

El apogeo de la “ciudad de todos”

Mar del Plata en los años sesenta

Elisa Pastoriza - Melina Piglia

Coeditoras

**EL APOGEO DE LA
“CIUDAD DE TODOS”**

Mar del Plata en los años sesenta

Elisa Pastoriza y Melina Piglia
(Compiladoras)



El apogeo de la ciudad de todos / Elisa Pastoriza ... [et al.] ; compilación de Elisa Pastoriza ; Melina Piglia . - 1a ed - Mar del Plata : EUDEM, 2023.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-8997-39-1

1. Historia. I. Pastoriza, Elisa, comp. II. Piglia, Melina, comp.

CDD 306.09

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723 de Propiedad Intelectual.

Prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio o método,
sin autorización previa de los autores.

ISBN: 978-987-8997-39-1

Este libro fue evaluado por la Dra. María Estela Spinelli

Primera edición: diciembre 2023

© 2023, Elisa Pastoriza y Melina Piglia

© 2023, EUDEM

Editorial de la Universidad Nacional de Mar del Plata
Jujuy 1731 / Mar del Plata / Argentina

Arte y Diagramación: Luciano Alem y Rocío Magnani

Impreso en: Departamento de servicios Gráficos de la UNMDP,
Formosa 3485, Mar del Plata.



Libro
Universitario
Argentino

ÍNDICE

Introducción	6
La plenitud de la ciudad de todos	11
Multitudes, prácticas del ocio, urbanización y representaciones <i>Elisa Pastoriza</i>	
Entre dictaduras y democracias	62
Las políticas públicas en turismo en la Mar del Plata de los años sesenta <i>Daniela Castellucci y Felipe García</i>	
Imaginario e infraestructura	90
Los planes de modernización del aeropuerto y los proyectos de “internacionalización” del balneario <i>Camila Luna y Melina Piglia</i>	
Trayectorias laborales, trabajo estacional e identidades... 124	
Empleados de casino y trabajadores/as de hotel (Mar del Plata, 1960) <i>Marcelo Pedetta y Débora Garazi</i>	
Don Demetrio: el “griego Eliádes”	149
Modernidad y progreso edilicio en la Mar del Plata de los años sesenta <i>Victor Pegoraro y Talía Pilcic</i>	
El teatro marplatense en los años sesenta.....	169
Primeros centros culturales y una <i>Comedia</i> <i>Gabriel Cabrejas</i>	
Mar del Plata y la institucionalización del arte	204
Entre la distinción y la oscuridad <i>Susana Delgado</i>	

Índice

Isidoro y Mafalda en Mar del Plata	239
Diagnóstico por imágenes <i>Gabriel Cabrejas</i>	
Mar del Plata “La perla del Atlántico”	268
Un ensayo de <i>Life en español</i> sobre fotografías de Dimitri Kessel <i>Susana Delgado y Miguel Ángel Taroncher</i>	
Bibliografía	302
A propósito de los autores.....	317

IMAGINARIOS E INFRAESTRUCTURA
Los planes de modernización del aeropuerto y los proyectos
de “internacionalización” del balneario

Camila Luna y Melina Piglia



”Vista del aeropuerto de Mar del Plata”
Fototeca Diario *La Capital*, noviembre de 1970

Introducción

En marzo de 2018, el Ministro de Transporte anunció obras millonarias para modernizar el aeropuerto de Mar del Plata, tras una temporada récord de 122.000 pasajeros. El anuncio, que se vinculaba con el incremento de servicios *low-cost*, generó rápidamente demandas o expectativas respecto de la llegada de “vuelos internacionales”.¹⁴⁹

La posibilidad de atraer al turismo internacional y la esperanza de lograrlo a través de una modernización del aeropuerto, fueron un tema recurrente en la ciudad durante varias décadas; este capítulo atiende a esa cuestión en una coyuntura particularmente activa, la de los años sesenta, que culminaría en 1968 con la primera reforma importante del aeropuerto, la cual le permitió a Mar del Plata recibir aviones *jet*.

El proyecto de reforma del aeropuerto y los debates en torno a él tienen, obviamente, una dimensión local: el aeropuerto está situado en las afueras de la ciudad y responde a las demandas y expectativas de los intereses marplatenses. Sin embargo, como otras infraestructuras, los aeropuertos tienen una importante dimensión trans-local: conectan con espacios distantes y en ellos se cruzan jurisdicciones provinciales, municipales y nacionales, civiles y militares. Se trata, asimismo, de infraestructuras costosas, cuyas obras dependen de fondos cuantiosos, lo que involucra gestión y financiamiento nacional y, frecuentemente, internacional. Además, como veremos, desde la segunda mitad del siglo XX, los aeropuertos están sujetos a normativas y requerimientos técnicos internacionales, como los de la Organización Internacional de la Aviación Civil o de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional,¹⁵⁰ pero también los exigidos por las compañías productoras o de leasing de aviones y las aseguradoras. Por otro lado, como otras infraestructuras, los aeropuertos no incluyen solamente

149 “Anuncian obras por \$230 millones para mejorar y ampliar el aeropuerto de Mar del Plata”, *La Capital*, 5 de marzo de 2018, s/n.

150 La Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) es una agencia de las Naciones Unidas creada por el Convenio de Chicago (1944), para regular la aeronáutica internacional. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) es una asociación que reúne a las principales líneas aéreas comerciales internacionales, fundada en 1945.

materialidades, tecnologías y regulaciones: se trata de obras públicas fuertemente significativas. En los años sesenta estas significaciones también tenían una dimensión internacional: estaban modeladas en buena parte por los discursos y recomendaciones de organismos internacionales que cifraban en la infraestructura de transporte (y en el turismo internacional), una de las claves para el desarrollo de América Latina.

Si bien mucho más escasamente que los ferrocarriles o las carreteras, la historia de la aviación y sus espacios han recibido alguna atención académica. En Argentina, Anahí Ballent, ha analizado la construcción del aeropuerto internacional de Ezeiza en la Argentina de mediados del siglo XX como una compleja operación territorial que incluía barrios y autopistas y que buscaba impulsar la “conciencia aérea” y convertir al aeropuerto en un atractivo turístico.¹⁵¹ Por nuestra parte, en trabajos anteriores hemos estudiado algunos aspectos infraestructurales de la aviación comercial en la Argentina, haciendo foco en las transformaciones de las rutas aéreas, en las tensiones entre tecnología aérea e infraestructura de tierra, y en la política de construcción de aeropuertos del peronismo y de los gobiernos de Arturo Frondizi y Juan Carlos Onganía.¹⁵² A nivel internacional, la mayoría de los trabajos sobre historia de los aeropuertos han adoptado una perspectiva urbanística y se han concentrado en los grandes aeropuertos internacionales, como el de Schiphol en Ámsterdam.¹⁵³ Resulta interesante, en ese marco, el trabajo pionero de Janet Bednarek sobre los aeropuertos de gestión local norteamericanos, que muestra hasta qué punto funcionaba, en torno a los aeropuertos, la idea de que la construcción de la infraestructura aeroportuaria podía producir su propia demanda (un aeropuerto adecuado atraería a las aerolíneas

151 Ballent, A. (2002). “El peronismo y sus escenarios. La operación territorial de Ezeiza (1944-1955)”. En *Entre pasados*, N°22.

152 Piglia, M. (2021). “Renovación técnica, infraestructura aeroportuaria y conectividad aérea en el marco del ‘desarrollismo autoritario’. Argentina 1966-1970”. En Valeria Gruschetsky, Melina Piglia y Dhan Zunino Singh (eds.), *Pensar las infraestructuras en América Latina*. Buenos Aires: Teseo.

153 Cresswell, T. (2006). “*On the move. Mobility in the Modern Western World*”. Londres y Nueva York: Routledge.

comerciales) y generar demanda turística para las localidades.¹⁵⁴ Por otro lado, este capítulo dialoga también con las producciones de la historia del turismo y, en especial respecto de la historia del turismo en Mar del Plata. En ese sentido continúa con una serie de reflexiones iniciadas en otros trabajos sobre las representaciones de Mar del Plata como ciudad turística, y el modo en que se configuraron sobre esa base las políticas para el balneario.¹⁵⁵ A la vez, abreva en una serie de trabajos que han comenzado a explorar la influencia de organismos internacionales como la CEPAL en la conformación de las concepciones dominantes acerca del vínculo entre turismo y desarrollo económico en Sudamérica.¹⁵⁶

La historia del Aeropuerto

El primer vuelo comercial llegó a Mar del Plata en enero de 1930. Se trataba de un servicio experimental de Aeroposta Argentina (filial local de la francesa *Aeropostale*) y no duró más allá de ese verano. Incómodo e inseguro, el avión debe haber competido muy mal con el tren, que ofrecía por entonces posibilidades seguras y confortables para trasladarse desde Buenos Aires a la ciudad balnearia. Los vuelos de Aeroposta debieron ser suspendidos en 1931 por falta de financiamiento, mientras en Francia la empresa matriz entraba en

154 Bednarek, J. D. (2001). *America's Airports. Airfield development. 1918-1947*. College Station Tx: Texas A&M University Press.

155 Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa; Pastoriza, E. y Piglia, M. (2017). “La construcción de políticas turísticas orientadas a los sectores medios durante el primer peronismo. Argentina 1946-1955”. En *Licere*, vol. 20, N°1.

156 Capanegra, C. A. (2006). “La política turística en la Argentina en el siglo XX”. En *Aportes y Transferencias*, vol. 10, N° 1.

Capanegra, C. A. (2010). “El desarrollo turístico como estrategia política del Estado: de la política en turismo a la política turística argentina, 1900-1975”. En *Aportes y transferencias*, vol. 14, N° 1;

Campodónico, R. (2019). “Los inicios de la regionalización turística: Uruguay en la década del 60”, en *Registros*, vol. 15, N° 2.

liquidación judicial; unos meses más tarde volvía a operar con apoyo del Estado, aunque solamente en la ruta a la Patagonia.

La infraestructura de tierra requerida en un comienzo era muy sencilla, pero se fue complejizando a medida que aparecieron máquinas más modernas. Entre 1931 y 1933 se lanzaron al mercado aviones de nuevo tipo, de fuselaje metálico, que tenían sistemas de navegación más modernos (por radio) y mayor capacidad de carga útil (como los Junkers Ju 52 -17 pasajeros- o los famosos Douglas DC-3 -21 a 28 pasajeros más tres tripulantes). Para 1936, aviones de ese tipo volaban en Argentina y las aerolíneas (Panagra -norteamericana- y Aeroposta -por entonces de capital nacional) desarrollaron sus servicios de meteorología y radio. A esa infraestructura privada se sumaba las de los aeroclubes, que se habían multiplicado en los años veinte y treinta y los aeródromos del ejército y la marina, que tenían ramas aéreas desde la década de 1910. Los estados provinciales desarrollaron también en esos años sus propios servicios aéreos y construyeron aeródromos que generalmente quedaban a cargo de los aeroclubes.

En 1936 el gobierno de Manuel Fresco (1936-1940) encaró la construcción de aeródromos en la provincia de Buenos Aires y la organización de la aeronáutica provincial. La ley 4488/36, autorizó al Poder Ejecutivo a expropiar las tierras necesarias para formar veintidós aeródromos.¹⁵⁷ Para 1939 ya se habían adquirido 109 hectáreas en la actual Base Aérea de Mar del Plata¹⁵⁸; ese mismo año se fundó el Aero Club Mar del Plata, que quedó a cargo de la operación del aeródromo.

En 1945 el panorama cambió profundamente para la aviación civil y comercial en la Argentina. El gobierno de facto del Gral. Edelmiro J. Farrell, dictó en 1945 una serie de decretos que buscaban darle unidad a la política argentina en materia de aeronavegación. En enero, se creó la Secretaría de Aeronáutica; con eso, la Fuerza Aérea nacía como fuerza armada autónoma. Poco después, en abril, una nueva

157 Unos meses más tarde, la ley 4539 (sancionada el 24 de abril de 1937), incluyó las obras necesarias para el cumplimiento de la ley 4488 en el plan de trabajos públicos 1937-1939.

158 Mensaje del gobernador de la provincia de Buenos Aires, Doctor Manuel A. Fresco a la Honorable Legislatura (2 de mayo de 1939), La Plata, p. 154.

norma reservaba las líneas aéreas de cabotaje para el Estado o para empresas mixtas, en las que los privados debían ser argentinos residentes en el país; el decreto asimismo establecía la soberanía sobre el espacio aéreo nacional, estatizaba toda la infraestructura de tierra, aeródromos y aeropuertos, comunicaciones y meteorología y ponía en manos de la Secretaría de Aeronáutica el fomento de la aviación comercial y deportiva.¹⁵⁹ Ya en 1944 el Ministro de Obras Públicas, Juan Pistarini, Juan D. Perón (ministro de Guerra) y Alberto Teisaire (Ministro de Marina) habían resuelto la construcción de un gran aeropuerto internacional en Ezeiza, con un proyecto que respondía no al tráfico existente, sino a las optimistas expectativas respecto del tráfico aerocomercial de la Argentina en la posguerra.¹⁶⁰

El gobierno de la Provincia interpretó que el decreto, luego reafirmado por una ley nacional, no se contradecía con la continuación de las obras aeronáuticas provinciales: en julio de 1945, un decreto provincial autorizó nuevas adquisiciones de campos con destino al establecimiento de aeródromos en el territorio de la provincia y la prosecución de las obras de infraestructura aeronáutica iniciadas a finales de los años treinta.¹⁶¹ Si bien las obras de aviación no se incluyeron en el Plan Inicial de Obras Públicas de la provincia (1947), el Plan de Trabajos Públicos 1947-1949, destinó un 3% del total presupuestado al “fomento de la aviación”, la mitad de lo asignado a obras ferroviarias.¹⁶² En este último se incluía la expropiación de campos para

159 Decreto 9358/45 (27 de abril de 1945). En 1948, la Dirección de Aeronáutica Civil (que dependía de la Secretaría de Aeronáutica), pasó a la órbita del Ministerio de Transporte. Eso dejó a la aviación comercial argentina durante décadas entre dos aguas: el control de las Fuerza Aérea y el control civil.

160 Comenzada la obra en diciembre de 1945, fue oficialmente inaugurado el 30 de abril de 1949. Un año antes, se había inaugurado el aeroparque de la ciudad de Buenos Aires, en terrenos cercanos al Río de La Plata; Inicialmente iba a tener también una dársena para hidroaviones, pero no llegó a construirse. Ambos aeropuertos se originaban en la sanción de la ley 12285/1935 que establecía la construcción de un aeropuerto para la ciudad de Buenos Aires, Ballent, A., *op. cit.*, p. 10.

161 Decreto 10433/45.

162 Ley 5142/47.

la ampliación del Aeropuerto Mar del Plata y la construcción de una pista de aterrizaje.¹⁶³

En diciembre de 1945 el aeródromo de Mar del Plata volvió a recibir vuelos comerciales regulares. Los primeros fueron los de LADE, la empresa aérea organizada por el Ejército en 1942, y que tenía rutas hacia la Patagonia andina. En sus primeros 5 meses, transportó cerca de 3500 pasajeros, y en los años siguientes realizó más de 300 vuelos al año sobre esa ruta (véase Imagen N°1). Poco después, en 1946, la Aeroposta también inició vuelos a Mar del Plata, durante la temporada; estos parecen haber resultado rentables, ya que Aeroposta los encaró sin percibir subsidio por ellos (el resto de sus rutas estaban fuertemente subsidiadas). El aeropuerto de Mar del Plata funcionaba por entonces como una base mixta civil-militar, compartiendo el predio con el Aero Club Mar del Plata (luego relocalizado en su ubicación actual, en un terreno municipal sobre la ruta 88). El aeropuerto estuvo ausente del Plan de Quinquenal Aeronáutico, formulado en 1947, pero en 1949 fue destinatario de fuertes inversiones nacionales: se construyó una pista pavimentada, se invirtió en redes eléctricas y telefónicas y en la construcción de la estación de pasajeros.¹⁶⁴

En 1949, en medio del déficit creciente de las tres empresas mixtas que atendían los vuelos internos (ZONDA, ALFA y Aeroposta empresa mixta) y de la línea internacional, FAMA, todas creadas a partir del decreto de 1945, Perón resolvió su nacionalización y su fusión una única aerolínea de bandera; al año siguiente nacía Aerolíneas Argentinas. Los vuelos a Mar del Plata, hasta entonces realizados por Aeroposta y LADE, pasaron a estar exclusivamente a cargo de Aerolíneas Argentinas. Esta situación cambiaría nuevamente en 1956, cuando el gobierno de Aramburu rompió el monopolio de Aerolíneas Argentinas sobre las rutas internas¹⁶⁵, autorizando su explotación por empresas privadas. Se crearon así numerosas líneas aéreas, que espera-

163 Memoria del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (MOP) (1947), p. 44.

164 Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos (1949), pp. 506, 509 y 521.

165 En medio de un intenso debate –al interior de las propias Fuerzas Armadas– sobre el futuro de la propia línea de bandera.

ban hacerse con jugosos subsidios estatales. Pocas lograron sobrevivir; las más longevas serían Aerotransportes Litoral Argentino Sociedad Anónima (ALA) y Austral que, aunque eran empresas separadas, estaban fusionadas de hecho desde 1961. El Estado continuaba controlando el cabotaje ya que repartía el mercado asignando a las empresas cuotas máximas de asientos a ofrecer: en 1963, por ejemplo, un 68,7% se le asignó a Aerolíneas Argentinas y casi un 30% a Austral-ALA.¹⁶⁶



Foto 1. Publicidad de LADE en 1945

Fuente: Archivo Potenze

166 Poder Ejecutivo Nacional (1964). *Contestación a pedido de Informes Honorable Cámara de Diputados*, Anexo 6.

Los planes de infraestructura aeronáutica

En los años cincuenta el impulso que el peronismo le había dado a la construcción de la infraestructura se detuvo y solo se hicieron obras de reparación y mantenimiento básicas. Para 1959, solamente 7 de los 50 aeropuertos en uso tenían pistas asfaltadas y el estado en general del sistema era muy deficiente. Las deficiencias aumentaban los costos para las aerolíneas, ya que generaban retrasos, suspensiones, pernoctes innecesarios, que se sumaban a las ineficiencias propias del tipo de aviones que se utilizaban (que consumían mucho combustible y tenía un mantenimiento costoso). Esta misma conjunción atentaba además contra la seguridad: entre 1958 y 1961, 8 accidentes aéreos costaron la vida de 287 personas.¹⁶⁷

Buscando mejorar su rentabilidad, tanto Aerolíneas Argentinas como las empresas privadas procuraron modernizar sus flotas.¹⁶⁸ La renovación de la flota de vuelos internacionales de Aerolíneas, con la llegada en 1958 de los primeros jets de Sudamérica (los COMET IV), permitió comenzar a utilizar para destinos de cabotaje y regionales a las aeronaves que estos reemplazaban: los Douglas DC-6, que aunque eran aeronaves a pistón, eran más grandes y modernos que los DC-3 y DC-4.¹⁶⁹ Poco después, en 1962, Aerolíneas adquirió nuevos

167 “Los accidentes aéreos en nuestro país”, *La Prensa*, 2 de agosto de 1961, s/n.

168 Los proyectos de modernización de flota de Aerolíneas se enmarcaban en la creciente presión del gobierno nacional por reducir el déficit público y, por lo tanto, el de las empresas del Estado. Sobre esta cuestión véase

Piglia, M. (2018). “Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas”. En *Revista de Historia de la Economía y la Empresa*, Nº12. . Durante el gobierno de Frondizi, las aerolíneas privadas reclamaron al Estado créditos y avales para comprar aviones modernos; algunas de ellas lo consiguieron. En los años siguientes la modernización de la flota de las aerolíneas privadas que sobrevivieron se llevaría adelante recurriendo a otros medios: Austral-Ala, entregaron en 1961 una parte de su paquete accionario a Pan American como garantía por el alquiler de aviones de esa compañía, Piglia, M. (2022). “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)”. En Javier Vidal Olivares y Melina Piglia (eds.), *Un siglo de Aviación en América Latina (1919 - 2019)*. Santa Marta: Universidad de Magdalena..

169 Austral, una de las aerolíneas privadas, comenzó también a volar DC-6 en 1962.

aviones para el cabotaje, que debían reemplazar a los DC-3, DC-4 e hidroaviones de la compañía: jets Caravelle de media distancia y turbohélices Avro 748 para distancias más cortas. Las limitaciones de la infraestructura, ya visibles con los DC-6 (que eran pesados y necesitaban pistas firmes), se hicieron aún más patentes. Los Avro podían aterrizar en pistas de tierra, pero estas no debían tener piedras sueltas (como era el caso en casi toda la Patagonia), porque rompían las costosas hélices. Muchos aeropuertos con pistas de tierra (como los de San Luis, San Juan, Rosario) quedaban fuera de servicio si llovía, mientras buena parte de la Mesopotamia, por otro lado, directamente carecía de aeropuertos. Finalmente, incluso los aeropuertos “modernos”, como el de Córdoba o Aeroparque, tenían fuertes deficiencias y mostraban señales de deterioro y falta de mantenimiento. El lamentable estado de la pista (pavimentada) del aeropuerto de Bahía Blanca, producía frecuentemente reventones en los neumáticos de los aviones. Mar del Plata, que tenía una pista asfaltada, no podía recibir a los Caravelle –que eran más grandes que los Avro y ofrecían entonces una solución para los demandados vuelos de temporada–, porque estos necesitaban pistas más largas y la aseguradora no lo permitía.¹⁷⁰

En 1958, el gobierno militar había procurado dar solución a los problemas de infraestructura con un decreto que determinaba 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” y se estableció un aporte (vía crédito) de 2000 millones de pesos m/n para la modernización o construcción de 20 aeropuertos.¹⁷¹ Sin embargo, los aportes prometidos no se hicieron efectivos, a lo que se sumó una fortísima devaluación del peso. En 1961, el gobierno de Frondizi dio un paso más en esa dirección: estableció un Plan General de Infraestructura Aeronáutica que contemplaba la modernización de la infraestructura aérea.¹⁷² Se planificaron intervenciones en casi un centenar de aero-

170 “Un Caravelle de A.A. en 35 minutos desde Buenos Aires”, *La Capital*, 19 de enero de 1968, p. 7.

171 Decreto 410/58.

172 Decreto 2306/61.

puertos, 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. La escala financiera también era mayor; se recurría al crédito extranjero, a partir de un convenio con el Fondo de Desarrollo Internacional, un fugaz organismo norteamericano de crédito internacional. Los créditos no parecen haberse hecho efectivos o las transferencias fueron muy pequeñas: los únicos proyectos que avanzaron, en este contexto, fueron los que ya estaba en marcha y contaban con la participación y con los recursos de las provincias, como en los casos de Corrientes o San Juan.¹⁷³

El ideario transnacional detrás de la modernización del aeropuerto

Este último plan de modernización en infraestructura aeroportuaria, formaba parte de planes más ambiciosos de inversión en infraestructura que buscaban impulsar el *take off* del desarrollo nacional. El transporte y la infraestructura aerocomercial se beneficiaban de un nuevo clima de época, que es una referencia ineludible a la hora de analizar estos proyectos. Este se caracterizó por una creciente confianza en el turismo internacional como fuente de desarrollo económico, lo que dio impulso a la implementación de una serie de obras públicas en transporte, que se desprendían de la voluntad de otorgarle un lugar más central al sector turístico en la economía nacional.

Este optimismo circulaba a nivel internacional promovido por distintos organismos internacionales en una etapa de fuerte crecimiento económico mundial. En este contexto, los países centrales se embarcaron en la provisión de ayuda económica a países periféricos bajo la premisa de evitar el avance del comunismo en la región

173 La provincia de San Juan había iniciado la construcción del aeropuerto de Las Chacritas en 1958, antes de los decretos que les prometían ayuda federal a esas iniciativas. Aun cuando recibió alguna ayuda federal en 1961 y parte de las obras pasaron a estar a cargo de la Secretaría de Aeronáutica, que se ocupó de la construcción de la pista, obras como la torre de control quedaron a cargo de la provincia (que también había expropiado las tierras necesarias).

y dentro del esquema de la Alianza para el Progreso.¹⁷⁴ La asistencia técnica y financiera se encontraba en línea con los intereses norteamericanos de apertura en la región latinoamericana en el contexto de Guerra Fría.¹⁷⁵ Instituciones como el Banco Internacional de Desarrollo (BID) o el Banco Mundial (BM), apostaban a efectuar préstamos para financiar proyectos de inversión dentro de programas de planificación estatal en América Latina. Ello se retroalimentaba con las recomendaciones propuestas por la CEPAL en la región, que incentivaban la planificación general como uno de los aspectos de mayor importancia en los procesos de industrialización tardía para evitar las restricciones propias de la falta de tecnología e inversiones.¹⁷⁶ Según Bértola y Ocampo, estas iniciativas respondían a los intentos de instaurar un nuevo orden internacional en el cual Latinoamérica pudiera implementar una reorganización económica para reestructurar sus patrones de inserción mundial, con la participación de los organismos mencionados.¹⁷⁷

Asimismo, las ideas sobre el vínculo entre desarrollo y turismo internacional ingresaron en la región a través de la circulación de técnicos y profesionales de los organismos antes mencionados que, en conjunto con las universidades locales, contribuyeron a la conforma-

174 La Alianza para el Progreso tenía por objetivo el aporte de capital extranjero a los países latinoamericanos para la planificación técnica y la compatibilización de sus políticas económicas a largo plazo. Por ese medio, se pretendía la asistencia de organismos internacionales al crecimiento nacional, Rapoport, M. (2000). *“Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)”*. Buenos Aires: Paidós.

175 Schenkel, E., y Almeida García, F. (2015). “La política turística y la intervención del Estado. El caso de Argentina.” En *Perfiles latinoamericanos*, vol. 23, N° 46.

176 Müller, A. (2013). “Planificación: notas introductorias”. En Müller, A. y Gómez, T. (2013). *“La planificación en Argentina en perspectiva (1930-2012)”*. Buenos Aires: FCE-UBA/ CESP.

; Tereschuk, N. (2013). “La ‘época dorada’ de la planificación 1960-1970”. En A. Müller & T. Gómez, *La planificación en Argentina en perspectiva (1930 - 2012)* (pp. 121-175). Buenos Aires: FCE-UBA.

177 Bértola, L., y Ocampo, J. (2010). *“Desarrollo, vaivenes y desigualdades. Una historia económica de América Latina desde la independencia”*. Madrid: Secretaría General Iberoamericana.

ción de planes explícitos e implícitos para la inversión en obra pública en distintos sectores de actividad, entre los que se destacaron la energía, el transporte y la comunicación. Un ejemplo de ello lo constituye el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), organismo que recibió ayuda especializada para la confección del plan de desarrollo presentado durante el gobierno de Illia¹⁷⁸ y que siguió funcionando de forma similar luego del golpe de estado de Onganía.¹⁷⁹ A su vez, en 1967 se recibió a consultores extranjeros del BID, quienes asesorarían al gobierno luego de la concesión de un préstamo. Por su parte, el Fondo Monetario Internacional monitoreaba la inversión pública realizada localmente, mientras que el Banco Mundial demandaba se le brindara información sobre la obra realizada en infraestructura.¹⁸⁰

Por lo mencionado, para Jáuregui la planificación argentina se halla vinculada a los flujos mundiales.¹⁸¹ Los gobiernos locales de la década, con distintas improntas propias de la inestabilidad política del período, se alinearon a las propuestas de planificación del sector público a través de la intermediación de organismos externos vistas como la posibilidad de acceder a capitales extranjeros. En este sentido, el Estado adoptaría un rol fundamental para la reorientación de recursos hacia una inserción internacional que permitiera superar los problemas de atraso tecnológico y restricción externa. Hacia mediados de los sesenta, particularmente luego del golpe militar a cargo de Onganía, ello se plasmó en los objetivos del gobierno de abocarse a la innovación de la estructura económica argentina, de forma predominante en los sectores de actividad de mayor crecimiento y modernización. Para ello, otorgó fuerte centralidad a los capitales extranjeros, favoreciendo su ingreso. En este sentido, además, las ideas provenientes del exterior

178 Presentado en 1965, el Plan de Desarrollo no logró la aprobación legislativa y nunca se ejecutó.

179 Jáuregui, A. P. (2014). “La planificación en la Argentina del desarrollo (1955-1973)”. En *Temas de Historia Argentina y Americana*, vol. 22.

180 Brenta, N. (2008). *El rol del FMI en el financiamiento externo de la Argentina y su influencia sobre la política económica entre 1965 y 2003*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Colección Tesis de Doctorado.

181 Jáuregui, *op. cit.*, p. 143.

anclaron en los idearios de los sectores que formaban parte del elenco gubernamental, en tanto propiciaban el vínculo con negocios de capital transnacional.¹⁸² Incluso, como sostiene Jáuregui, se apuntaba a que esta imbricación internacional hiciera surgir un sector empresario nuevo, resultante del naciente orden y planificación.¹⁸³

En ese marco, el turismo internacional se alineaba con las políticas económicas del paradigma vigente a nivel general. El crecimiento del flujo internacional de pasajeros (multiplicado por más del 62% desde 1960)¹⁸⁴ y de la participación del transporte aéreo en el total del sector transporte, comenzaron a ubicar al turismo internacional como un importante multiplicador de beneficios. El sector se presentaba como una actividad que habilitaría a los países periféricos a superar sus problemas de balanza de pagos con el ingreso de divisas extranjeras, modernizar su aparato productivo y profundizar el modelo de Industrialización Dirigida por el Estado (IDE)¹⁸⁵. Asimismo, se anclaba en la experiencia de países centrales que mostraba cómo este sector había permitido el crecimiento económico y canalizado beneficios para el desarrollo local.¹⁸⁶ De este modo, en América Latina se dio impulso a una serie de medidas que tendieran a la canalización de recursos para la construcción de infraestructura que posibilitaran el ingreso de turistas internacionales, quienes permitirían vincular a la periferia con el crecimiento económico de los países centrales en una redistribución geográfica de la riqueza.

En Argentina, la etapa en la que ingresa este modelo turístico fue denominada por Capanegra como de “desarrollo turístico como estrategia de política económica”, en la cual la planificación del turismo se internalizó como una “industria moderna de exportación” que permitiría derramar beneficios provenientes de los países centrales y

182 Rapoport, M. (2010). *Las políticas económicas de la Argentina. Una breve historia*. Buenos Aires: Booket.

183 Jáuregui, *op. cit.*, p. 142.

184 Goded Salto, M. (1998). *El impacto del turismo sobre el desarrollo económico: el caso de Argentina*. Madrid: Tesis doctoral, p. 43.

185 *Ibid.*, p. 64.

186 Capanegra, C. A. “El desarrollo turístico...”, *op. cit.*, p. 36.

se vincularía con la solución de problemas económicos de fondo en Argentina.¹⁸⁷ El impulso del sector se encontraba alineado con el modelo de desarrollo en auge y el paradigma económico vigente y entre las estrategias para el crecimiento propuestas internacionalmente en dicha etapa.

Este jerarquizado rol para el turismo internacional estuvo asociado a la centralidad que cobraron el transporte y su infraestructura en las teorías en auge sobre el desarrollo latinoamericano que provenían de la CEPAL. Los proyectos de desarrollo planificados durante esta etapa mantuvieron ciertas características en común en cuanto a su concepción sobre el sector del transporte: 1) su papel como canal para la distribución de los beneficios hacia economías regionales que hasta entonces se habían visto perjudicadas en el desigual desarrollo del modelo de industrialización imperante, 2) la voluntad de extender las redes de transporte fluvial, marítimo y aéreo, que procurarían los medios de acceso a centros urbanos y mercados consumidores y 3) la intención de incorporar tecnología al sector, para lograr mayor competitividad con las compañías de transporte extranjeras y evitar erogaciones innecesarias en el área. En el plan de desarrollo del gobierno de Illia, para el período 1965–1969, el transporte fue definido como “uno de los elementos fundamentales en la evolución económica argentina”, donde además de “traslación de bienes y personas sería el propulsor de áreas de desarrollo.”¹⁸⁸ Dado que interviene en casi todos los procesos productivos, en este plan se identificó la necesidad de adaptar el sistema de fletes a un crecimiento más equilibrado dentro del modelo de industrialización, ya que, según se había pensado, se encontraba atado a los requerimientos del agotado modelo agroexportador: “La constitución de una red de transportes adaptada a una modalidad de desarrollo puede representar una traba al logro

187 Capanegra, C. A. (2017). “La desperonización del turismo en Argentina 1956 - 1986”. En *XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Mar del Plata: Departamento de Historia. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata.

188 Plan Nacional de Desarrollo (1965). Consejo Nacional de Desarrollo, Presidencia de la Nación, Buenos Aires, p. 293.

de un desarrollo equilibrado y orgánico cuando esta modalidad se modifica”.¹⁸⁹

El transporte aéreo en particular, se ubicó en una etapa de expansión durante la llamada “etapa dorada de la planificación”, que siguió, en cierto modo, la impronta del transporte a nivel general. Entendido el sector aeronáutico como símbolo de progreso y de modernización, en el Plan de Desarrollo de 1965 se advertía la tendencia creciente del transporte aéreo en la participación en el movimiento internacional de pasajeros: se pasó de un 20,8% del total de entrados y salidos en 1950 a un 43,5% en 1963.¹⁹⁰ Es por ello que se previó para el área la construcción de infraestructura, la actualización tecnológica y una mayor participación en el transporte de cabotaje e internacional de las empresas locales (privadas o estatales), lo cual generaría un beneficio económico, tanto en la merma de costos en flete como en la conectividad de las economías regionales aisladas del proceso de desarrollo. La inversión en infraestructura, ayudaría a través de la coordinación entre la empresa nacional y empresas privadas nacionales. La captación de pasajeros que se buscaba, era la posibilidad de incorporar divisas mediante el uso de fletes nacionales para transporte internacional.

De este modo, el turismo entendido como desarrollo, así como la política de infraestructura en materia de transporte en general y aéreo en particular, se vinculan con los paradigmas propuestos por organismos internacionales y se alinean a la política exterior que tendía a enrolarse en los lineamientos extranjeros (predominantemente norteamericanos) para los países periféricos. La intención de acceder a créditos externos para superar estrangulamientos de la balanza de pagos y estimular la modernización del país, se tradujo en el sector aerocomercial como el incentivo a la construcción de infraestructura que dinamizara los vínculos con el extranjero desde la propia planificación estatal por medio de la inversión pública.

189 Plan Nacional de Desarrollo (1965). Consejo Nacional de Desarrollo, Presidencia de la Nación, Buenos Aires, p. 293.

190 Plan Nacional de Desarrollo (1965). Consejo Nacional de Desarrollo, Presidencia de la Nación, Buenos Aires, p. 300.

Un aeropuerto internacional para Mar del Plata

Mar del Plata había sido la Biarritz del sur y luego, desde el peronismo, la “ciudad para todos”. Su turismo había crecido democratizándose, abriéndose a nuevos sectores sociales.¹⁹¹ Durante algún tiempo, como destino turístico pareció alcanzar el sueño de ser la “ciudad universal”, sumando a los nuevos turistas de la hotelería sindical, pero logrando hasta cierto punto conservar su atractivo para los visitantes más acomodados, y todavía más para los sectores medios –los compradores de los departamentos a plazos que sustentaron el *boom* de la construcción de departamentos de propiedad horizontal–, a pesar de la creciente gravitación de destinos más nuevos y para un público más segmentado (más socialmente homogéneo) como Punta del Este, Pinamar o Villa Gesell.

Ya hemos analizado en otra oportunidad cómo la democratización del balneario durante el peronismo incluyó esta dimensión en la que los nuevos públicos se sumaban, en una ciudad turística que se pensaba como capaz de albergar a todos.¹⁹² Proyectos como el del Barrio Alfaro, o la inversión en la ejecución de las obras del Hotel Provincial (proyectado durante el gobierno de Manuel Fresco pero construido e inaugurado por la gestión de Domingo Mercante), dan cuenta de esa intención de que Mar del Plata fuese a la vez un destino popular y un destino sofisticado, atractivo para las élites o la alta clase media. Yendo incluso más allá, el Provincial, un hotel lujoso y sofisticado, obedecía también a una expectativa de proyectar al balneario como destino internacional, algo que se reflejaba en otras políticas, como la creación del Festival Internacional de Cine¹⁹³ o la organización de certámenes automovilísticos internacionales.¹⁹⁴ Mar del Plata, “la Perla del Atlán-

191 Pastoriza, E. (2011). *op. cit.*, pp 101-106 y 199-238.

192 Pastoriza, E. y Piglia, M. (2017). *op. cit.*, pp. 446-447.

193 Bonano C. y Zuppa, S. (2005). “El 1º festival internacional de Mar del Plata - cine y propaganda política”. *X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.

194 Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.

tico” –según el libro propagandístico preparado para difundir las bellezas argentinas en el exterior– contaba con “todas las comodidades, todas las atracciones, todas las formas del *dolce far niente*”¹⁹⁵.

Como vimos, desde mediados de los años cincuenta y, aún más en los años sesenta, estas expectativas se refuerzan y adquieren otro lenguaje. El contexto se caracteriza, además, por el auge del turismo de sol y playa, que se vuelve masivo e internacional al calor de las políticas de bienestar de los países centrales y del desarrollo de los aviones a reacción (los *jets*), que acortaron tiempos, acercando a las playas españolas o caribeñas, y abarataron y volvieron mucho más confortables y seguros los viajes en avión. No es extraño entonces que, entre autoridades provinciales y municipales y empresarios locales, reinara el optimismo respecto de las posibilidades de convertir a Mar del Plata, la gran ciudad turística argentina –que no paraba de crecer y modernizarse–, en un destino de playa internacional. Desde esa mirada, el asunto parecía ser solo una cuestión de invertir en generar las “facilidades” necesarias (hoteles y transporte) y en hacer conocer a los extranjeros la existencia de las “bellezas” con las que Mar del Plata contaba; los atractivos incuestionables del balneario harían el resto.

En el marco del nuevo Plan de Infraestructura Aeronáutica, el gobernador Oscar Alende negoció con la Secretaría de Aeronáutica de la Nación la realización de una serie de obras para ampliar y modernizar el aeropuerto mixto de Mar del Plata y convertirlo en un verdadero aeropuerto de alternativa internacional. El convenio se firmó en julio de 1961; a diferencia de lo que se planteaba en el Plan de Infraestructura, acordaba entre otras cosas, la construcción de una nueva pista de 3000m trasversal a la existente, para mejor aprovechamiento de los vientos, de una nueva calle de carreteo y la ampliación de la aeroestación, que incluiría un espacio para la aduana.¹⁹⁶ Las reformas debían dejar al aeropuerto en situación de permitir la llegada de vuelos directos desde el exterior del país. El Plan de Infraestructura

195 Administración General de Parques y Turismo (1950). *Visión de la Argentina*, Buenos Aires, p. 56.

196 “Se renuevan las gestiones para lograr la urgente ampliación de nuestro aeropuerto”, *La Capital*, 29 de abril de 1965, p. 4.

Aeronáutica, sin embargo, aunque situaba a Mar del Plata entre los aeropuertos que serían modernizados en primer término, no preveía en principio la construcción de una pista nueva, sino una ampliación de la existente, que pasaría a tener 2400 m de largo, la ampliación de la superficie de plataformas y calles de carreteo y la instalación de radar, radio-balizas y ayudas visuales (aunque no de ILS – *Instrumental Landing System*, el sistema de navegación que utilizaban los aviones más modernos para la aproximación por instrumentos).¹⁹⁷ La provincia, se comprometía a expropiar o adquirir los terrenos necesarios para la ampliación.

A pesar de las intenciones, aún ese proyecto avanzó muy lentamente. En 1963, un decreto-ley provincial declaró de utilidad pública y sujetas a expropiación a una serie de parcelas destinadas a la ampliación del aeropuerto¹⁹⁸; en 1964 se destinaron fondos para esa expropiación, pero esta se demoró puesto que el dinero se utilizó finalmente para otros gastos. Mientras organizaciones locales se movilizaban en Mar del Plata en torno a esta cuestión, el intendente municipal, Jorge R. Lombardo, se puso al frente del “clamor popular” y realizó intensas gestiones ante la Fuerza Aérea y el gobierno provincial.¹⁹⁹ Para 1966 las parcelas eran ya propiedad de la Fuerza Aérea. Las urgencias forzaron la implementación de una pequeña parte del programa de modernización a comienzos de 1964: en diciembre de 1963 el aeropuerto debió cerrarse por las deficiencias de su pista (entre otras cosas, la presencia de árboles altos en sus cercanías). En medio de la alarma que el cierre provocó en la ciudad, en el comienzo de la temporada, Lombardo reclamó ante las autoridades provinciales y militares: los árboles se talaron y poco después se dotó al aeropuerto de un nuevo balizamiento.²⁰⁰

197 *Revista Nacional de Aeronáutica y Espacial*, junio de 1961, N° 229, p. 30.

198 Decreto-ley N°11817/63.

199 *La Capital* (18 de octubre de 1964). “Aeropuerto Camet: se demora la expropiación de tierras”, s/n.

200 “Caen las ramas y va quedando expedito el Aeroparque a los aviones comerciales”, *La Capital*, 19 de diciembre de 1963, s/n; “Aeropuerto, inauguraron el nuevo balizado eléctrico”, *La Capital*, 13 de enero de 1964, s/n.

En abril de 1965, la prensa marplatense se hizo eco de rumores de nuevos contactos entre la Secretaría de Aeronáutica, la Dirección General de Circulación Aérea y Aeródromos y el gobierno de la provincia de Buenos Aires, que apuntaban a poner en marcha el convenio de 1961.²⁰¹ El contexto de esos contactos era la reactivación de la cuestión de la infraestructura aérea a nivel nacional. A fines de 1964 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 aviones (Revista de Aeronáutica y Espacial, junio de 1966: 9). El tema se veía acicateado por los planes de renovación de la flota internacional de Aerolíneas: la decisión en 1965 de la compra de Boeing B707. “Se ha previsto la incorporación a partir de 1966 de tres máquinas llamadas comúnmente gran reactor, similares a las que vienen siendo utilizadas desde hace años en esos servicios por las demás empresas competitivas. Su mayor rendimiento y su menor costo de operación posibilitarán una mejor explotación de dicho tráfico para nuestro país”.²⁰² Esto significaba que los jets COMET IV podrían utilizarse en el cabotaje. Además, se preveía la próxima desaparición de los aviones a pistón y los turbohélices que se usaban en el cabotaje y su reemplazo por jets de mediano y corto alcance. Por otro lado, desde enero de 1965, se sumaron nuevos recursos al financiamiento de la infraestructura aérea: la percepción de tasas aeroportuarias.²⁰³

El nuevo plan, que comenzó a delinearse a finales de la presidencia de Arturo Illia implicaba una lista similar de aeropuertos a la consignada en el Plan de 1961, pero cambiaba la perspectiva de financiamiento para hacer efectivamente posibles las obras. Por un lado, de algún modo generalizando la experiencia del aeropuerto de San Juan, el gobierno nacional buscaba un “socio”: los costos de las pistas, redes meteorológicas, de comunicaciones y seguridad en vuelo, quedaban a cargo de la Secretaría de Aeronáutica, mientras que la cons-

201 “Se renuevan las gestiones...”, *La Capital*, *op. cit.*, p. 4.

202 Plan Nacional de Desarrollo (1965). Consejo Nacional de Desarrollo, Presidencia de la Nación, Buenos Aires, p. 317.

203 Ley 13041/64; Decreto 8310/64.

trucción o modernización de aeroestaciones, debían ser afrontados por los gobiernos provinciales o municipales o los particulares interesados. Por el otro, se esperaba contar con un amplio financiamiento internacional, procedente de créditos del Banco Interamericano de Desarrollo.²⁰⁴

En el nuevo plan, Mar del Plata seguía entre los aeropuertos de remodelación más urgente.²⁰⁵ Se preveía que recibiera un equipo para mejorar los aterrizajes en condiciones de escasa visibilidad: el VASI – Sistema Visual Indicador de Planeo por aproximación– y un equipo de radar GCA, aunque no ILS. Los equipos de radio también serían modernizados, con la instalación de estaciones VOR (radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia) y se instalaría un radar meteorológico.²⁰⁶

Mientras tomaba forma el nuevo Plan de Infraestructura Aero-náutica y la provincia negociaba con la Secretaría de Aeronáutica, en Mar del Plata el tema del aeropuerto se volvió un asunto de debate público. La discusión a nivel de las “fuerzas vivas” locales (la UCIP, el Rotary, el Club de Leones, la Asociación de Difusión y Promoción de Mar del Plata -ADIPROMAR, el Centro de Constructores y Anexos, etc.) se reflejó en la constitución, a fin de octubre de 1965, de una Comisión pro Aeropuerto, acicateada por ADIPROMAR. Los participantes peticionaron al presidente Illia, para que encarara una solución paliativa de lo que ellos consideraban el “urgente” problema del aeropuerto, a la vez que se solicitaba la puesta en marcha lo antes posible de lo pactado en el convenio firmado en 1961 que permitiría que el Aeropuerto de Mar del Plata pudiera ser efectivamente un aeropuerto internacional de alternativa, como lo eran el de Córdoba y Mendoza. La Comisión le hacía saber al presidente “el apoyo total que, en sólido bloque comunitario, la ciudad, sus instituciones

204 *Revista Nacional de Aeronáutica y Espacial*, junio de 1966, Nº 289, p.9.

205 Se le asignaban obras por valor de \$mn 91.000: casi la mitad de lo que se asignaba a la modernización del aeropuerto de Comodoro Rivadavia y menos de un tercio de lo que se destinaba a obras en el de Córdoba.

206 *Revista Nacional de Aeronáutica y Espacial*, junio de 1966, Nº. 289, p. 12.

y su gente”, prestaban a la iniciativa.²⁰⁷ Como veremos, la solución “paliativa” –ampliar la pista existente y modernizar los elementos de seguridad e iluminación– sería finalmente la que seguiría la Secretaría de Aeronáutica a la hora de planificar y hacer finalmente efectiva la reforma del aeropuerto de Mar del Plata, dejando en el olvido al convenio de 1961.

¿Un aeropuerto necesario?

El argumento, que se repetiría en los años que duró la agitación pública sobre esta cuestión (y que volvería a resurgir periódicamente) partía de considerar a Mar del Plata como a un posible destino para el gran turismo internacional de sol y playa, pero también para el más nuevo turismo de convenciones y reuniones: “Como en nuestra ciudad funciona una dependencia aduanera, podrían descender aquí pasajeros de cualquier parte del mundo, dándose así vigoroso impulso al turismo internacional [...]. Posibilitar la llegada directa de turistas y visitantes, desde cualquier punto del exterior, traerá aparejado un extraordinario aumento de las actividades que promueven el desarrollo de la ciudad”.²⁰⁸ Mar del Plata podía funcionar además como puerta de entrada a la República para “el gran turismo internacional” y vínculo con el “circuito nacional”, estimulando a los turistas a visitar otros paisajes nacionales enlazados con Mar del Plata por aire.²⁰⁹ Se subrayaba también el aporte de divisas que la llegada de turistas internacionales significaría para la economía nacional.²¹⁰ Finalmente, las obras de ampliación del Aeropuerto podían permitir delimitar

207 “Aeropuerto: actívanse gestiones ante A. Illia”, *La Capital*, 17 de noviembre de 1965, p. 5.

208 “Aeropuerto: reunión de las fuerzas vivas”, *La Capital*, 1 de noviembre de 1965, p. 4.

209 “Aeropuerto: Importante gestión del General Imaz ante Onganía”, *La Capital*, 13 de noviembre de 1966, p. 5.

210 “Aeropuerto: asamblea de entidades locales”, *La Capital*, 4 de noviembre de 1965, p. 4.

mejor las funciones militares y civiles²¹¹; en el marco de una creciente actividad de la aeronáutica en la zona, con la multiplicación de prácticas de tiro antiaéreo, vuelos de entrenamiento de aviones militares e incluso un programa de lanzamientos espaciales,²¹² esta separación física –aunque el aeropuerto civil continuara en su jurisdicción– seguramente era del interés de la propia Fuerza Aérea.

Quienes habían promovido la cuestión en 1965, se reagruparon después del golpe para reactivarla. El 3 de noviembre de 1966, se organizó una mesa redonda en el canal 8 local (transmitida a la vez por las radios de la ciudad, LU6 y LU9) para debatir sobre el tema, con la presencia de representantes de la prensa y de diferentes instituciones y cámaras empresariales, decididos a salir del estancamiento “que ha convertido al aeropuerto marplatense en la fruta prohibida” (véase Imagen N°2). Los argumentos eran similares a los que se habían expuesto en 1965: dilatar la “transformación de la estación aérea” en un “centro aéreo de categoría internacional” conspiraba contra las brillantes oportunidades que el balneario tendría de disponer de esa infraestructura. Esas oportunidades de atraer viajeros internacionales se precisaban aún más: Mar del Plata no solo podía ser puerta de entrada para el turismo internacional que llegara a la Argentina, sino que además podría ser “el eslabón que permitiría conectar los flujos de la cuenca del Atlántico con el Pacífico”; dilatar la obra del aeropuerto era “seguir mutilando nuestra mejor posibilidad”.²¹³ La cuestión se planteaba como un tema urgente: la envergadura de la oportunidad perdida hacía necesario construir, como fuese, un aeropuerto internacional a la mayor brevedad: “Si el Estado no tiene los fondos necesarios –se afirmó en la mesa redonda del 3 de noviembre–, los sectores dirigentes del balneario –los mismos que financiaron los grandes edificios, las vías blancas, los pavimentos y las grandes obras– están

211 “Aeropuerto: reunión...”, *La Capital. op.cit.*, p. 4.

212 “El destacamento aeronáutico celebró el decimotercer aniversario de su fundación”, *La Capital*, 16 de febrero de 1965, p. 8.

213 “Aeropuerto: asamblea...”, *La Capital. op. cit.*, p. 4.

dispuestos a entregar su contribución para lograr esos fondos”.²¹⁴ Una segunda mesa redonda, el 10 de noviembre, sumó interesados a la causa, como el decano de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de la Provincia de Buenos Aires, el subdirector de Promoción de Turismo de la Provincia y el jefe de la base de Aerolíneas Argentinas, entre otros.²¹⁵ Los promotores locales consiguieron pronto involucrar al gobernador de facto de la Provincia, el General Francisco Imaz, que “se interesó por el problema del aeropuerto de Mar del Plata como factor desencadenante de nuevos impulsos de progreso y crecimiento del balneario y su zona de influencia y personalmente expuso el caso al presidente de la Nación [...] interpretando la ansiedad de toda la región para resolver la *aguda crisis de los accesos en la función transportes*, que está deteniendo la expansión de la ciudad y amputando sus posibilidades [el destacado es nuestro]”.²¹⁶

La demanda de los interesados locales en la ampliación del aeropuerto se sostenía en esa afirmación de urgencia. Ahora bien ¿cuál era la situación concreta del transporte en Mar del Plata? ¿cuál la del tráfico aéreo?

A Mar del Plata llegaron entre 1960 y 1965 alrededor de 1.400.000 turistas al año (en promedio); ese número creció decididamente a partir de 1967, cuando se alcanzó la cifra de los dos millones de turistas. De ellos, alrededor del 1,5% llegaron por vía aérea.²¹⁷ Aunque el movimiento del aeropuerto se duplicó a lo largo de la década de los sesenta (véase Gráfico N°1), sus vuelos representaban una proporción baja del tráfico aéreo argentino -que se estaba expandiendo- y su importancia solo comenzó a crecer moderadamente después de 1967 (véase Gráficos N°1 y 2). Más aún, en la temporada 1967-68, si bien Mar del Plata como destino aéreo resultaba proporcionalmente algo más relevante, absorbía una proporción más baja del creciente turismo que

214 “Plantearán a Onganía el proyecto de ampliación del aeropuerto de Camet”, *La Capital*, 11 de noviembre de 1966, p. 3.

215 *Ibid.*, p. 3.

216 “Aeropuerto: Importante gestión...”, *La Capital, op. cit.*, p. 3.

217 Pastoriza, E. (2011), *op. cit.*, p. 276.

El apogeo de la “ciudad de todos”

llegaba a la ciudad que en la temporada 1960-61 (del 1,6% en 1960 al 1,4% en 1968).²¹⁸

La gran mayoría de quienes llegaban a Mar del Plata lo hacían desde Buenos Aires. En los primeros años de la década, se registraron vuelos desde otros destinos como Córdoba y Mendoza,²¹⁹ pero esa conectividad aérea más amplia tendió a ser esporádica y hacia finales de la década desapareció.

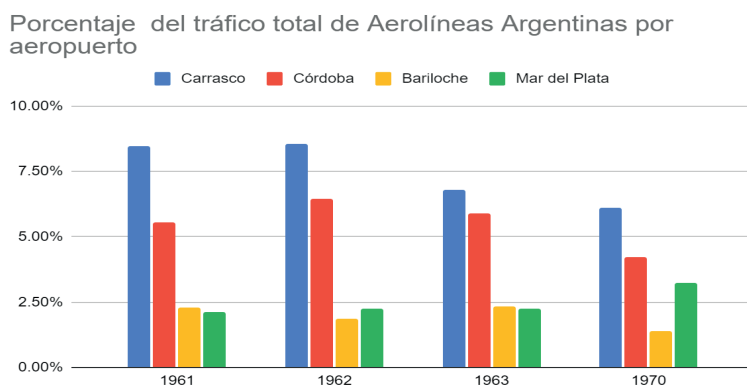


Foto 2. Mesa redonda en Canal 8, Asunto Aeropuerto
(3 de noviembre de 1966)
Fuente: fototeca del diario *La Capital*

218 *Ibid.*

219 Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) (1969). “*Aeronavegación Comercial Argentina 1960-1969*”, pp. 32-55.

Gráfico N°1: Porcentaje del tráfico total de Aerolíneas Argentinas por aeropuerto



Fuente: Elaboración de las autoras sobre la base de *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC)* (1969), *Aeronavegación Comercial Argentina 1960-1969*

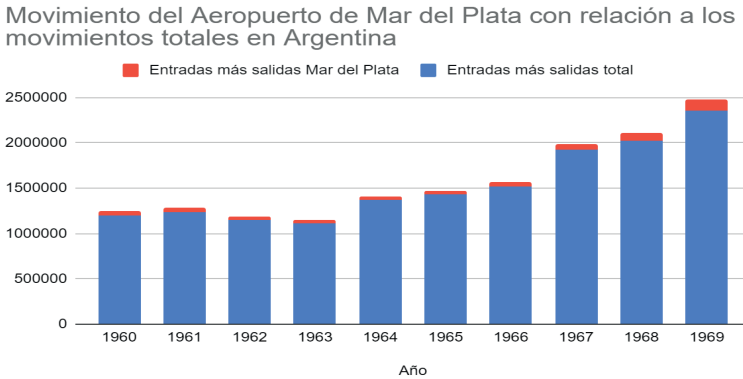
El aeropuerto de Mar del Plata resultaba en los años sesenta suficiente para el tráfico que recibía y era perfectamente apto para los aviones turbohélices. Sin embargo, no podía operar como aeropuerto de alternativa internacional –teóricamente lo era– para aviones jet, ni tampoco para los Caravelle. Eso no implicaba un problema desde el punto de vista de una excesiva demanda insatisfecha de pasajeros o una crisis de accesos: en la ruta a Mar del Plata Aerolíneas tenía un coeficiente promedio de ocupación del 71%.²²⁰ En todo caso, se trataba de un problema desde el punto de vista de las líneas aéreas, y por lo tanto del estado que pagaba sus costos operativos en todo (Aerolíneas Argentinas) o en parte, vía subsidios, a Austral-Ala: la ruta a Mar del Plata, volada con Avros, era casi cinco veces más deficitaria (por pasajero/kilómetro) que la ruta a Bariloche y 16 veces más deficitaria que la ruta directa Buenos Aires-Comodoro Rivadavia, ambas servidas con Caravelle. Como vimos, los aviones más grandes, eran más cos-

²²⁰ *Memorias de Aerolíneas Argentinas* (1963), p. 8.

El apogeo de la “ciudad de todos”

to-eficientes para una ruta como la de Mar del Plata en la temporada estival, pero no podían aterrizar en el aeropuerto existente.²²¹

Gráfico N°2: Movimiento del Aeropuerto de Mar del Plata con relación a los movimientos totales en Argentina



Fuente: Elaboración de las autoras sobre la base de INDEC (1969), Aeronavegación Comercial Argentina 1960-1969, p. 11

Más allá de la supuesta “crisis de accesos”, las bases del reclamo de modernización “urgente” del aeropuerto se basaban en la evaluación de las oportunidades perdidas: los miles o millones de turistas internacionales que podían canalizarse hacia el turismo en Mar del Plata y, de allí, al país. Resulta en este punto casi imposible evaluar si efectivamente había masas de turistas extranjeros dispuestos a preferir Mar del Plata (un destino marítimo de aguas frías) a los balnearios cálidos del Mediterráneo y el Caribe a los que masivamente concurrían²²²,

221 Había también, como vimos, un problema de seguridad que aumentaba los costos, ya que sin sistemas más avanzados el aeropuerto era impracticable bajo ciertas condiciones climáticas (lo que llevaba a retrasos, cancelaciones y pernóctes innecesarios de la tripulación).

222 Sobre un análisis de los cambios culturales ligados a la percepción de las riberas que dio lugar a la preferencia primero de las aguas frías -desde fin del siglo XIX, y luego, de las aguas cálidas (una tendencia que tendría su apogeo en la segunda posguerra, pero que empieza antes, con los cambios posteriores a la primera Guerra

solo disuadidos por la incomodidad de tener que pasar primero por Buenos Aires y cambiar de avión. Por otro lado, si para los locales la ilusión del turismo internacional los impulsaba a demandar el aeropuerto, la mirada del gobierno de Onganía sobre Mar del Plata no parece haber sido esa: la ciudad había quedado fuera del régimen de promoción destinado a facilitar la instalación y explotación de hoteles internacionales de turismo.²²³

De todos modos, ¿cuánto turismo internacional recibía Argentina? Tampoco tenemos cifras precisas, solo disponemos de estadísticas de pasajeros (que incluyen por supuesto también viajeros argentinos moviéndose en uno y otro sentido). Como vimos, la entrada de viajeros del extranjero creció en los años sesenta. Entre 1960 y 1969 se incrementó en un 65%, superando el medio millón anual recién en 1968. Una buena parte de este tráfico procedía de Uruguay, seguido por Chile y Brasil; el tráfico con Estados Unidos también tuvo cierta relevancia. Muy por detrás, el tráfico con España e Italia, era –como es esperable– el más activo entre los destinos europeos. Aún con esas cifras, resulta difícil encontrar motivos para el optimismo y la urgencia de quienes demandaban un aeropuerto internacional para Mar del Plata.

La reforma del aeropuerto

La reforma y modernización del aeropuerto de Mar del Plata llegaron cuando la necesidad se hizo, efectivamente, “urgente”. El nuevo proceso de renovación de la flota de Aerolíneas al que ya nos referimos, y que se inició a mediados de los años sesenta con la adquisición de los B707 para los vuelos internacionales, se extendió al final de la década a los vuelos internos y regionales, para los que se definió comprar jets Boeing B737 que comenzarían a llegar en 1970. El objetivo era desprogramar los Avro para pasar a tener una flota exclusivamente jet. En

Mundial), véase Corbin, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*. Barcelona: Mondadori.

223 Decreto-ley 1775/1968. Las zonas de promoción turística eran: Ciudad de Buenos Aires, Bariloche, Parque Nacional Nahuel Huapí, Salta, Mendoza y Jujuy.

simultáneo, Austral hizo lo propio adquiriendo en 1967 sus primeros jets BAC 1-11 y, en 1968, los turbohélices Nihon YS-11, reemplazando gradualmente a su flota a pistón.

Los aviones jet, con mayor tamaño y autonomía, eran más rentables en rutas con pocas escalas (despegue y aterrizaje implican un consumo mayor de combustible) y con un buen coeficiente de ocupación. De este modo, al elegir una flota basada en los ellos se tendió a privilegiar las rutas largas y las localidades más pobladas y el esquema aéreo tendió a concentrarse en los vuelos desde y hacia Buenos Aires. En segundo lugar, eran aviones más sofisticados y pesados, y por lo tanto más exigentes en términos de infraestructura aérea; la modernización de la flota de cabotaje volvió entonces urgente la reforma de los aeropuertos en ciudades que, caso contrario, perderían el servicio aéreo comercial.

En 1968 se emprendieron las obras en el aeropuerto de Mar del Plata: la pista se extendió hasta llegar a los 2000m;²²⁴ en septiembre de 1970, completando la reforma, el aeropuerto se cerró brevemente mientras se repavimentaban los 1750 m del tramo antiguo (véase Imagen N°3).²²⁵ Aerolíneas Argentinas programó los primeros servicios con Boeing para fines de ese mes. Las obras realizadas distaban por lo tanto del convenio firmado en 1961, e incluso eran menores que los menos ambiciosos planes de 1961. Sin embargo, a tono con lo que las nuevas aeronaves demandaban, el equipamiento de tierra se modernizó más allá de lo previsto inicialmente, incorporándose el ILS, además de radiofaro y radiobalizas. A la par que estas reformas se realizaban, se presentó un anteproyecto para la ampliación de la aeroestación, pero en lo esencial el “chalecito” (véase Imágenes N°3 y 4), pensado para un tráfico de unos 40 pasajeros por día,²²⁶ permaneció sin grandes cambios hasta las reformas de 1977-1978 motivadas

224 “Un Caravelle de A.A. en 35 minutos desde Bs. As.”, *La Capital*, 19 de enero de 1968, p. 7.

225 “Cerrarán el aeropuerto en octubre y noviembre. Ambicioso proyecto: se repavimentará la pista”, *La Capital*, 6 de agosto de 1970, s/n.

226 Para 1976 el tráfico era de casi el triple.

por el Mundial de Fútbol.²²⁷ La articulación del aeropuerto con la red vial que llevaba a la ciudad tampoco se reformó y comenzó a resultar insuficiente en los años setenta: el camino de acceso al aeropuerto era muy estrecho, el estacionamiento demasiado reducido (véase Imagen N°5) y hacía falta algún desvío seguro del tráfico en la unión con la RN2 (finalmente se optaría por una rotonda).

La reforma del aeropuerto de Mar del Plata fue no solamente un problema técnico referido a la modernización de los aviones y sus necesidades o al crecimiento del tráfico aéreo, sino también un problema político. Modernizar la infraestructura de tierra, centralizada como estaba, requería grandes inversiones de recursos siempre escasos. Siguió líneas de prioridad que respondían por supuesto a consideraciones económicas relacionadas con el costo de las obras necesarias o con la demanda real o potencial de transporte aéreo. Las prioridades estuvieron establecidas también por las necesidades políticas y la capacidad de presión de quienes enfrentaban procesos que amenazaban con hacerlos menos “móviles” o reclamaban una movilidad mayor o más veloz. Así, si bien podemos pensar que probablemente Aerolíneas o Austral hubiesen resentido en términos económicos perder la ruta a Mar del Plata (aunque como vimos, era una ruta deficitaria), la suspensión de vuelos al “gran balneario argentino” en 1970 hubiera tenido consecuencias mayores en términos de la imagen pública de un gobierno responsable por ella.

La pista transversal, jamás fue construida. Mar del Plata tendría que esperar hasta que nuevos intereses e ilusorias proyecciones de figuración internacional llevaran a obras de mayor escala (que incluyeron la aeroestación y los accesos) en el marco de las preparaciones para el Mundial de Fútbol 1978.

227 “El Aeropuerto Mar del Plata reclama urgente remodelación edilicia”, *La Capital*, 27 de noviembre de 1976, p. 6. Esas obras y las representaciones que rodearon su proyección y construcción, escapan al recorte de este capítulo. Como el estadio y el Complejo deportivo, fueron hechas con la misma mezcla de premura, corrupción e impericia, y muy poco después tuvieron que sufrir importantes reparaciones.

El apogeo de la “ciudad de todos”

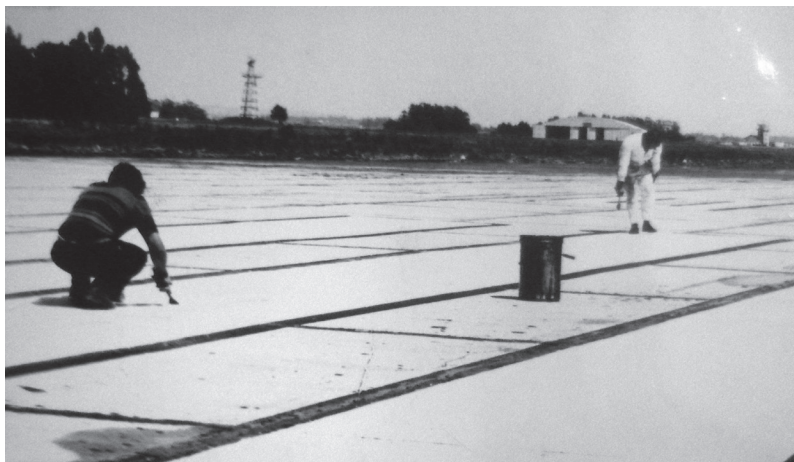


Foto 3. Obras de reparación en la pista, 1970

Fuente: Fototeca del diario *La Capital*



Foto 4. Vista del interior de la aeroestación, 1976

Fuente: Fototeca del diario *La Capital*



Foto 5. Vista del estacionamiento y exteriores, 1976

Fuente: Fototeca del diario *La Capital*

Conclusiones

Los aeródromos y aeropuertos son infraestructuras inextricablemente ligadas a una tecnología que cambió a lo largo del siglo XX –y cambia hoy en día– aceleradamente. Su “vida” está atravesada por esos vínculos que determinan cuándo una extensión suficiente de terreno o de pista se vuelve escasa, cuando una superficie deja de ser suficientemente firme, qué equipamientos de tierra se vuelven “imprescindibles” (desde el nombre de la localidad pintado en el techo, hasta la torre de control, las balizas, la torre de radio, los radiofaros, el ILS, más tarde el radar). Como vimos, la reforma del aeropuerto de Mar del Plata fue consecuencia de ese vínculo con el cambio técnico, así como de las necesidades financieras y las estrategias empresariales de las compañías aéreas (que formaban parte también de las políticas de reducción de déficit del Estado), de la presión de aseguradoras y organismos internacionales, de procesos globales como el turismo masivo de sol y playa, de la agenda de la Fuerza Aérea y de sus posibi-

lidades de negociación al interior de los gobiernos militares y civiles, de las políticas de los organismos de crédito internacionales y de las posibilidades argentinas de acceso al crédito y, finalmente, también de cómo impactaron en la opinión pública y en las élites estatales, las ideas que circulaban desde las usinas internacionales de pensamiento y los debates nacionales sobre el desarrollo. Así, el ideario que inspiró las reformas aeroportuarias se inscribe en el paradigma de la planificación de los años sesenta, que proponía dotar al turismo internacional y al transporte aéreo a este vinculado, de un revitalizado papel en la actividad económica argentina, en consonancia con los postulados de los organismos internacionales que fomentaban la construcción de infraestructura moderna y controlaban e impulsaban cambios en la política económica latinoamericana para incentivar el ingreso de capitales extranjeros en la región. A la vez, el caso de Mar del Plata muestra como esas ideas y las expectativas construidas en torno a los aviones jets (una tecnología que se había incorporado parcialmente en la Argentina, pero en torno a la cual circulaban multitud de imágenes del glamour y el progreso) alimentaban a nivel local el proyecto de convertir a Mar del Plata en un destino de playa internacional, algo que, en los años sesenta, todavía parecía posible para algunos sectores locales y provinciales. Ese proyecto mismo se anclaba más en una ilusión, que olvidaba las preferencias del turismo de sol y playa por destinos más cálidos o lo “trasmano” de Mar del Plata como posible “puerta” de entrada de turismo internacional, *vis a vis* Córdoba o Buenos Aires, que, en los procesos concretos del turismo marplatense, expansivo, pero sólidamente anclado en un público nacional de perfil masivo.

A más de cincuenta años de estos debates sobre las reformas al aeropuerto marplatense, el proyecto de su modernización volvió a formar parte de la agenda política. No obstante, en el siglo XXI las ideas en torno a su papel en la economía local y nacional se distancian de manera considerable. Aún con las diferencias entre gobiernos militares y democráticos, los proyectos de la década del sesenta se enmarcaron en un contexto de industrialización dirigida por el Estado, que impulsaba la construcción de infraestructura como producción estatal de una base de redistribución para corregir las inequidades generadas por un desarticulado crecimiento industrial y para superar la

falta de divisas como problema estructural de la economía argentina. Como sostienen Velho y Ureta en los años sesenta la infraestructura y el Estado se hallaban en un vínculo de consolidación recíproca, en donde los proyectos de obra pública eran medios para consolidar la presencia estatal a través del control burocrático, el orden y la construcción de un imaginario del “bien social”.²²⁸ En contraste, la reforma aeroportuaria anunciada en los últimos años se encontró atravesada por una mirada diferente sobre el rol del Estado, la cual erigió a la infraestructura como base para la apertura de negocios al sector privado en un limitado lugar para la consolidación del sentido público del transporte aerocomercial.

228 Velho, R. y Ureta, S. (2019). “Frail modernities: Latin American infrastructures between repair and ruination”. En *Tapuya: Latin American Science, Technology and Society*, p. 3.