

Capítulo 12
***Los aviones como medio de transporte: la
aviación comercial en la Argentina
1929-2019***

Melina Piglia

Los primeros años (1929-1956)

Después de la Primera Guerra Mundial, los productores de aviones buscaron aplicarlos a la vida civil. Comenzando en Europa y siguiendo en América y en el mundo colonial, los aviones adquirieron importancia como medio de transporte de correspondencia y, luego, de pasajeros y carga. Latinoamérica aparecía como un mercado con enorme potencia, porque en buena parte de sus territorios las comunicaciones de superficie estaban poco desarrolladas. Italia, Alemania, Francia y Estados Unidos comenzaron, entonces, una competencia cada vez más aguda por el control de las rutas aéreas latinoamericanas. Desde 1919 llegaron así a Argentina las “misiones” aéreas (francesa, italiana, alemana), buscando mostrar las posibilidades de los nuevos aviones, sobre todo para el transporte de correo.

Finalmente, al término de los años veinte se estableció la primera línea aérea regular radicada en la Argentina. Después de un par de años de tratativas y tras firmar un convenio con el correo argentino se creó una filial de la empresa francesa Compagnie Generale Aeropostale. En ella participaron empresarios locales, aunque de modo minoritario: entre ellos, dos armadores, Alberto A. Dodero y Alejandro Menéndez Behety.² La línea Buenos Aires-Toulouse (a cargo de la compañía francesa) quedó inaugurada en 1928 y en 1929 Aeroposta Argentina SA inició sus servicios desde Buenos Aires a Asunción y a Santiago de Chile, con conexión a Europa; desde fines de ese año, Aeroposta unía Bahía Blanca con Comodoro Rivadavia, por la costa patagónica y, al año siguiente, “la línea más larga del mundo” llegaba a Río Gallegos. Esta se volvió muy importante para los intereses económicos y para las poblaciones patagónicas, incluidos las empresas petroleras que, como Yacimientos

¹ En lo relativo al período 1929-1970 el presente capítulo reúne y refiere a datos, ideas e interpretaciones publicadas por la autora en diferentes trabajos entre 2016 y 2021.

² Dodero era accionista en una compañía que explotaba el transporte fluvial, mientras Menéndez Behety era uno de los propietarios de La Anónima, empresa dueña de una naviera que prestaba servicios en la Patagonia, y de explotaciones ganaderas, almacenes y frigoríficos en esa región.

Petrolíferos Fiscales, contribuyeron a sostenerla. En el verano de 1929-1930 realizaron servicios a Mar del Plata.

Unos meses más tarde comenzaron a operar dos empresas nrealizaba una escala en Mendoza.

La depresión económica internacional que había comenzado en 1930 afectó profundamente a las empresas aéreas, agudizando el déficit operativo característico de la actividad aerocomercial en todo el mundo en esta etapa. El déficit se ligaba, por un lado, a las restricciones que el nivel de desarrollo de la industria aeronáutica imponía: aviones pequeños que podían transportar poco peso y, por lo tanto, también poco combustible, lo que obligaba a hacer escalas muy frecuentes (aumentando los costos) y limitaba la capacidad de obtener ingresos por pasajes y carga.³ Los vuelos de Aeroposta debieron ser suspendidos en 1931 por falta de financiamiento, mientras en Francia la empresa matriz entraba en liquidación, en medio de un escándalo judicial, acusaciones de malversación de fondos y el retiro de los subsidios oficiales. Las compañías norteamericanas también sufrieron la crisis: a fines de 1930, Nyrba quebró y fue absorbida por Pan American Airways, que ya controlaba Panagra.

Aeroposta procuró infructuosamente negociar una subvención con el gobierno de facto de José Félix Uriburu (1930-1932), que, en cambio, tomó a su cargo los servicios a finales de 1931, aunque solo mantuvo funcionando la ruta patagónica: una frecuencia semanal Bahía Blanca-Comodoro Rivadavia y otra Bahía Blanca-Río Gallegos. Unos meses más tarde, le fueron devueltos a la Aeroposta Argentina S.A. todos sus bienes. La administración del nuevo presidente, Agustín P. Justo (1932-1938), continuó con el apoyo a Aeroposta, ahora reducida a su línea en la Patagonia, prefiriendo la opción más económica y más frecuente en el mundo: el subsidio fijo anual. YPF y las empresas petroleras

³ Aeroposta utilizaba inicialmente aviones Latécoère 25, que podían llevar un piloto y cinco pasajeros; tenía también dos Potez 25, aviones de carga de cerca de 1000 kilos de capacidad y un Potez 29, que podía llevar dos tripulantes y cinco pasajeros. Desde 1930 tuvieron también algunos Latécoère 28, que transportaba dos tripulantes y hasta ocho pasajeros o 925 kg de carga. Tenían un instrumental muy básico y se navegaba visualmente.

privadas, beneficiadas por el transporte a sus campamentos, colaboraron además con combustible sin cargo.

Los avances de la industria aeronáutica a principios de los años treinta, que respondían a la presión de las aerolíneas, dieron lugar al desarrollo de aviones con mayor autonomía de vuelo, sistemas de navegación más por radio y mayor capacidad de carga.⁴ La competencia entre las aerolíneas que se disputaban el mercado latinoamericano en el marco de la crisis económica internacional hacía imprescindible renovar las flotas pero, a la vez, eso implicaba una inversión no solo en la compra de los aviones, sino además en la readecuación de la infraestructura de tierra.⁵ En este contexto, muchas aerolíneas se fusionaron o fueron absorbidas por empresas mayores y otras dejaron de operar. Tras su liquidación, en 1933 la *Compagnie Générale Aéropostale* se fusionó con otras cuatro líneas aéreas para formar *Air France*. La disolución de la compañía matriz francesa acabó con cualquier esperanza de auxilio financiero para la *Aeroposta Argentina* y en 1936 la casi totalidad de su paquete accionario fue adquirido por un grupo local. Los nuevos dueños obtuvieron del gobierno un aumento de la subvención, que pasó a calcularse, además, por kilómetro volado. Con estos recursos y el capital aportado, emprendieron la renovación de la compañía, que incluyó la compra de cinco trimotores *Junkers*.

Para mediados de los años cuarenta operaban en la Argentina tres compañías aéreas privadas: *Aeroposta*, cuyas rutas principales eran las que unían Buenos Aires con distintos puntos de la Costa Patagónica y *Panagra*, que volaba entre Buenos Aires y Santiago de Chile, con escalas en Córdoba y Mendoza. Una tercera aerolínea privada, la *Corporación Sudamericana de Servicios*, había volado en la década anterior destinos en el Litoral con hidroaviones, pero sus crónicos problemas de capital la forzaron a suspender

⁴ En 1931 comenzaron a volar los trimotores alemanes *Junkers Ju 52* (17 pasajeros), que al año siguiente fueron adquiridos por el *Lloyd Aéreo Boliviano* y luego por la *Corporación Cóndor*, y en 1933 se lanzaron al mercado en Estados Unidos los *Douglas DC-3* (21 a 28 pasajeros más tres tripulantes), que comenzaron a usarse en Norteamérica y el Caribe.

⁵ Cada aerolínea se dotaba de su propia infraestructura de tierra, a la que se sumaban los campos de aterrizaje militares (del ejército y de la marina) y, en los años treinta, algunos de propiedad provincial, administrados por aeroclubes.

sus vuelos en 1941 y en 1946 fue adquirida por el grupo Dodero, que buscaba entrar en el negocio de la aviación comercial (Piglia, 2016).

Complementando estos servicios, el Ejército organizó líneas aéreas “de fomento” en el norte de la Patagonia andina y en el Noreste del país. Durante la temporada de 1945 se sumó una ruta a la ciudad balnearia de Mar del Plata; poco después las tres líneas se reunieron en una única empresa, las Líneas Aéreas del Estado (LADE), que pasó a depender de la recién creada Fuerza Aérea.

La política aérea se definió aún más en los meses siguientes. En abril de 1945 un decreto estableció la soberanía nacional sobre el espacio aéreo argentino y puso en manos de la Fuerza Aérea el fomento de la aviación comercial y deportiva. Las líneas aéreas de cabotaje se reservaron para ser explotadas por empresas del Estado o mixtas, en las que los privados debían ser argentinos residentes en el país. Las aerolíneas extranjeras solo podrían tener como destino dentro del país al aeropuerto internacional de frontera que el Estado Argentino decidiera.

El decreto de 1945 también nacionalizó toda la infraestructura de tierra. En los años siguientes se emprendieron obras ambiciosas. Se inauguró el aeropuerto internacional de Ezeiza, pero también un pequeño grupo de aeropuertos modernos: Córdoba, Mendoza, Comodoro Rivadavia y Bariloche. A estos se sumaron obras más modestas en otros aeródromos, que serían mejorados o ampliados más tarde, como los casos del de Salta y el del Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires. A pesar de los importantes avances, las deficiencias persistían: varias capitales de provincia tenían aeródromos con pistas de tierra, la mayoría de los aeropuertos de la Patagonia tenían pistas de tierra y piedras, y en muchas de las ciudades de la Mesopotamia la falta de infraestructura obligaba a continuar volando hidroaviones.

El decreto establecía, también, a las relaciones bilaterales recíprocas como forma de organización de la aviación comercial mundial. Sin embargo, Argentina no tenía hasta entonces una línea nacional que realizara servicios internacionales. Con el fin de tener una línea internacional de bandera, a fines de 1945 se creó la empresa mixta Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA).

Esta tenía un estatuto diferente y un capital mucho mayor con el que contaban las aerolíneas mixtas destinadas a los servicios internos y la participación del Estado en ella era también mayor (un tercio del capital).

Casi en simultáneo, en medio del proceso de creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) en 1946, la Argentina se enfrentó a la pretensión norteamericana de instaurar la libertad de vuelo, los “cielos abiertos”⁶. La posición argentina partía de afirmar la igualdad entre todos los países involucrados en cuanto a sus derechos sobre el tráfico originado en sus países, que era considerado una riqueza de la Nación. Para proteger ese derecho, sostenían, era necesario limitar los tráficos de quinta y sexta libertad, esto es la libertad para, en una ruta entre dos países, recoger tráfico y carga en terceros países, lo que beneficiaba a las aerolíneas más poderosas – como Pan American o BOAC – que tenían rutas extensas; planteaban, en cambio, un funcionamiento basado en acuerdos bilaterales de reciprocidad. Los países “pequeños” (desde el punto de vista de la dimensión de su actividad aerocomercial) se alinearon con la posición argentina y, haciendo valer su mayor peso numérico, consiguieron obstaculizar un acuerdo multilateral de cielos abiertos. Durante décadas – hasta la liberalización que comenzó a finales de los años setenta –, el bilateralismo sería la norma en la aviación internacional. Mientras estas negociaciones tenían lugar Argentina firmó su primer tratado bilateral con Gran Bretaña en mayo de 1946, con el que dieron inicio las operaciones internacionales de FAMA. A ese tratado le siguieron otros con España, Portugal y Perú, en 1947, y con Francia, Noruega, los Países Bajos, Brasil y Chile en 1948 (Piglia, 2019).

En cuanto a los servicios domésticos, en 1947 se pusieron en marcha tres empresas mixtas, a las que se les asignaron zonas de influencia: ZONDA (Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas), que absorbió las rutas de Panagra; ALFA (Sociedad Mixta de Aviación del Litoral Fluvial Argentino), sobre la base de la Corporación Sudamericana de Servicios y algunas rutas de LADE, y la Sociedad Mixta Aeroposta Argentina, que absorbió a Aeroposta

⁶ Inicialmente, en la conferencia de Chicago en 1944 el Reino Unido también se había opuesto a la apertura de los cielos, reclamando en cambio el “orden en el aire”, pero poco después cedió ante la presión norteamericana (MacKenzie, 2010, p. 11-13).

Argentina S.A. y tomó las rutas de patagónicas de LADE. La aerolínea militar quedó destinada a abrir nuevas rutas de fomento. 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%.

Figura 1 - Rutas de Aeroposta empresa mixta en 1948



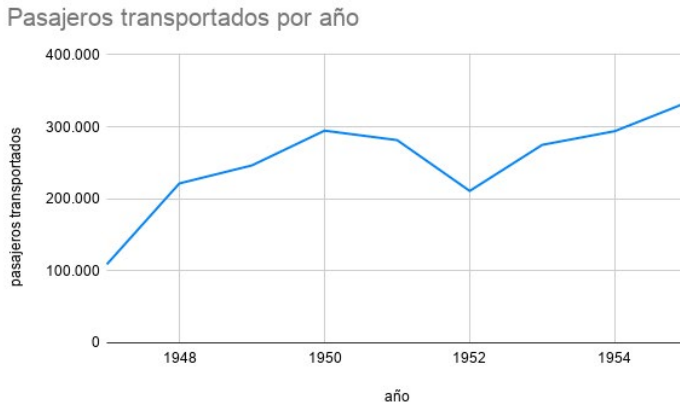
Fonte: Aeroposta Empresa Mixta de Aeronavegación (1949).

El Plan Quinquenal de Aeronáutica (1947-1951) proyectaba que la extensión de la red aérea se multiplicara por cinco.⁷ Sin llegar a ese objetivo, entre 1947 y 1949 las nuevas empresas de cabotaje extendieron sus rutas de modo acelerado: Aeroposta, por ejemplo, quintuplicó los kilómetros recorridos entre

⁷ Aeroposta planeaba pasar de 5563 km de recorrido a 17.370 km; ALFA, de 1345 km a 10.000 km y ZONDA, de 1950 km a 13.000 (Fuerza Aérea Argentina, 1946, p. 62).

1943 y 1948 (de hecho, solo entre 1947 y 1948 estos se duplicaron), incluyendo vuelos a nuevas escalas como Esquel, Bariloche y Mar del Plata (véase Figura 1). Con el crecimiento tanto de la conectividad aérea como de la frecuencia de los vuelos (gracias a la ampliación de la flota) aumentó el número de pasajeros, que pasaron de un poco más de 67.000 en 1943⁸ a casi el doble (108.991) en 1947 (Dirección de Aeronáutica Civil, 1944, folios 1 y 21); la cifra volvió a duplicarse al año siguiente (221.435) – véase Tabla 1 – (Aerolíneas Argentinas, 1959, anexo 4).⁹ El proyecto original proponía 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. Esto sucedió, en parte, porque el Estado demoró la incorporación del capital comprometido, pero también por 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 (Piglia, 2020).

Figura 2 - Total de pasajeros transportados



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos de Aerolíneas Argentinas (1959, anexo 4).

⁸Las cifras incluyen a las compañías extranjeras, como Panagra, que operaban destinos en el país.

⁹Las cantidades 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.¹⁰ En 1949, el presidente Juan D. Perón resolvió su nacionalización y su fusión en una única aerolínea estatal. En diciembre de 1950 nacía oficialmente la empresa Aerolíneas Argentinas.

La creación de Aerolíneas Argentinas posibilitó comenzar a actualizar la flota y, sobre todo, un mejor aprovechamiento. La llegada de los modernos Douglas DC-6 destinados a los servicios internacionales permitió abocar aviones más antiguos y pequeños – los Douglas DC-4 por citar alguno – al cabotaje, reforzando la flota doméstica, que estaba constituida, además, por los resistentes y versátiles DC-3 y los hidroaviones Sandringham, a los que se sumaron aviones más modernos, los Convair 240 (de 40 plazas) que se usaron, por ejemplo, para el cruce a Chile.¹¹ Esa renovación permitió aumentar los pasajeros transportados y, en un comienzo, mejorar el rendimiento económico, aunque el déficit de Aerolíneas comenzó a aumentar nuevamente en 1951, empujado por el aumento de los precios de los repuestos y de los costos salariales. La expansión de la red de rutas aéreas fue bastante moderada, pero se produjeron algunos desarrollos interesantes en las rutas de cabotaje, que apuntaban a un objetivo político: la integración del territorio nacional, revirtiendo la centralidad de Buenos Aires, que se hacía patente en otras redes de transporte (como los ferrocarriles o las rutas nacionales). Además de completarse la conexión de todas las capitales de provincia con Buenos Aires, se establecieron otras inter

¹⁰ 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 era causado en su mayor parte por las deficiencias de la infraestructura aérea y la obsolescencia de la flota; Zonda (1949). AEROPOSTA EMPRESA MIXTA DE AERONAVEGACIÓN. *Memoria correspondiente a 1948*. Buenos Aires: Aeroposta Empresa Mixta de Aeronavegación, 1949, p. 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).

¹¹ El uso de aviones más grandes en las algunas rutas de cabotaje (como la que llevaba de Buenos Aires a Comodoro Rivadavia) y de los nuevos DC-6 en los servicios internacionales llevó a un incremento del número de pasajeros transportados (véase Figura 2), aunque menos pronunciado que el que había provocado la creación de las empresas mixtas.

e intrarregionales directas: así, por ejemplo, en 1950 se inauguró un servicio regular entre Tucumán y Roque Sáenz Peña (Chaco), vinculando así por vía aérea el noroeste y el noreste del país. Dando un paso más allá, en 1952 se creó la “regional Córdoba”, que convirtió al recién inaugurado aeropuerto internacional de Córdoba en lo que hoy llamaríamos un “hub” aéreo, de dónde salían vuelos a la Patagonia (andina y costera), a Cuyo y a Tucumán (Piglia, 2020).

Los años dorados. Aerolíneas Argentinas y la primera “revolución de los aviones” (1956-1980)

Durante sus primeros años Aerolíneas explotó las rutas domésticas de modo monopólico. Era, además, la línea aérea de bandera y la única empresa aérea argentina autorizada para realizar vuelos internacionales. Esto se modificó tras el golpe de estado de 1955, en medio de fuertes cuestionamientos a muchos de los desarrollos del gobierno peronista, entre ellos, la propia Aerolíneas Argentinas.

Al derrocamiento de Perón le siguieron dos décadas atravesadas por la volatilidad de las alianzas políticas, los golpes de estado, la inestabilidad económica y los conflictos entre liberales y nacionalistas en torno a la dirección en que debía orientarse la economía nacional. En términos generales buena parte de estas posiciones y de las políticas económicas del período aquí examinado pueden caber bajo un mismo laxo paraguas, el del “desarrollismo”: sectores y gobiernos civiles y militares de diverso signo perseguían un mismo objetivo general, derrotar los persistentes problemas de estrangulamiento externo, déficit fiscal e inflación y lograr superar las limitaciones del proceso de desarrollo basado en la industrialización por sustitución de importaciones. En ese marco, el transporte aparecía para muchos como una pieza clave, por su capacidad para dinamizar economías regionales y multiplicar el acceso a centros urbanos y mercados consumidores. En el caso del transporte aéreo, su importancia se vinculaba, además, con el creciente arraigo en las usinas de pensamiento internacionales y en las elites locales, de una concepción del turismo – en particular el internacional – como una fuente posible de desarrollo económico y de divisas.

A pesar de algunas corrientes de opinión dentro de las Fuerzas Armadas favorables a la privatización o eliminación de Aerolíneas, la empresa del estado sobrevivió. Sin embargo, una serie de decretos en 1956 y 1957 autorizaron la coexistencia de líneas aéreas privadas, que debían ser de capitales nacionales y que podrían operar tanto en vuelos domésticos como internacionales. Surgieron así en pocos años una docena de aerolíneas privadas y dos empresas mixtas de base provincial (Aerochaco y Aerosantiago) (véase Tabla 2).

Algunas de estas empresas explotaban rutas de “alimentación”, complementarias a Aerolíneas (LAC, Aerochaco, Nor-Sur, TABA, ALA); otras, como Austral, Transcontinental Trans-Atlántica e INI estaban en competencia con la compañía estatal. Como puede apreciarse, la mayoría de estas aerolíneas tuvieron una vida breve (véase Tabla 2). Para 1965, de las líneas aéreas privadas o mixtas regulares solo quedaban operando TABA, Aerochaco, Austral y ALA, que en 1971 se fusionarían en Austral Líneas Aéreas SA. De las empresas supervivientes, ALA y Austral eran las de mayor envergadura. Compartían una buena parte de sus rutas con Aerolíneas, en el marco de una regulación que no les permitía superar el 50% de la oferta de asientos – de cualquier modo, recién en 1973 superaron el 40%. ALA volaba desde Rosario con destino a unas cuantas ciudades de Cuyo, el Litoral y el Noreste (aunque en 1963 sumó una ruta de Buenos Aires a Posadas), mientras Austral tenía servicios a las principales ciudades de la Patagonia costera, a Mar del Plata, a Bariloche y, desde 1963, a Mendoza y Córdoba. Del otro lado, con una operación de escala regional, TABA unía la Capital Federal con numerosas ciudades de la provincia de Buenos Aires (Tandil, Olavarría, General Villegas, Coronel Suárez, Necochea, entre otras) y en sus años finales, con algunas localidades de Entre Ríos; en tanto Aerochaco tenía base en Resistencia y conectaba entre sí varios puntos dentro de Chaco y Formosa (Roque Sáenz Peña, Clorinda, Formosa, Villa Ángela, etc.).

Tabla 2 - Líneas aéreas privadas y mixtas (1956-1971)

Aerolínea	Duración	Alcance de las rutas
Transcontinental	1956-1961 (1962) ¹²	Cabotaje, países limítrofes, Estados Unidos
ALA	1956-1971	Cabotaje desde Rosario (Litoral, Cuyo y Noreste)
TACA	1956-1957	Costa Atlántica (Provincia de Buenos Aires)
Austral, Compañía Argentina de Transporte Aéreo Sociedad Anónima Comercial e Industrial	1957-1971	Cabotaje (Patagonia)
Austral Líneas Aéreas S.A.	1971 y continúa ¹³	Cabotaje (todo el país), algunos destinos en países limítrofes
Aerolínea	Duración	Alcance de las rutas
LAC	1957-1959 (1961)	Cuyo
PLAS	1957-1961	Provincia de Santa Fe
Aerolínea	Duración	Alcance de las rutas
Trans Atlántica Argentina	(1956) 1960-1961 (1962)	Internacional (Europa)
Norsur	1957-1960 (1961)	Cabotaje (Litoral y Norte)
TABA	1958- 1966 (1970)	Provincia de Buenos Aires
Aerolíneas INI	1958-1963 (1964)	Internacional (Estados Unidos por el Pacífico)
SAM	1958-1961	Provincia de Córdoba
Aerochaco (mixta)	1957-1985	Noreste
Aerosantiago (mixta)	1960-1963	Provincia de Santiago del Estero

Fuente: Información recopilada por la autora.

A pesar de la multiplicación de empresas aéreas entre 1956 y 1958, la situación era muy frágil; muchas de ellas tenían un capital insuficiente y vola-

¹² Entre paréntesis se indica el año en que comenzó o dejó formalmente de existir la empresa. En general, los servicios se suspendían varios meses antes del cese formal.

¹³ Austral Líneas Aéreas era producto de la fusión de Austral y Ala.

ban aviones antiguos y sumamente deficitarios.¹⁴ Aunque los decretos de 1956 y 1957 ambiguamente habían prometido apoyos estatales para las aerolíneas, estos no se efectivizaron en los primeros años. Las tarifas, además, eran antieconómicas y mucho más bajas que las prevalentes en otros países; elevarlas a niveles que permitieran cubrir los costos resultaba muy difícil. La solución parecía pasar, en buena medida, por mejorar el balance operativo, adquiriendo máquinas más grandes, más modernas y costo-eficientes.

La segunda posguerra trajo fuertes transformaciones técnicas en la aeronáutica con la aplicación de la propulsión a chorro o jet al transporte de pasajeros. Para fines de los años cincuenta estuvieron disponibles aviones con mayor capacidad de carga y que volaban mucho más alto y, por lo tanto, consumían menos combustible, lo que ahorra tiempo, escalas y costos.

Presionada por la necesidad de reducir su déficit – el blanco de la mayor parte de las críticas a la compañía – Aerolíneas Argentinas fue en 1958 la primera de Latinoamérica en adquirir aviones a reacción, con la compra de los jets británicos Comet IV, que se destinaron a los vuelos internacionales. En 1962 también se compraron aeronaves modernas para el cabotaje, jets de media distancia y turbohélices: se adquirieron tres jets franceses Caravelle, para media distancia y 12 turbohélices británicos Avro 748 serie 1, que debían reemplazar a la flota a pistón de cabotaje.¹⁵ Los DC-6 comenzaron a utilizarse en vuelos regionales y de cabotaje. Los Caravelle solo se usaban en algunas pocas rutas, ya que requerían pistas pavimentadas que eran escasas: solo siete de los 50 aeródromos argentinos en los que se realizaban operaciones comerciales tenían esas condiciones a comienzos de los años sesenta.¹⁶ Los Avro eran

¹⁴De acuerdo con la publicación internacional especializada Flight International, Transcontinental había comenzado “con un capital inadecuado” y ALA había tenido problemas financieros y se había visto obligada a discontinuar sus operaciones hasta que se formó nuevamente por otro grupo en 1958 (Hansen, septiembre de 1958, p. 418).

¹⁵Los Avro fueron comprados casi en el tablero de diseño, lo que supuso una ventaja en términos económicos.

¹⁶Para 1966, en lo sustancial, la situación no había variado: Ezeiza, Aeroparque, Córdoba, Mendoza, Bariloche, Comodoro Rivadavia y Salta (con restricciones) eran los aeropuertos capaces de recibir aviones jet.

menos exigentes que los jets, pero no podían aterrizar en pistas con piedras sueltas, lo cual era habitual en la mayoría de los destinos patagónicos; como resultado, los DC-3 de Aerolíneas siguieron sirviendo a esas localidades hasta 1966, cuando fueron transferidos – rutas y aviones – a LADE. Hasta comienzos de los años setenta el cabotaje se hacía, entonces, con aviones relativamente pequeños y con limitada autonomía de vuelo; eso permitió que muchas ciudades medianas y pequeñas tuvieran servicio aéreo regular y fomentó la conectividad entre regiones e intrarregional, aunque, como veremos, desde mediados de los años sesenta esa tendencia comenzó a revertirse en favor de la concentración creciente de los vuelos en rutas más largas y en la conexión de ciudades importantes del interior con Buenos Aires.

La adquisición de aviones modernos era, por supuesto, una empresa más difícil para las aerolíneas privadas. Sin embargo, en 1959 Transcontinental, en el marco de la política más favorable a las aerolíneas privadas impulsada por el Ministro de Hacienda (el liberal Álvaro Alsogaray), consiguió un aval del Gobierno Nacional de 3.500.000 dólares para la compra de dos turbohélices Jet Power Bristol Britannia, a pesar de las fuertes dudas que existían sobre la solidez financiera de la empresa.¹⁷ Siguiendo otra estrategia, las flotas de Austral y ALA comenzaron a renovarse en 1964, a partir de la entrada en escena del que sería su presidente más memorable, William Reynal. En 1964 se introdujeron aviones DC-6 para las distancias más largas, arrendados a Pan American, garantizados con parte de sus acciones (Argentina, Poder Ejecutivo Nacional, 1964, punto 16).

La proliferación de aerolíneas privadas había llevado, como vimos, a una primavera fugaz de la aviación comercial privada en la Argentina. Reducido el número de empresas, hacia 1963 quedó clara la necesidad, por un lado, de darle un marco más estricto a su funcionamiento y, por el otro, de regularizar el apoyo financiero estatal sin el cual, había quedado claro, esa actividad no era capaz de sobrevivir. Una serie de decretos en 1963 establecieron zonas, rutas y capacidades para las diferentes empresas. La nueva normativa estableció

¹⁷ Las dudas sobre la solvencia eran fundadas: la empresa dejó de volar en 1961 y quebró definitivamente en 1962.

que TABA y Aerochaco continuarían volando de acuerdo con sus concesiones, mientras a ALA y a Austral se les asignaron zonas que compartirían con Aerolíneas: al norte de la línea Buenos Aires-Córdoba-Mendoza para ALA, al sur para Austral (Decreto 8.528/63). Dentro de esas zonas se les asignaron rutas en función de las capacidades actuales de esas empresas y las aerolíneas privadas pasaron a explotar el 31% de la capacidad autorizada total. Se esperaba que las empresas pudieran ir aumentando esa capacidad, pero no podrían pasar del 50% de la capacidad total (Decreto 6.460/63). Se establecieron subsidios regulares a los costos operativos, que se fijaron en relación con el déficit de Aerolíneas; aunque no se pagaron regularmente, las empresas recibieron algunas entregas de dinero y, sobre todo, subsidios en combustible (Piglia, 2022, en prensa). Se suponía que esta política de concurrencia reglada entre la empresa pública y una privada complementaria por zona permitiría resguardar la soberanía, evitar la competencia ruinosa (pero asegurando los beneficios de la competencia) y disminuir el esfuerzo del Estado, al tiempo que se incrementaba la conectividad (Argentina, Poder Ejecutivo Nacional, 1964, punto 19).

El otro objetivo era – como ya vimos – la reducción del déficit operativo de Aerolíneas, por la vía del aumento de la eficiencia de su flota. Sin embargo, la puesta por los Comet, Caravelle y Avro resultó decepcionante para la compañía y, a mediados de la década de los sesenta, se decidió un nuevo cambio: basar toda la flota en aviones a reacción. Los jets de la norteamericana Boeing fueron los elegidos. Nuevamente, la prioridad fue modernizar los servicios internacionales para ampliar el renglón de ese mercado que explotaba Aerolíneas y generar o ahorrar divisas. En 1966 se adquirieron los primeros Boeing B707, para reemplazar a los Comet, a los que triplicaban en capacidad.¹⁸ En 1968 se resolvió adquirir jets de media distancia – B737 – para cabotaje, que empezaron a llegar en 1970 y comenzó la desprogramación de los Avro.¹⁹

¹⁸ Como había sucedido antes con los DC-6, los Comet quedaron asignados a algunas rutas centrales del cabotaje y a ciertos destinos en América Latina (como México, por ejemplo).

¹⁹ Aerolíneas compró los B707 y los B737, y con una combinación de créditos de la Boeing, del Export and Import American Bank y del Europe American Banking Co. En 1967 obtuvo B707 adicionales por medio de un acuerdo con Iberia.

En 1967 ALA y Austral avanzaron también en la transición hacia una flota completamente a reacción. En 1967 adquirieron jets británicos BAC 1-11 400, en 1968 sumaron los Douglas DC-9 serie 50 y en 1969, los BAC 1-11 500. Para las distancias más cortas reemplazaron los DC-3 por turbohélices japoneses (Nihon YS-11), que se desprogramaron en 1979. Estas empresas estaban en los años sesenta fusionadas de hecho, pero, presionados por el gobierno de Lanusse, en 1971 se fusionaron legalmente en una nueva compañía, Austral Líneas Aéreas, bajo la presidencia de Reynal.

Los jets requerían pistas firmes y más largas, equipamiento de tierra para la aproximación por instrumental y aerostaciones capaces de manejar mayores volúmenes de pasajeros y equipaje: la modernización de la infraestructura de tierra se tornó urgente. Actualizando el Plan de Infraestructura Aeronáutica de 1961 (que casi no se había puesto en práctica) y con nuevos recursos producto del financiamiento internacional, el gobierno de facto del Gral. Onganía comenzó en 1967 a remodelar una docena de aeropuertos prioritarios. Entre esa fecha y 1970 se hicieron trabajos de envergadura en Neuquén, Rosario, Tucumán, San Juan, Mar del Plata, Formosa, Bahía Blanca, Paraná, Córdoba, Aeroparque, Concordia, Paso de los Libres, San Luis, Iguazú, Viedma y Jujuy (Piglia, 2021). Los jets de mediano alcance eran rentables en rutas largas y directas; la decidida opción por esa matriz implicaba otra decisión de política aérea: Aerolíneas y Ala-Austral explotarían las rutas troncales, las más rentables,²⁰ mientras LADE y las empresas mixtas provinciales se ocuparían de los servicios de alimentación y de fomento. Esto implicaba, como de hecho sucedió, un refuerzo a la centralidad de Buenos Aires como cabecera de las líneas y una retracción de la conectividad entre regiones e intrarregional – consecuencia reforzada por las prioridades establecidas en la ejecución del plan de infraestructura aeronáutica. En 1973, Aerolíneas anunciaba por primera vez que había logrado eliminar su déficit y Austral, que dejaría de necesitar subsidios estatales (con la crisis del petróleo, el optimismo duraría poco). Desde 1970 los Avro se desprogramaron y las rutas al sur de Comodoro Rivadavia, servidas por ellos, se traspasaron a LADE.

²⁰ Se esperaba que, volando jets, la propia rentabilidad de las rutas hiciera innecesarios los subsidios a la explotación.

La llegada de los jets modificó además la propia experiencia de viajar en avión. Los nuevos transportaban un mayor número de pasajeros y permitían la división en “clases”; podían volar de noche o con condiciones climáticas más adversas, eran más estables y menos ruidosos, podían llevar más tripulantes de cabina a bordo y ofrecer una mayor calidad y variedad de refrigerios. Con tarifas reguladas y homogéneas, y aeronaves similares, el servicio a bordo se volvió un elemento central en la competencia entre las aerolíneas. La experiencia que se ofrecía incluía la comida y la bebida, pero también la propia belleza y amabilidad de las azafatas e, incluso, la promesa velada de flirteo con ellas (Piglia, 2020). Aunque la cantidad de pasajeros creció sostenidamente, el viaje en avión continuó siendo un lujo para pocos en buena parte del mundo y se recubrió de glamour. Estas cuestiones fueron particularmente agudas en el caso de ALA y Austral. Desde mediados de los años sesenta la imagen de la compañía se modernizó para apuntar a un nuevo tipo de pasajero (un nuevo tipo social también) que emergió con fuerza en los años sesenta: los ejecutivos. El eje estaba puesto en la sofisticación y el confort de la experiencia que se ofrecía, y en la puntualidad y el ahorro de tiempo (preembarques reducidos de cuarenta a treinta minutos, la certeza de que el avión saldría a horario, independientemente de las condiciones climáticas). Desde 1967, Austral y ALA desarrollaron, además, otro renglón de negocios: el turismo con vuelos chárter, con el concepto de “todo incluido”. Crearon una empresa subsidiaria – Lagos del Sur –, que obtuvo la concesión para explotar el Catedral Sky Hotel, en Bariloche. Unos meses más tarde, volaron a Puerto Montt, en pool con LAN-Chile, también ofreciendo paquetes completos. En mayo de 1971 la subsidiaria turística pasó a presentarse como Sol Jet y desde 1973 sumó las excursiones a Itapema (Brasil) y a otros destinos argentinos, como el noroeste y San Martín de los Andes. Entre 1971 y 1973, Sol Jet transportó 25.000 pasajeros.²¹

²¹ A comienzos de 1980 Austral-Lagos del Sur negoció un préstamo con un banco europeo y con el Gobierno de Neuquén para desarrollar turísticamente el Cerro Chapelco. Borrador de convenio entre Lagos del Sur y provincia de Neuquén, mayo de 1980. Argentina. Archivo General de la Nación. Borrador de convenio entre Lagos del Sur y provincia de Neuquén, mayo de 1980. Archivo Intermedio, caja 5. Argentina: Fondo Austral, 1980. La inversión de Austral en Lagos del Sur constituía una infracción al decreto 1119 de 1971, que sancionó la fusión entre

Aerolíneas siguió modernizando su flota en los años siguientes: en 1975 adquirieron jets de corto alcance para complementar a los B737, los Fokker F-28 e inauguraron con ellos rutas a destinos más pequeños, como los balnearios de la costa atlántica al norte de Mar del Plata (San Clemente, Villa Gesell). En diciembre de 1976, Argentina se convirtió en la primera aerolínea y única latinoamericana en volar los gigantes Jumbo B747. Con el Jumbo, Aerolíneas multiplicó sus rutas internacionales, entre las que incluyó, en 1980, una ruta transpolar a Australia y Nueva Zelanda. La compañía sumó, además, simuladores y construyó el centro de entrenamiento más importante de Latinoamérica. La contracara de esta transformación de la flota fue el endeudamiento de la compañía, un pesado lastre que se haría sentir con fuerza en los años ochenta. Además, según algunos testimonios, en sus primeros años de uso los Jumbo volaban a pérdida, ya que eran demasiado grandes y no llegaban a llenarse (Entrevista de la autora a L.T., mecánico jubilado de Aerolíneas el 18 de marzo de 2021).

La liberalización del transporte aéreo y sus crisis (1980-2020)

A fines de los años setenta y comienzos de los ochenta, en el marco del creciente cuestionamiento a las políticas keynesianas y del encarecimiento de los combustibles, el modelo de las grandes aerolíneas de bandera y los mercados fuertemente regulados entró en crisis. A ello se sumó en Argentina el estallido de la burbuja financiera y la crisis económica desde 1980.

El optimismo de Austral en 1973 y 1974 dio paso a un creciente endeudamiento a lo largo de los años setenta, con el sector público y con la banca privada. La situación se vinculaba con la política de la propia empresa, pero también con el fin, a partir de 1974, de los subsidios estatales. El nuevo contexto económico agravó la situación y desde 1976 la empresa se volvió deficitaria.²²

Austral y Ala, que prohibía que invirtieran en otras empresas (Nápoli; Perosino; Bosisio, 2014, p. 256).

²² La empresa tomó un crédito en 1976 por 7 millones de dólares y volvió a intentar un nuevo crédito dos años más tarde, con aval del Ministerio de Economía. Para 1980 tenía un pasivo

Luego de fracasar en 1980 en los esfuerzos por vender una parte del paquete accionario a grupos económicos locales, la empresa y sus subsidiarias se vendieron al estado, en un proceso oscuro y lleno de controversias, gracias a los contactos estrechos que sus accionistas tenían con la conducción económica de la dictadura y con la oposición de la Fuerza Aérea.²³ La idea fue, desde un comienzo, sanearla para luego privatizarla. Un poco antes, Aerolíneas había pasado de ser una empresa estatal a conformarse como sociedad de Estado, lo que la ponía en la órbita del derecho privado.

El saneamiento de Austral no se produjo; el Estado continuó inyectando dinero en la compañía (120 millones de dólares entre 1980 y 1984), que tenía un elevado déficit operativo y carecía ya de capital social, lo que incluyó una muy cuestionada compra de dos aviones DC-9. En 1981 y nuevamente en 1983 se procuró privatizarla, pero no fue posible hallar interesados (Nápoli; Perosino; Bosisio, 2014, p. 266-267).

Con el retorno de la democracia, a fines de 1983, una nueva intervención de Austral procuró poner orden en la empresa y mejorar su eficiencia operativa, para permitir su privatización. En 1986 el Decreto 1720 puso en

de más de 66 millones de dólares: el 79% de la deuda con organismos oficiales y el 21% con acreedores privados de las empresas. La Fuerza Aérea se opuso a la estatización, ya que consideraba que la empresa debía ser liquidada (Nápoli; Perosino; Bosisio, 2014, p. 257-266).

²³ El caso de Austral generó una puja fuerte entre la Fuerza Aérea, que no quería nacionalizar Austral, y el equipo económico, que estaba dispuesto a llevar adelante su concepto de “subsidiariedad del Estado”, es decir, garantizarle a las empresas privadas y a los empresarios su subsistencia. Aunque la empresa estaba fuertemente endeudada, en gran medida con el propio Estado, hubo una venta de acciones, no un traspaso al Estado. Por otro lado, su estatización ha sido considerada parte de la historia de secuestros, desapariciones y desapoderamientos ocurridos durante la dictadura impulsadas por motivos económicos (Nápoli; Perosino; Bosisio, 2014, p. 255-270). El expropietario del Banco Latinoamericano de Inversión, Eduardo Saiegh, que tenía en caución acciones de la empresa Austral ha denunciado en sede judicial que, tras su secuestro y tortura en octubre de 1980, fue forzado – como precio por su vida – a liquidar el Banco, y que esto tuvo en parte la finalidad de liberar esas acciones. El proceso judicial aún continúa (Saiegh, 2012; “El caso Saiegh, una causa demorada en la Corte y con un pedido formulado ante la CIDH”, *Télam*, 4-4-21, en: <https://www.telam.com.ar/notas/202104/549616-el-caso-saiegh-una-causa-demorada-en-la-corte-y-con-un-pedido-formulado-ante-la-cidh.html>).

marcha un nuevo intento de privatizarla, en el que el Estado se hacía cargo del pasivo. En agosto de 1987, Austral se vendió finalmente a un grupo local.

Mientras tanto, en el contexto del acuciante problema de la deuda externa, la inflación y el déficit fiscal, se presentaron en el Congreso varios proyectos para privatizar empresas estatales, entre ellas Aerolíneas Argentinas. Esta era relativamente eficiente, con una flota propia moderna, excelentes talleres – que prestaban servicios a otras aerolíneas – y simuladores propios y tenía en general superávit operativo;¹ cargaba, sin embargo, desde la dictadura, con una enorme deuda con bancos extranjeros, lo que frenaba cualquier posible proyecto de inversión, fundamentales con los cambios acelerados que estaba sufriendo el mercado aerocomercial mundial.² Por otra parte, desde 1986, los subsidios a la compañía habían sido sustancialmente recortados (Coloma; Gerchunoff; Olmos, 1994, p. 15). En febrero de 1988, el Ministro de Obras y Servicios Públicos, Rodolfo Terragno, firmó un memorándum de entendimiento con la empresa Scandinavian Airways (SAS), acordando la transferencia del 40% del paquete accionario de Aerolíneas. El objetivo al asociarse con SAS era dotar a Aerolíneas de capital y proveerle un gerenciamiento moderno (Thwaites Rey, 2001, p. 5). La ratificación del acuerdo estaba supeditada a la conformidad del Congreso, pero el oficialismo encontró una irreductible oposición por parte del peronismo y no pudo llevarse adelante.³

La crisis económica y política de 1988-1990, que forzó el traspaso anticipado del gobierno de Raúl Alfonsín a Carlos Menem, erosionó rápidamente las resistencias a la privatización. El nuevo gobierno (1989-1999) implementó una serie de políticas neoliberales, que incluyeron – con el apoyo del peronismo ahora devenido oficialismo – la venta de un buen número de

¹ Thwaites Rey (2001, p. 24) ha sostenido que, a excepción hecha de un posible exceso de personal, para 1987 su situación operativa era bastante aceptable (en términos de coeficiente de ocupación – 67% – y otros índices de eficiencia económica).

² A diferencia de muchas empresas que en 1982 habían podido licuar sus pasivos y estatizar sus deudas externas, a Aerolíneas se le negó ese mecanismo (Thwaites Rey, 2001, p. 5).

³ Como ha subrayado Camila Luna, la extranjerización de la empresa era uno de los principales puntos de crítica de la oposición política, pero también de los gremios aeronáuticos, frente a la propuesta de venta a SAS (Luna, 2017).

empresas del Estado al capital privado (nacional y extranjero), en procesos oscuros, veloces, desprolijos y, en muchos casos, lisa y llanamente corruptos.

Así, el capital mayoritario de Aerolíneas se licitó internacionalmente y se vendió a fines de 1990 a un consorcio controlado por la española Iberia, que la fusionó con Austral.⁴ Mabel Thwaites Rey ha señalado el carácter de acuerdo político entre gobiernos que tuvo la operación, que formaba parte de una estrategia de Iberia para conformar una “mega-aerolínea iberoamericana que la posicionara para competir con las gigantes europeas y norteamericanas, de cara a la inminente profundización de la desregulación del mercado aéreo” (Thwaites Rey, 2001, p. 5).

La privatización fue bastante escandalosa: Aerolíneas se vendió prácticamente sin deudas, que fueron absorbidas por el Estado Argentino, y se permitió a Iberia cargar el importe de la compra en el pasivo de Aerolíneas: es decir se la endeudó para comprarse a sí misma (Thwaites Rey, 2001, p. 6). Las condiciones del pliego de licitación nunca se cumplieron: la participación final de capitales argentinos fue mínima (el pliego establecía un 50%), el pago del grupo adquirente nunca se completó y terminó haciéndose en títulos de deuda pública (a valor nominal) en lugar de en efectivo, y el plan de acción y de inversiones originalmente previsto tampoco se cumplió del todo (Coloma; Gerchunoff; Olmos, 1994, p. 17).

La gestión de Iberia depredó el patrimonio de Aerolíneas, que perdió rutas, oficinas, simuladores, aviones y repuestos. El primer ejercicio mostró un patrimonio reducido a menos de la mitad y un pasivo de 550 millones de dólares (pese a que la empresa se había adquirido – como se señala arriba – casi sin deuda). Iberia se retiró en 1994 y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), que dependía del gobierno español, pasó a controlar las acciones de Aerolíneas. Entre 1997 y 2000, la compañía fue entregada a American Airlines para su gestión, nuevamente con resultados desastrosos y denuncias de vaciamiento. La deuda de Aerolíneas no cesó de crecer. Para el 2000, otra vez en manos de la SEPI, Aerolíneas estaba al borde de la quie-

⁴ Ya que el dueño de Austral, el empresario argentino Enrique Pescarmona, se sumó al consorcio liderado por Iberia que adquirió Aerolíneas.

bra, sin activos físicos y conservando solamente las rutas que Argentina tenía en virtud de acuerdos bilaterales entre estados. Para mediados de 2001 la compañía tenía una deuda de más de 900 millones de dólares (Thwaites Rey, 2001, p. 6). La decadencia de Aerolíneas, cuyo servicio se volvió cada vez más irregular, se dio paradójicamente en un contexto de franca expansión de la demanda aerocomercial mundial y local que, en la Argentina, fue aprovechada casi exclusivamente por empresas extranjeras (Lipovich, 2004, p. 89).

La privatización de Aerolíneas fue de la mano de una parcial desregulación del mercado aerocomercial local, con la promesa de traer modernización, aumento de la conectividad y tarifas más accesibles. La desregulación alentó a viejos y nuevos operadores privados. Entre los principales estaba LAPA, una empresa de capitales argentinos fundada en 1976 con un modelo de negocios basado en tarifas bajas y reducción de costos operativos y que, para 1996, explotaba el 30% del mercado aerocomercial local. Esa trayectoria se truncó en 1999, tras el grave accidente sufrido por un avión de la compañía en el Aeroparque de Buenos Aires, que puso en duda los estándares de seguridad con los que LAPA se conducía.⁵ Poco antes había surgido otra empresa local emblemática de los años noventa: Southern Winds (SW). Creada en 1996, basó su éxito en un modelo de aviones pequeños, vuelos regionales y rutas que evitaban la centralización en Buenos Aires. El aumento de la demanda y el nuevo y laxo marco regulatorio de las tarifas favorecieron una guerra que llevó a una baja sustancial de la tarifa media de casi el 30% entre 1993 y 1998 (Lipovich, 2004, p. 87).

Finalmente, durante los años noventa el gobierno encaró también la privatización parcial de los aeropuertos nacionales. Persiguiendo la (muy necesaria) modernización de la obsoleta infraestructura aérea, en un marco de incrementada demanda aerocomercial, en 1997 se creó el Sistema Nacional de Aeropuertos, con 57 aeropuertos, y se procedió a licitar la concesión a capitales privados de un “paquete” de 33 de ellos, que fue ganada por un consorcio de ca-

⁵ En agosto de 1999 un B7373 de LAPA no logró despegar en el Aeroparque porteño, cruzó la avenida y chocó contra construcciones cercanas al aeropuerto, incendiándose y causando la muerte de más de 60 personas.

pitales nacionales y extranjeros, Aeropuertos Argentina 2000 SA.⁶ La licitación establecía un plan de inversiones de 2200 millones de dólares, y un sistema de “subsidios cruzados” que permitía compensar las agudas diferencias de rentabilidad y tráfico de los diferentes aeropuertos (Lipovich, 2004, p. 94-101).

El panorama se complicó doblemente en 2001: se combinaron una crisis del transporte aerocomercial a nivel global, producto del atentado a las Torres Gemelas – que elevó el costo de los seguros – y del posterior aumento sostenido de los precios del petróleo, y la crisis nacional, con su correlato de contracción de la demanda y de devaluación. En medio de agudos conflictos gremiales y de una movilización pública para evitar su desguace bajo la consigna “todos somos Aerolíneas”, la compañía suspendió sus vuelos internacionales y entró en concurso de acreedores. La SEPI la traspasó a Air Comet, una empresa controlada por el grupo Marsans, por un valor simbólico de un dólar, y le otorgó además ayuda financiera. La operación despertó ciertas esperanzas de recuperación de la compañía, que pronto se verían defraudadas. También se frustró la confianza en las compañías privadas – que desde 2002 pasaron a ser también “de bandera” – de poder explotar rutas internacionales. LAPA, que cambió de manos en 2001 y 2002,⁷ quebró en abril de 2003 y SW, que había sido rescatada por el estado en 2001, dejó de operar en 2004, cuando tras un escándalo vinculado al narcotráfico (las “narcovalijas”), se le retiraron los subsidios.

De la mano de cierta recuperación de la demanda interna, por invitación del gobierno de Néstor Kirchner que buscaba de algún modo un reemplazo de LAPA y SW, en 2005 LAN Airlines creó una filial local (tras la fusión de LAN con TAM, pasaría ser Latam Argentina desde 2016). La empresa fue ganando espacio en el mercado, llegando a explotar el 32% en 2012: con una flota más moderna y homogénea que Aerolíneas fue capaz de ofrecer tarifas

⁶Más tarde se concesionaron otros aeropuertos del Sistema Nacional a otras empresas: London Supply SA, que construyó el Aeropuerto Internacional Valle de Conlara (Merlo, San Luis), y remodeló y explota los aeropuertos de Ushuaia, Calafate y Trelew, y Aeropuertos del Neuquén SA, que hizo lo propio con el aeropuerto de Neuquén (Lipovich, 2004, p. 102).

⁷Aeropuertos Argentina 2000 SA compró LAPA y parte del paquete accionario de SW. En 2002 LAPA se vendió a un grupo de capitales bolivianos.

más competitivas. Para la misma fecha salió de la cesación de pagos y parecía buscar recuperarse, pero la insatisfacción con el manejo del grupo Marsans llevó a que, entre 2006 y 2008, el gobierno iniciara las gestiones para “reargentinar” la compañía.

Finalmente, Aerolíneas fue expropiada en diciembre de 2008. En los años siguientes se invirtió en reequiparla, lo que permitió reducir costos de mantenimiento y combustible, ofrecer mejores servicios, más puntualidad y regularidad, y mayor confort. Entre 2009 y 2012 se sumaron 51 aeronaves. Se procuró también contrarrestar la centralización de las rutas en Buenos Aires, con conexiones directas entre ciudades del interior y el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y con los “corredores federales”, que enlazaron, por ejemplo, Córdoba con Mendoza, Neuquén y Comodoro Rivadavia.

Entre 2016 y 2018 la política aérea argentina volvió a cambiar. La proclamada “revolución de los aviones” abrió el mercado local a las empresas *low cost* al eliminar la banda tarifaria mínima, apostando a multiplicar conectividad aérea y pasajeros. El plan incluyó, además, inversiones para ampliar la capacidad de más de una veintena de aeropuertos y la habilitación para uso civil del aeropuerto de El Palomar, en el Gran Buenos Aires. Nuevas empresas comenzaron a operar en el mercado local: Andes, Avianca y las *low cost* Flybondi, Jet Smart y Norwegian. Forzadas por la competencia, Latam y Aerolíneas ofrecieron tarifas más bajas cobrando aparte servicios como el equipaje, la comida o la bebida a bordo. Para junio de 2019 la política se declaraba triunfante: la cantidad de pasajeros se había multiplicado (un 77% en 2018 respecto de 2015), del mismo modo que las conexiones directas entre ciudades del interior (un 63%) e inclusive las conexiones directas de ciudades del Interior con el exterior: Córdoba, Mendoza, Bariloche, Rosario (Ministerio de Transporte, 3 de enero de 2019). Fue un triunfo efímero. Los números de las aerolíneas mostraban una realidad más turbulenta y el tráfico comenzó a decrecer lentamente en 2019 y los primeros meses de 2020.⁸ En 2019 Andes quebró, y Avianca y Norwegian dejaron de operar; Latam Argentina tuvo una

⁸ Los movimientos en enero de 2020 se redujeron casi un 9% respecto de enero de 2019 (Empresa Argentina de Navegación Aérea, 2019 y 2020).

caída de su participación en el mercado y comenzó a tener problemas. Sobre esa realidad se impondría poco después un fenómeno impensado e inédito: la pandemia de COVID 19, que restringió duramente la circulación aérea en el mundo. En medio de la parálisis, Latam se fue del mercado argentino durante 2020; Jet Smart y Flybondi en noviembre de 2021 continúan operando.

Referencias

AEROLÍNEAS ARGENTINAS. **Eficiencia se escribe con números**. Libro Blanco sobre un falso dilema en política aérea. Buenos Aires: [s.n.], 1959.

AEROPOSTA EMPRESA MIXTA DE AERONAVEGACIÓN. **Memoria correspondiente a 1948**. Buenos Aires: Aeroposta Empresa Mixta de Aeronavegación, 1949.

ARGENTINA. Archivo General de la Nación. **Borrador de convenio entre Lagos del Sur y provincia de Neuquén, mayo de 1980**. Archivo Intermedio, caja 5. Argentina: Fondo Austral, 1980.

ARGENTINA. Ministerio de Transporte. **La Revolución de los Aviones**: en 2018 creció un 33% el número de pasajeros respecto de 2015, cerrando el mejor año de la historia. Buenos Aires, 03 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-revolucion-de-los-aviones-en-2018-crecio-un-33-el-numero-de-pasajeros-respecto-de-2015>. Acceso en: 15 jun. 2021.

ARGENTINA. Poder Ejecutivo Nacional. **Contestación al Pedido de Informes de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación**. Buenos Aires: Poder Ejecutivo Nacional, 1964.

COLOMA, G.; GERCHUNOFF, P.; OLMOS, M. **La privatización de Aerolíneas Argentinas**. Santiago de Chile: CEPAL, 1994.

DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL. **Complemento de la Memoria de la Dirección General de Aeronáutica Civil correspondiente a 1943**. Buenos Aires: [s.n.], 1944.

EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA. **Estadísticas**. Buenos Aires: [s.n.], 2019. Disponible en: <https://www.eana.com.ar/estadisticas>. Acceso en: 15 jun. 2021.

EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA. **Estadísticas**. Buenos Aires [s.n.], 2020. Disponible en: <https://www.eana.com.ar/estadisticas>. Acceso en: 15 jun. 2021.

FUERZA AÉREA ARGENTINA. **Plan Quinquenal de Aeronáutica 1947-1951**. Buenos Aires: [s.n.], 1946.

HANSEN, R. Argentinean Awakening. Birth and Rebirth of Commercial Aviation. Problems for the Future. **Flight International**, Buenos Aires, p. 417-419, sep. 1958.

LIPOVICH, G. **Transformaciones del sistema aeroportuario metropolitano de Buenos Aires en el contexto de la economía global**. 2004. 129 f. Tese (Doutorado en Filosofia y Letras) - Universidade de Bueno Aires, Buenos Aires, 2004.

LUNA, C. Una aproximación a la cuestión sindical y los procesos de privatización de Aerolíneas Argentinas y Austral (1983-2001). XIII Congreso Nacional de Ciencia Política. **Revista SAAP**, Buenos Aires, v. 11, n. 2, p. 387-399, 2017.

MACKENZIE, D. **ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization**. Toronto: University of Toronto Press, 2010.

NÁPOLI, B.; PEROSINO, M. C.; BOSISIO, W. **La dictadura del capital financiero**. El golpe militar corporativo y la trama bursátil. Buenos Aires: Editorial Peña Lillo, 2014

PIGLIA, M. Aviación comercial y fomento del progreso: la Aeroposta Argentina, el desarrollo de la Patagonia y los orígenes de la política aerocomercial (1927-1949). In: ROUGIER, M.; ODISIO, J. (ed.). **Estudios sobre planificación y desarrollo**. Vol. 1. Carapachay: Lenguaje Claro Editora, 2016. p. 27-58.

PIGLIA, M. Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas. **Revista de Historia de la Economía y la Empresa**, [s.l.], v. 12, p. 125-152, 2018.

PIGLIA, M. 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**, [s.l.], v. 40, n. 1, p. 44-61, 2019.

PIGLIA, M. La aviación comercial como afirmación de la soberanía y de la integración del territorio. El transporte aerocomercial durante el peronismo (1945-1955). **Pasado Abierto**, [s.l.], v. 6, n. 12, p. 99-121, 2020.

PIGLIA, M. Modernización técnica y trabajadores aéreos. El caso de la aviación comercial en Argentina en los años sesenta. **Historia y Sociedad**, [s.l.], v. 40, p. 63-88, 2021.

PIGLIA, M. Entre el libre mercado y la competencia regulada: La experiencia de las aerolíneas privadas en la Argentina en la primera 'revolución de los aviones' (1956-1966). In: VIDAL, J.; PIGLIA, M. (ed.). **Historia de la Aviación Comercial en América Latina, 1919-2019**. Cartagena: Universidad de Magdalena, 2022.

SAIEGH, E. **Justicia, justicia perseguirás**. El caso Eduardo Saiegh. Buenos Aires: Edición del autor, 2012.

THWAITES REY, M. **Alas rotas**: la política de privatización y quiebra de Aerolíneas Argentinas. Buenos Aires: Temas Grupo Editorial, 2001.

Entrevista

L.T. **Mecánico jubilado de Aerolíneas**. Entrevista concedida al autor. Buenos Aires, 18 de marzo de 2021.