

Renovación técnica, infraestructura aeroportuaria y conectividad aérea en el marco del “desarrollismo autoritario” (Argentina, 1966-1970)

MELINA PIGLIA

Introducción

Los años 60 fueron un período dorado para la aviación comercial en el mundo. Aunque en una escala más modesta y con una trayectoria poco lineal, el transporte aerocomercial recibió gran impulso, sobre todo en la segunda mitad de la década. En el marco de una economía que en 1964 entró en una fase expansiva,¹ la flota de sus líneas aéreas se modernizó y pasó a basarse centralmente en *jets*, los pasajeros transportados se duplicaron entre 1964 y 1969 y tanto la empresa estatal (Aerolíneas Argentinas) como la aerolínea privada (Austral) consiguieron mejorar su rentabilidad. En 1973 Aerolíneas Argentinas anunciaba por primera vez que había logrado eliminar su déficit, y Austral, que dejaría de necesitar subsidios estatales. La creciente actividad aérea puso en tensión al núcleo más duro de la aviación, la infraestructura, y las obras en los aeropuertos se volvieron

¹ La economía argentina, que atravesó momentos críticos en 1962 y 1963, entró en una fase expansiva entre 1964 y 1969 que llevó a un crecimiento del PBI a tasas relativamente altas (un promedio de alrededor del 5% anual). El consumo se expandió notablemente.

urgentes: entre 1967 y 1970, se inauguraron más de una docena de modernos aeropuertos.

Este trabajo se propone una primera mirada sobre este aspecto durante el gobierno de facto del Gral. Juan Carlos Onganía (1966-1970), cuando la infraestructura aeroportuaria pasó a primer plano en la agenda estatal.

En términos generales, todas las políticas económicas de la década pueden caber bajo un mismo laxo paraguas, el del “desarrollismo”: perseguían un mismo objetivo general: derrotar los problemas crónicos de estrangulamiento externo, déficit fiscal e inflación, limitaciones del proceso de desarrollo basado en la industrialización por sustitución de importaciones. Ese objetivo general se persiguió a través de una sucesión de políticas económicas de signos muy diferentes. La política económica del Onganiato implicó una ruptura con la previa, de corte más nacionalista. Se basó en la aplicación de un plan de estabilización heterodoxo y en la búsqueda de la eficiencia a través de una serie de medidas: la devaluación compensada, la recomposición de los ingresos del Estado, la reducción del empleo estatal y las inversiones en obra pública, entre ellas las vinculadas al transporte aerocomercial.

Como primera aproximación, este trabajo indaga en los planes de infraestructura aeronáutica de los años 60 y se pregunta hasta qué punto el impulso dado a la modernización de aeropuertos durante el Onganiato implicó un giro respecto de la política previa, pregunta que gana sentido en el marco de la inestabilidad política² y los violentos cambios de rumbo de las políticas económicas que caracterizó a esa década en Argentina.

² Argentina tuvo en esos años dos golpes de Estado –en 1962 y 1966–, a los que se sumaría un golpe de palacio –dentro del gobierno de facto– en 1970.

La lenta construcción de una infraestructura aérea, 1947-1966

La infraestructura aérea argentina, precaria y de variados orígenes (privada, militar, nacional, provincial), fue nacionalizada en 1945 por la misma normativa que nacionalizó el cabotaje comercial (Decreto 9.358/45). La construcción de infraestructura aérea tuvo un primer gran “salto” durante el gobierno de Juan D. Perón (1946-1955), en particular entre 1947 y 1952 (Piglia, 2020). Los primeros aeropuertos modernos, con pistas firmes, se construyeron entonces. Ezeiza, por supuesto, fue la gran obra, un aeropuerto internacional pensado para el tráfico futuro (Ballent, 2002). También se inauguraron aeropuertos modernos en las ciudades de Córdoba, Mendoza, Comodoro Rivadavia y Bariloche. A estos se sumaron otros con obras más modestas, que tenían una operatividad restringida y que, se pensaba, serían modernizados, 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 en materia de infraestructura aérea durante el peronismo, las deficiencias persistían. Muchas capitales de provincia, como San Juan o San Luis, tenían aeródromos con pistas de tierra, impracticables con mal tiempo; la mayoría de los aeropuertos de la Patagonia contaban con pistas de tierra, muchas de ellas con piedras sueltas, y en buena parte de las ciudades de la Mesopotamia la falta de infraestructura obligó a continuar volando hidroaviones hasta comienzos de los años 60, aunque estos resultaran muy poco rentables. Los aviones más pesados, como los DC-6, no podían operar en la mayoría de los aeropuertos.

A la Fuerza Aérea, que volvió a hacerse cargo de la aviación comercial a partir del golpe de Estado de 1955, le preocupaba este estado de cosas, sobre todo por consideraciones vinculadas a la defensa nacional. Una nueva normativa en 1956 y 1957 habilitó la operación de aerolíneas privadas en competencia con Aerolíneas Argentinas, y las

empresas sumaron sus voces a las quejas sobre la precariedad de los aeropuertos (Decretos ley 12.507/56 y 1.256/57). Los mismos decretos determinaron que, en el arreglo o construcción de la infraestructura aérea, podrían participar, además del Estado nacional, los Estados provinciales o municipales e incluso los particulares, con “ayuda federal”. Para ello, el gobierno de facto del Gral. Pedro E. Aramburu (1955-1958) estableció en enero de 1958 un aporte (vía crédito) de 2.000 millones de pesos m/n (equivalentes a 54 millones de dólares en enero de 1958, pero a 28 millones de dólares un año más tarde) para la modernización o construcción de 20 aeropuertos (Decreto 410/58). La situación parecía urgente. En 1959 el diario *La Prensa* mostraba un panorama de profundas deficiencias:

Sobre más de 50 aeródromos donde se realizan operaciones comerciales, solamente 7 cuentan con pistas pavimentadas, cuyo estado es, en algunos casos, deplorable. El servicio de protección contra incendios de las instalaciones o de los aviones, o ambos a la vez, prácticamente no existe. La iluminación de las pistas de aterrizaje se realiza con electricidad en 3 aeropuertos, y en el resto con lámparas alimentadas con kerosene. La casi totalidad de los radiofaros carece de equipos y de fuentes de alimentación duplicadas, y los elementos de radio ayudas, que son indispensables para la navegación y el vuelo a ciegas, en un 90 por ciento están fuera de las normas y recomendaciones de seguridad establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (“Editorial”, 20 de marzo de 1959).

En ese marco, se firmaron varios convenios con provincias, como San Juan y Corrientes, cuyos gobiernos provinciales destinaron partidas especiales a la expropiación de terrenos, estudios y obras de aeródromos. Sin embargo, el financiamiento nacional provino de otras partidas de la Secretaría de Aeronáutica, porque los aportes prometidos no se hicieron efectivos. A la vez, la ya mencionada devaluación del peso en 1958 volvió

aún más complicado el panorama. La situación continuó siendo muy precaria.

Simultáneamente, el número de vuelos se multiplicó. De un lado, las líneas aéreas privadas florecieron entre 1957 y 1961 (Piglia, en prensa). Del otro, Aerolíneas Argentinas inició un proceso de renovación de su flota que incrementó las frecuencias, destinos y volúmenes de pasajeros. En 1958, en buena medida como respuesta a la fuerte preocupación estatal por la reducción del déficit fiscal, se adquirieron reactores británicos Comet IV para reemplazar a los DC-6 en los servicios internacionales³, y en 1962 se renovó la flota de cabotaje, con 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 (Douglas DC-3 y DC-4 y Convair 240), aunque acabaron conviviendo con ella hasta 1966 (Piglia, 2018).

Ese incremento del tráfico aéreo entraba en tensión con la deficiente infraestructura aérea y llevó a un aumento en los accidentes. Según señalaba, en 1961, un radioperador en una carta de lectores, no solo las pistas eran muchas veces precarias, sino también lo eran las comunicaciones, la meteorología y la iluminación, cuyas limitaciones planteaban fuertes riesgos para la actividad aérea y aumentaban los costos operativos.

En tres, años y medio ocurrieron ocho graves accidentes que costaron la vida de 278 personas [...]. Todos los accidentes ocurrieron en condiciones meteorológicas adversas, lo que de por sí resulta significativo [...]. El servicio meteorológico, en nuestro territorio, es deficiente. No dispone de información en grandes áreas del país. A partir de las 21 horas, la mayoría de las estaciones cierran, no obteniéndose información durante la noche, lo que repercute en el pronóstico real de la evolución del tiempo, por falta de datos. [...]. A las deficiencias operativas señaladas en materia de comunicaciones por el sistema radiotelefónico, agregase el pésimo servicio de

³ Los DC-6 pasaron gradualmente a servir al cabotaje.

radiofaros y radiobalizas, que operan con muy escasa potencia, la mayoría sin duplicados; muchas veces, en los momentos más indispensables y críticos, no funcionan. [...]. Los faros luminosos, indicadores nocturnos de los aeropuertos, en general, casi siempre están fuera de servicio (“Carta de lectores”, 2 de agosto de 1961).

En ese marco, en marzo de 1961, el gobierno de Frondizi estableció un Plan General de Infraestructura Aero-náutica (Decreto 2.306/61), que contemplaba la modernización de la infraestructura aérea y que, entre otros objetivos, debía volver rentable la aviación comercial nacional. Sin dejar de lado los proyectos basados en convenios con provincias, ya en curso (que, de hecho, debían reforzarse con una ayuda federal más consistente), la iniciativa de las obras pasaba a estar en el Estado nacional y, dentro del Estado, centralizada en la Secretaría de Aeronáutica (Decreto 10.633/61).⁴ Ese control centralizado permitía establecer prioridades de obras, un aspecto nodal del nuevo plan. Se planificaron intervenciones en casi un centenar de aeropuertos, en el marco de un plan maestro para la conectividad aérea de todo el territorio dividido en jerarquías de aeropuertos y prioridades de obras, que permitía que se fueran completando a lo largo de varios años. Las obras más grandes, en ciudades principales, correspondían a los aeropuertos internacionales y totalizaban 25 aeropuertos; les seguían obras en varias decenas de localidades del interior de las provincias, ordenadas en tres grupos de prioridad decreciente. La escala financiera también era mayor; el decreto incluía los fondos prometidos por el decreto de 1958, pero recurría además al crédito extranjero, a partir de un convenio con el Fondo de Desarrollo Internacional, un

⁴ La Secretaría de Aeronáutica desde 1945 tenía, además, el control de la operación de los aeropuertos.

fugaz organismo norteamericano de crédito internacional.⁵ Según trascendió, el acuerdo prometía una primera transferencia de 34 millones de dólares y unas posteriores que debían llegar a sumar 160 o 170 millones de dólares (las fuentes difieren), cubriendo casi todo el presupuesto total del Plan de Infraestructura de 1961, que totalizaba 204 millones de dólares (casi \$ 17.000 m/n.) (“Aeropuertos a toda costa”, octubre de 1961; “Infraestructura Nacional”, enero de 1962).

Los créditos no parecen haberse hecho efectivos o las transferencias fueron muy pequeñas, y el propio organismo norteamericano fue disuelto poco después. De acuerdo con el propio Fondo de Desarrollo Internacional, el gobierno recibió en 1961 un préstamo de 24,6 millones de dólares para “desarrollo económico”, aunque no está claro si ese dinero se utilizó en obras de infraestructura aérea.⁶ Los únicos proyectos que avanzaron, en este contexto, fueron los que contaban con la participación y con los recursos de las provincias: así, en octubre de 1961, se inauguraron las obras iniciales en el aeropuerto de Corrientes, se iniciaron trabajos de envergadura en el de San Juan, que serían inaugurados en enero de 1966, y en Posadas se comenzó a nivelar la pista como paso previo al volcado del hormigón. En los años siguientes, se realizaron reparaciones en algunos aeropuertos para mantenerlos operativos, pero, en términos generales, poco y nada del ambicioso Plan de Infraestructuras se llevó adelante.

⁵ El Fondo de Desarrollo Internacional (Development Loan Fund [DLF]) había sido creado en 1957 con el objetivo de realizar préstamos “blandos” para proyectos concretos a países subdesarrollados.

⁶ Estas cifras son las que se consigna en el informe final del DLF, que fue disuelto en noviembre de 1961 y pasó a formar parte de un nuevo organismo, la Agencia para el Desarrollo Internacional (Hamilton, 1962). No hay indicación acerca de si, en el primer préstamo, estaba comprendido el proyecto de infraestructura aérea.

Los jets y la urgencia de las obras, 1966-1970

La compra de los Caravelle y Avro no resultó ser la mejor elección para operar el cabotaje en Argentina; ni esos aviones, ni los Comet del servicio internacional resultaron una solución para los problemas crónicos de déficit de Aerolíneas. Mientras tanto, Austral y ALA, las dos líneas aéreas privadas que todavía funcionaban en 1965 y que estaban virtualmente fusionadas, volaban con aeronaves a pistón –DC-4, Curtiss C-46, DC-3, y DC-6–, costosas de operar y mantener, y esperaban modernizar su flota en un corto plazo.

En 1965, se definió lo que sería el primer paso del nuevo proceso de modernización de la flota de Aerolíneas.⁷ Se efectuó la compra de seis *jets* Boeing B707 para reemplazar a los Comet en las rutas internacionales, que se confirmó en 1966. Dos B707 más se sumarían tras un acuerdo con Iberia un año más tarde. La llegada de los B707 permitió que en 1967 los Comet comenzaran a utilizarse para volar a destinos regionales y de cabotaje. La posibilidad, y luego la realidad, de disponer de los Comet para vuelos domésticos y los planes de renovación de Ala y Austral, que finalmente incorporaron *jets* BAC 1-11 400 en 1967, incrementaron la presión sobre los deficientes aeropuertos.

Desde enero de 1965, se sumaron nuevos recursos al financiamiento de la infraestructura aérea: la percepción de tasas aeroportuarias (Ley 13.041/64; Decreto 8.310/64). Se esperaba que aportaran un equivalente a un tercio de los recursos de los que se disponía para los aeropuertos. Poco antes, la Fuerza Aérea había creado una comisión para actualizar el Plan de Infraestructura Aeronáutica de 1961, teniendo en cuenta las necesidades técnicas de los nuevos

⁷ En enero de 1965, Aerolíneas elevó a la Fuerza Aérea un informe con las ofertas de Boeing, Douglas y British Aircraft y las especificaciones sobre los aviones. Los técnicos de Aerolíneas expresaron su inclinación por el B707 320C.

aviones (“Un plan de 54”, junio de 1966). Con estas exigencias, y ante la situación económica general del país, se encaraba el tema con “una nueva filosofía”: los costos de los aspectos operativos de los aeropuertos, así como de las redes meteorológicas y de comunicaciones y seguridad en vuelo, quedarían a cargo de la Secretaría de Aeronáutica, mientras que la construcción o modernización de estaciones para los pasajeros, a cargo de gobiernos provinciales, municipales o “fuerzas vivas”. El objetivo era, con el presupuesto destinado en el plan anterior a construir 4 o 5 aeropuertos, disponer de 54 aeródromos para la circulación segura, nocturna y diurna, distribuidos por todo el país. Se esperaba financiar el nuevo plan recurriendo a la Agencia Interamericana de Desarrollo.

El plan se dividía en cuatro niveles de prioridad; como en el de 1961, los dos primeros niveles abarcaban 25 aeropuertos. Respecto de 1961, el plan de 1966 incrementaba la cantidad de obras urgentes, de prioridad I, de 10 a 15. También introducía algunos cambios en las ciudades destinatarias: “subían” en el orden de prioridades Salta, Paraná, Corrientes, Resistencia, Rosario, Mendoza, Orán, Paso de los Libres, Santa Rosa y Curuzú Cuatiá; otras localidades, como Concordia, Iguazú, San Juan o el propio Aeroparque, en cambio, cayeron en la consideración a un tercer nivel (“Un plan de 54”, junio de 1966).

El Plan de Infraestructura Aeronáutica adquirió mayor impulso durante el gobierno de Onganía, que tomó el poder poco después. La coyuntura resultaba particularmente favorable a la modernización de la infraestructura aérea. Por un lado, como mencionáramos, los planes de renovar la flota doméstica para aumentar su rentabilidad chocaban con un límite duro: muy pocos aeropuertos eran capaces de operar *jets*; en 1966 solamente Ezeiza, Bariloche, Mendoza, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos lo podían hacer (Córdoba y Aeroparque, por ejemplo, necesitaban reformas y reparaciones importantes). Para Aerolíneas el problema no era tanto el presente, las dificultades ya existentes para

operar con los Caravelle y los Comet, sino el futuro próximo, en función de los planes para reemplazar los Avro por *jets* modernos y más grandes de media distancia, que empezaron a madurar en 1967.⁸ Para 1969 el asunto estaba más definido: Aerolíneas adquirió, con financiamiento del Eximp Bank y de Boeing, 6 Boeing B737. Además, había planes de, en el corto plazo, adquirir *jets* más grandes (los Jumbo B747), y los B707 pasarían también a utilizarse en destinos internos. Si las obras que mejoraban las pistas no se hacían rápidamente, algunos destinos –como Mar del Plata o Tucumán– sencillamente se quedarían sin conectividad aérea o pasarían a tener frecuencias más bajas y servicios más deficientes (operados por LADE, por ejemplo).

En segundo lugar, los aviones que se sumarían a la flota local doblaban o triplicaban la cantidad de pasajeros de un Avro, un Caravelle o un DC-6: no solo requerían pistas aptas, sino que implicaban la construcción de aerostaciones más grandes, con capacidad para atender a ese número mayor de pasajeros y de administrar el creciente volumen de equipaje. En Bahía Blanca, por ejemplo, en 1967 los pasajeros debían esperar en sus automóviles el momento de la partida de sus vuelos, ya que las instalaciones no tenían una sala de espera capaz de albergarlos a todos. Esta cuestión era especialmente preocupante en el caso de Ezeiza, el mejor y más moderno de los aeropuertos argentinos: en pocos años las aerolíneas internacionales, y más tarde Aerolíneas Argentinas, estarían operando con los nuevos gigantes (los B747, los DC10); para ello era necesaria una reforma que permitiera “procesar” simultáneamente enormes volúmenes de pasajeros y de equipaje. Afirmaba *Confirmado* en marzo de 1967: “En verdad, el aeropuerto más grande del mundo nació chico; la única previsión consistió en las pistas, que afrontaron con éxito el violento traspaso de los aparatos con motor de pistón a los pesadísimos jets

⁸ Se pensaba además en la posibilidad de adquirir también turbohélices más pequeños para rutas más cortas.

de hoy” (“Ezeiza: El duro aprendizaje”, 2 de marzo de 1967). En abril de 1966, se aprobó un anteproyecto de reforma del aeropuerto para que fuera posible pasar de atender 8 aviones simultáneos a 22 y manejar un volumen de pasajeros entre 5 y 10 veces superior. El anteproyecto creaba espacios diferenciados para pasajeros en espera de partir y pasajeros que arribaban, cintas transportadoras subterráneas y dos carruseles para los equipajes, instalaciones para que, al descenso de los aviones, los pasajeros no tuvieran que trasladarse a la intemperie hasta la aeroestación y amplios estacionamientos para automóviles. Las obras, sin embargo, se demoraron varios años. Todavía en 1970, con las obras sin licitar, *La Nación* dudaba de la capacidad de la aeroestación –no de las pistas– de recibir “la afluencia humana” que implicaban los nuevos Jumbo, que acaban de empezar a volar en el mundo: “Hemos visto llegar tres 707 simultáneamente a Ezeiza y cómo despachar a través de los controles sanitarios, de inmigración y de aduana a sus casi 250 pasajeros llevó casi un par de horas” (“El avión más grande”, 12 de diciembre de 1970). Finalmente, la reforma de Ezeiza se licitó a fines de ese año y las obras de la primera etapa se inauguraron en 1972.

En tercer lugar, el momento era propicio: los planes de la Fuerza Aérea, que tenían su propia lógica y atendían a preocupaciones estratégicas vinculadas a la idea del poder aéreo y a sus propias perspectivas acerca del desarrollo, confluían con la política económica que llevaba adelante el poderoso ministro de Economía, Adalberto Krieger Vasena. Heterodoxo, aunque de inspiración liberal, favorable al gran capital concentrado y preocupado por reducir el déficit fiscal (en especial de las empresas públicas), Krieger Vasena consideraba que la inversión del Estado en obras públicas –entre ellas la infraestructura de transporte– permitiría dinamizar la economía para crear oportunidades y estímulos para la inversión privada (Aroskind, 2003, pp. 103-105). Por otra parte, tenía una actitud muy favorable al endeudamiento externo y buenos contactos en el mundo financiero

internacional. El Plan de Infraestructura Aeronáutica contó entonces con la decisión política, los recursos y las facilidades que daba no tener que lidiar con los “obstáculos” de la política democrática.

De ese modo, a diferencia de lo sucedido con el Plan de 1961, muchas de las obras previstas en el de 1967 se construyeron en los años siguientes. La lista es impresionante: entre 1967 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. Las obras realizadas –salvo una– figuraban en la lista de 25 aeropuertos de prioridad I y II, aunque el orden en que se llevaron a cabo alteraba las prioridades del plan: las obras de prioridad I en los aeropuertos de Salta y Río Gallegos no comenzaron hasta 1973 y 1972, respectivamente, y en cambio se avanzó rápidamente con obras catalogadas como de prioridad II, como Paso de los Libres, o de prioridad III, como Viedma o Concordia.

Algunas observaciones a modo de conclusión

En términos generales, como vimos, todos los gobiernos de los años 60, que perseguían el desarrollo, pusieron al transporte y a la infraestructura en el centro. En torno a la infraestructura de transporte, se debatió el papel del Estado, la cuestión de la eficiencia, las posibilidades de modernizar la economía y acabar con sus cuellos de botella.

Vistas de cerca, sin embargo, las políticas económicas, incluso las políticas respecto de la aviación comercial, fueron muy contrastantes. No obstante, la política relativa a la infraestructura aeronáutica muestra una fuerte continuidad y coherencia a lo largo de toda la década. La clave de esa continuidad es clara: la Fuerza Aérea tuvo el control de la planificación, la construcción y la administración, como

también de los aeropuertos, durante todo el período. En ese contexto, el plan maestro para la construcción de un sistema de aeropuertos pudo diseñarse en 1961 y aplicarse muy parcialmente mientras dependió de recursos escasos (los que aportaba la Fuerza Aérea y los que podían destinar las provincias) y con mucho vigor cuando se consiguieron recursos de envergadura (centralmente, vía endeudamiento externo, en el marco de un gobierno que apostaba a la modernización y la eficiencia a través la inversión pública en infraestructura).

A la hora de poner en ejecución el plan, operaron otras fuerzas y demandas. La cuestión de la renovación técnica de la flota de Aerolíneas –acicateada por la necesidad de volver eficiente a la empresa– fue, como vimos, un elemento crucial para volver urgentes algunas obras. Las decisiones al respecto eran un asunto técnico y económico, pero también político, porque implicaban un cierto reparto del mercado aerocomercial doméstico y también tenían consecuencias sobre la conectividad territorial, ya que los aviones más grandes eran más rentables en rutas largas y con menos escalas. En los procesos de toma de decisión, además, la Fuerza Aérea estuvo involucrada de modo más o menos directo: en gobiernos constitucionales y de facto, los presidentes de Aerolíneas fueron militares retirados y, desde 1968, la mayor parte de los gerentes y subgerentes también lo eran.

Por supuesto, parte de las exigencias sobre los aeropuertos excedían las decisiones de Aerolíneas respecto de su flota: Ezeiza debía ser modernizada porque, más allá de que Aerolíneas continuara volando B7070, lo previsible era que las aerolíneas internacionales pasaran a operar aviones mucho más grandes. Ala y Austral, por su parte, también estaban en su propio proceso de modernización y demandaban pública y privadamente –muchos de sus pilotos y varios de sus directores eran militares prominentes– los aeropuertos que necesitaban.

Lo que subyace es la aceleración del cambio técnico en aviación: la infraestructura aeronáutica comienza a ser pensada en la Argentina no solo en la dicotomía atraso/modernidad (nuestros deficientes aeropuertos/los aeropuertos modernos que necesitamos), sino también en una lógica de modernización permanente. Los aeropuertos empiezan a planificarse para el futuro, y ese futuro incluye en el corto o mediano plazo aparatos de nuevo tipo ya conocidos a los que la infraestructura debe adaptarse (como vimos con el caso de los gigantes de los que ya se hablaba en 1967, cuando todavía estaban en producción, o de los *jets* de mediano alcance cuya compra comenzó a evaluar Aerolíneas ese mismo año). Incluye también, en un plazo más largo, cambios de dirección más incierta, pero que se considera llegarán inexorablemente, en el paradigma técnico de los aviones (con aeronaves que se imaginan o se avizoran en las ferias de aviación) y, con ello, la necesidad de nuevas modernizaciones de la infraestructura aérea.

Los aeropuertos, como otras infraestructuras, son, por supuesto, materialidades atravesadas por dimensiones culturales, tecnológicas, económicas, sociales, políticas. Este trabajo ha optado por examinar –de modo parcial e incompleto– el cruce entre infraestructura y política. Otras cuestiones que no hemos abordado aquí se abren también para la investigación futura de este cruce.

En primer lugar, los procesos de renovación técnica de las flotas y de modernización de los aeropuertos estuvieron cruzados por una dimensión internacional que es necesario explorar más minuciosamente en el futuro. En la posguerra de la Segunda Guerra Mundial, la acción reguladora de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional) y de la IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo, una asociación de aerolíneas) tendió a homogeneizar tarifas, prácticas y procedimientos en el transporte aerocomercial mundial, y por tanto a exigir “pisos” mínimos de requerimientos técnicos e infraestructurales, al menos para los servicios internacionales. A la vez, en los procesos de toma

de decisiones intervenían grandes empresas extranjeras y sus *lobbyistas* locales: fábricas de aviones, empresas de *leasing* de aeronaves, aseguradoras, aerolíneas (como Iberia). En muchos casos, como ha mostrado Javier Vidal para Iberia, la política aérea –incluidas las estrategias de renovación de la flota– formaba parte de las negociaciones entre Estados (Vidal, en prensa).

En segundo lugar, la modernización de los aeropuertos merecería una atención con un foco puesto en lo local-regional. La lista de las obras efectivamente realizadas entre 1966-1970, que alteraron en parte las prioridades del Plan, abre una línea de interrogantes acerca del modo en que, en torno a estas obras, se articulaban las expectativas (y presiones) de las tres Fuerzas Armadas, de las empresas aéreas y otros negocios, de las elites locales y los gobiernos provinciales, y acerca de cómo se tramitaban los conflictos y negociaciones entre ellas en el contexto de la dictadura.

Historiar estas infraestructuras implica además entrar en otras dimensiones: lo cultural y lo social, las representaciones, las prácticas, los usos y los sujetos. De un lado, el desfase entre las obras y la modernización de la flota y los limitados recursos pone en el centro de la cuestión el modo efectivo en que funcionaron cotidianamente (por años) esas infraestructuras, deficientes pero operativas, y hasta qué punto emergieron tecnologías que podríamos llamar “criollas” o “híbridas”,⁹ de la mano de la agencia (y del ingenio) de los operadores (mecánicos, controladores, radioperadores, pilotos, personal de mantenimiento de los aeropuertos, etc.). Del otro lado, el habitar estas infraestructuras criollas formaba parte central de la experiencia del viaje en avión de los pasajeros, que procedían mayoritariamente de las clases altas y medias altas. Estos contrastaban sus aspiraciones a

⁹ Lo planteamos aquí en la línea en la que David Edgerton (2007) define las tecnologías criollas, haciendo referencia al uso local de tecnologías importadas creadas en otros contextos geográficos o tiempos; muy frecuentemente, estas derivan en híbridos en donde tecnologías de diferentes orígenes o temporalidades crean una tecnología local nueva.

una modernidad cosmopolita y refinada, moldeadas por los arquetipos de la cultura norteamericana o por sus experiencias de otros aeropuertos, con las deficiencias, el mal trato, las demoras y el mal funcionamiento. Como en otros terrenos, estas experiencias generaron una narrativa de la frustración –que la prensa se ocupaba de retratar periódicamente– que aportaba a la construcción compleja de la identidad argentina en los años 60, mezclando esas aspiraciones, el fastidio por lo que no llegaba a ser como “en el mundo” y el orgullo por el ingenio argentino.

Referencias

- Aeroespacio. Revista Nacional Aeronáutica y Espacial* (octubre de 1961). “Aeropuertos a toda costa”.
- Aeroespacio. Revista Nacional Aeronáutica y Espacial* (enero de 1962). “Infraestructura Nacional”.
- Aeroespacio. Revista Nacional Aeronáutica y Espacial* (junio de 1966). “Un plan de 54 Aeródromos para todo el país”.
- Aroskind, R. (2003). “El país del desarrollo posible”. En D. James (dir.), *Nueva Historia Argentina. Tomo IX* (pp. 103-105). Sudamericana.
- Ballent, A. (2002). “El peronismo y sus escenarios. La operación territorial de Ezeiza (1944-1955)”. *Entrepasados*, 22, 7-25.
- Confirmado* (2 de marzo de 1967). “Ezeiza: El duro aprendizaje de la utilidad”. Archivo Privado Pablo Potenze.
- Edgerton, D. (2007). “Creole Technology and Global History. Rethinking How Things Travel in Space and Time”. *HoST*, 1, 75-112.
- Hamilton, F. (1962). *Terminal Report of the Development Loan Fund. August 1957-November 1961*. Development Loan Fund. En bit.ly/3n7d7zB.
- La Nación* (12 de diciembre de 1970). “El avión más grande, Ezeiza y el futuro”. Archivo Privado Pablo Potenze.

- La Prensa* (20 de marzo de 1959). “Editorial”. Archivo Privado Pablo Potenze.
- La Prensa* (2 de agosto de 1961). “Carta de lectores: Los accidentes aéreos en nuestro país”. Archivo Privado Pablo Potenze.
- Piglia, M. (2018). “Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas”. *Revista de Historia de la Economía y la Empresa*, 12, 125-152.
- Piglia, M. (2020). “La aviación comercial como afirmación de la soberanía y de la integración del territorio. El transporte aerocomercial durante el peronismo (1945-1955)”. *Pasado Abierto*, 6(12), 99-121.
- Piglia, M. (en prensa). “Entre el libre mercado y la concurrencia regulada: La experiencia de las aerolíneas privadas en la Argentina en la primera ‘revolución de los aviones’ (1956-1966)”.
- Vidal Olivares, J. (en prensa). “La estrategia comercial de Iberia en América Latina a finales del franquismo: los objetivos políticos de la diplomacia aérea del Plan Iberoamericano, 1969-1974”. En J. Vidal Olivares y M. Piglia (eds.), *Un siglo de aviación comercial en América Latina (1919-2019)*. Universidad de Magdalena.