo Intermedio.

³³ En Bariloche, por ejemplo, se construyó un nuevo aeropuerto que se inauguró en 1954, en una localización del Aeródromo Nahuel Huapi, del aeroclub local, que veían funcionando desde finales de los años treinta. También en Salta se construyó un Aeropuerto Internacional completamente nuevo (entre 1945 y 1949), “El Aybal”. En Mendoza y Córdoba se inauguraron aeroestaciones modernas y mucho más amplias. En Mar del Plata, a comienzos de los años cincuenta se pavimentó la pista y se construyó una pequeña estación de pasajeros.

³⁴ Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1948). *Memoria correspondiente a 1947*, p. 44. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (1949), *Informe sobre la marcha del Plan General de Trabajos Públicos (ley 5142)*, pp. 89-93. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (1950). *Informe sobre la marcha del Plan General de Trabajos Públicos (ley 5142)*, pp. 95-102. Los aeródromos provinciales eran operados por los aeroclubes civiles.

guarniciones, bases aéreas, aeropuertos, aeródromos y en las instalaciones aeronáuticas nacionales bajo su jurisdicción” (Aranda Durañona, 2017: 216). A pesar de eso, poco más tarde, en medio de las tensiones y reacomodamientos que siguieron al intento de golpe de estado militar de septiembre de 1951,³⁵ un decreto traspasó los principales aeropuertos comerciales a la jurisdicción civil.³⁶ Así, en 1952, y por cuenta del Ministerio de Transporte, Aerolíneas realizó obras en una amplia lista de los aeropuertos que utilizaba y a los que comenzó a mantener:³⁷ se hicieron mejoras en los aeródromos de San Luis, General Pico, Santiago del Estero, Gualeguaychú, Posadas, Paso de los Libres, Santiago del Estero, Santa Rosa, San Antonio Oeste, Azul y Neuquén, se completó un proyecto para el aeropuerto de Río Gallegos y se iniciaron estudios para los de Resistencia y Santiago del Estero, entre otros. Asimismo, la ejecución de nuevas obras y ampliaciones previstas en el Plan Integral de Trabajos Públicos de 1952, también le correspondió a Aerolíneas, que realizó en ese marco obras en Ezeiza (habilitación y equipamiento de hangares 1 y 2 y de depósitos de inflamables), montó aeroestaciones prefabricadas en Ushuaia y Santa Cruz e inició las construcciones de una aeroestación en Villa Dolores.³⁸

Posiblemente este traspaso de nuevas funciones desde el ámbito militar hacia el Ministerio de Transporte, formara parte -como dijimos- de las represalias contra la Fuerza Aérea tras la participación de algunos de sus miembros en la sublevación de septiembre de 1951.³⁹ Como parte de ellas, en febrero se instaló un destacamento militar en Mar del Plata, cuyo aeródromo pasó a ser de uso mixto, y en junio el aeropuerto de Comodoro Rivadavia fue declarado de uso civil y militar, al tiempo que se retiraba esa denominación (y pasaban a ser aeropuertos exclusivamente civiles) los de Córdoba, San

³⁵ El 28 de septiembre se produjo una sublevación encabezada por el General Benjamín Menéndez, con participación de oficiales de Aeronáutica y de la Marina (Potash, 1994: tomo 2, 176-189). Fracasada la sublevación de septiembre de 1951, se produjeron grandes movimientos en las Fuerzas Armadas; el entonces Ministro de Aeronáutica renunció y su reemplazante, emprendió una serie de reordenamientos orgánicos en la Fuerza, destinados a prevenir futuras rebeliones (suspensión de los Comandos Aéreos Estratégico y Táctico, reubicación de unidades en Morón, etc). (Potash, 1994: tomo 2, 189; Aranda Durañona, 2017: 227-228)

³⁶ Decreto 12020. No hemos podido acceder al texto del decreto, pero aparece referido en Aerolíneas Argentinas como sancionado a finales de 1951. Aerolíneas Argentinas, *Memoria correspondiente a 1952*, p. 2.

³⁷ Aerolíneas Argentinas, *Memoria correspondiente a 1952*, pp. 23-26.

³⁸ Aerolíneas Argentinas (1953), *Memoria correspondiente al ejercicio de 1952*, pp. 23-26

³⁹ A pesar de la centralidad que el desarrollo de la Aeronáutica y de la aeronáutica militar, había tenido en el proyecto peronista desde un comienzo, la insatisfacción de algunos sectores de los aviadores militares con Perón tenía una larga historia: en octubre de 1945 una serie de oficiales de la Fuerza Aérea habían realizado un pedido colectivo de liberación del compromiso contraído de obediencia al presidente y al Ministro de Guerra (Aranda Durañona, 2017: 186); la situación se había tensado aún más tras la sanción de la reforma constitucional.

Luis, Resistencia, Tucumán, Salta, Clorinda y Río Gallegos.⁴⁰ A la vez es posible también interpretar este traspaso a Ministerio de Transporte como una decisión más bien pragmática, vinculada con las presión de las necesidades operativas de Aerolíneas Argentinas y con cierto malestar en la compañía respecto de la eficacia de la Fuerza Aérea para llevar adelante las tareas de mantenimiento y de modernización de los aeródromos (en un contexto en el que la crisis económica tensaba los números de Aerolíneas).⁴¹ Ya en 1951, Aerolíneas había tenido que hacerse cargo de buscar soluciones directas a la precariedad de la infraestructura aérea que utilizaba, soluciones “que por fuerza debían ser parciales y limitadas, toda vez que las tareas propias de esa especialidad no se encuentran comprendidas en la jurisdicción del Ministerio de Transporte”.⁴² En todo caso, significaba un nuevo alejamiento de los ideales de “integralidad” del poder aéreo, que Perón había sostenido unos pocos años antes.

Conclusiones

Para la Argentina, como para varios países de Latinoamérica en la segunda posguerra, el desarrollo de una aviación comercial propia era un asunto de Estado. Lo era, por un lado, porque los crecientes costos y complejidades de la aviación comercial, una actividad por entonces fuertemente deficitaria, hacía imprescindible el concurso de los recursos estatales para construir aeropuertos con pistas de concreto y equipos de apoyo al vuelo y para modernizar las flotas, el único camino para mejorar los rendimientos económicos. Las características geográficas y demográficas de la Argentina además, hacían que muchas rutas aéreas resultaran económicamente inviables sin fuertes subsidios estatales (o directamente sin que fuesen costeadas en su totalidad por el Estado).

⁴⁰ “Declaróse Aeropuerto De Empleo Mixto el de Comodoro Rivadavia” (7 de junio de 1952), *La Prensa*, s/n.

⁴¹ Tras el golpe de 1955, en medio de la discusión sobre el futuro de Aerolíneas, un sector de la Fuerza Aérea insistió en la conveniencia de que Aerolíneas volviera a su órbita, restaurando a la integralidad del poder aéreo -otros sectores dentro de la Fuerza Aérea abogaban por su disolución o privatización. Desde Aerolíneas se alzaron voces contrarias: empleados de la compañía y empleados de los aeródromos y aeropuertos enviaron notas al presidente de facto, señalando las ineficiencias que había tenido la gestión de la Fuerza Aérea en materia de aeródromos, meteorología y radioayudas, y culpándola, en buena medida, del déficit de Aerolíneas. Aerolíneas Argentinas (1956), *Qué pasó con Aerolíneas Argentinas y la Aviación civil? Antecedentes para el estudio que aportaría soluciones definitivas a este problema nacional*, Buenos Aires, abril de 1956.

⁴² Aerolíneas Argentinas (1952). *Memoria correspondiente a 1951*, p. 25.

Como vimos, apoyándose en una fuerte corriente de consensos militares y civiles en torno a la necesidad de desarrollar la aeronáutica nacional, los militares que tomaron el control del Estado en 1943 encararon esa tarea con decisión. Sin embargo, si Perón pareció participar plenamente de estos consensos iniciales, cuyos puntos centrales eran la colaboración de capitales privados y públicos en medio de un marco fuertemente regulado y el control militar de toda la actividad aeronáutica, poco después abandonaría ambos preceptos. Como vimos, la nueva política del gobierno peronista centralizó y estatizó el transporte aéreo en una única línea de bandera, a la par que ponía a todas las empresas de transporte (pronto, todas ellas estatales), bajo control de una nueva cartera de Transporte, cuya órbita se ensanchó para incluir en 1951 de modo oficioso y en 1952 de modo oficial, la obras y la administración de varios de los principales aeropuertos comerciales. Solo podemos en este punto hipotetizar acerca de las causas de estos desplazamientos, que probablemente hayan obedecido a un conjunto variado de factores.

En primer término, la decisión de nacionalizar y centralizar la aviación comercial en Aerolíneas Argentinas parece más bien fruto del pragmatismo. La puesta en marcha de las empresas aéreas mixtas, en medio del difícil contexto de posguerra y con las deficiencias de infraestructura y flota a las que ya nos referimos, les hizo tener resultados económicos muy decepcionantes. El enorme déficit y la toma de conciencia por parte del gobierno acerca de la envergadura de las inversiones necesarias para solucionarlo o disminuirlo, le dio sentido a la creación de la empresa monopólica estatal. Además, como muestra Belini, este movimiento hacia la centralización, nacionalización y estatización excedía al caso de Aerolíneas: otras sociedades mixtas - como la Empresa Mixta Telefónica Argentina por él analizada (2013: 11)-⁴³ fueron creadas en los primeros años del peronismo y nacionalizadas tras lo que se juzgó su fracaso, unos pocos años después.

El segundo desplazamiento se vinculó posiblemente con un cambio de énfasis en el modo de concebir a la actividad aerocomercial: de la matriz militar en la que la aviación comercial era en primer término una parte del poder aéreo -y debía estar bajo el control, como el resto de la aviación, de la Fuerza Aérea-, a pensarla como transporte y colocarla en el centro de una preocupación por el desarrollo planificado de la

⁴³ La Empresa Mixta Telefónica Argentina era producto de la compra de la Unión Telefónica del Río de la Plata, de capitales norteamericanos, en 1946 y fue nacionalizada en 1948. También en 1946 se había intentado crear una empresa mixta de ferrocarriles, que fracasó (Belini, 2013: 11-28).

economía (como clave para la soberanía económica y camino para afirmar los objetivos geopolíticos de predominio regional del peronismo), y por la integración del territorio (y sus consecuencias políticas). Aunque quizás este cambio de política respecto del control de la aviación comercial y en parte de su infraestructura fuera, más bien, también efecto de decisiones pragmáticas. Como vimos, se vinculaba, en parte, con el reconocimiento - producto de la incipiente experiencia- de las “especificidades” comerciales del transporte aéreo (la necesidad de mantener la regularidad de los vuelos, por ejemplo) y de las particulares demandas de una actividad que implicaba, además, adaptarse a regulaciones internacionales de la OACI y de la IATA. Quizás se desprendía también, en cierta medida, de la nacionalización y estatización simultánea de otros servicios públicos de transporte (ferrocarriles, ómnibus de larga distancia), también más pragmática que programática, que volvía posible una coordinación de transportes que había sido juzgada como algo deseable ya desde los años treinta. Finalmente, seguramente reflejaba también -como hemos sugerido- las tensiones crecientes entre algunos sectores de la Fuerza Aérea y el gobierno de Perón.

Bibliografía

Alejandro Artopoulos (2012). *Tecnología e innovación en países emergentes. La aventura del Pulqui II (1947-1960)*. Carapachay: Lenguaje Claro Editora.

Aranda Durañona, Oscar (2017). *La patria alada. La aeronáutica integral entre 1945 y 1955*, mimeo.

Ballent, Anahí (2002). El peronismo y sus escenarios. La operación territorial de Ezeiza (1944-1955). *Entre pasados*, N° 2, pp 7-25.

Belini, Claudio (2013). Peronismo, nacionalizaciones y sociedades mixtas. El fracaso de la Empresa Mixta Telefónica Argentina, 1946-1948. *Revista de Historia Iberoamericana*, Vol. 6, N° 2, pp 10-32

Belini, Claudio (2014) La Dirección General de Fabricaciones Militares y su papel en la industrialización de posguerra. En Rougier, Marcelo (comp.). *Estudios sobre la Industria Argentina* (pp. 47-90). Carapachay: Lenguaje Claro Editora, tomo 1

Brennan, James y Rougier, Marcelo (2009). *The Politics of National Capitalism. Peronism and the Argentine Bourgeoisie*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press.

Journal of Transport History (2019) Special Issue: Commercial Aviation History in Latin America, Vol. 40, N° 1.

Lalouf, Alberto (2005). *Construcción y desconstrucción de un ‘caza nacional’. Análisis socio-técnico de la experiencia de diseño y producción de los aviones Pulqui I y II*

(*Argentina – 1946/1960*). (Tesis de maestría inédita). Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.

Lalouf, Alberto (2019). La historia de la Flecha y la flecha de la Historia. Un análisis socio-técnico de la producción de un avión caza a reacción en la Argentina. *Pasado Abierto*, Vol. 2 N° 10, pp. 103-126.

Madrid, Eduardo (2010). Argentina-Brasil en la década de 1940: El intercambio comercial argentino-brasileño: dinamismo y controversias. *Ciclos*, Vol. 18, N° 35-36, pp. 173-209.

Piglia, Melina (2018). Poder aéreo y concurrencia regulada. Las raíces de la política aérea argentina, 1935-1966. *Revista de Gestión Pública*, Vol. 7 N° 1, pp. 77-105.

Piglia, Melina (2019). Carry our colours and defend our interests under the skies of other Continents”. Argentinian Commercial aviation policy in the *Peronista* decade (1945-1955). *Journal of Transport History*, Vol. 40, N° 1, pp. 44-61.

Potash, Robert (1994). *El ejército y la política en la Argentina, tomo 2: 1945-1962. De Perón a Frondizi*. Buenos Aires: Sudamericana.

Rapoport, Mario y Spieguel, Claudio (2009). *Relaciones Tumultuosas. Estados Unidos y el primer peronismo*. Buenos Aires: Emecé.

Tulchin, Joseph S. (1990). *Argentina and the United States. A conflicted Relationship*. Boston: Twaine Publishers.



Melina Piglia es Profesora y Doctora en Historia por la Universidad de Buenos Aires. Es investigadora independiente del CONICET con lugar de trabajo en el INHUS (CONICET_UNMDP) y pertenece al CEHIS (Facultad de Humanidades) y al CIES (Facultad de Ciencias Económicas y Sociales) de la Universidad de Mar del Plata. Es miembro, además, del Laboratorio Espacio, Tecnología y Cultura de la Universidad Nacional de Quilmes. Es docente de la Universidad Nacional de Mar del Plata. En 2014 publicó *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado* (Buenos Aires: siglo XXI), basado en su tesis doctoral y que recibió en 2017 el Segundo Premio de la Academia Nacional de la Historia (Obras publicadas 2014-2015). Desde 2014 se ha dedicado a investigar los orígenes de la aviación comercial en la Argentina.