

AEROMOVILIDAD, TECNOLOGÍA Y PODER. EL CASO DE LA
MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS
Melina Piglia (CEHIS-INHUS-UNMdP/CONICET)

Recibido: 25 de mayo de 2017
Aceptado: 21 de octubre de 2017

Resumen

Este trabajo aborda algunas de las consecuencias de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas, en los albores de la era del jet. Una determinada configuración de movilidad es producto de relaciones de poder que determinan quiénes y en qué condiciones pueden moverse; a su vez, produce relaciones de poder. Nos interesa iluminar desde esta perspectiva la cuestión de los vínculos entre tecnología y sociedad a partir del análisis de nuestro caso de estudio. Nos concentraremos en dos dimensiones: de un lado, en el impacto que la modernización tecnológica tuvo sobre las rutas de cabotaje de Aerolíneas, sobre las infraestructuras de tierra y, en general, sobre el mapa de la movilidad aérea (y por tanto sobre el desigual reparto territorial de las posibilidades de moverse); del otro, en sus efectos sobre las relaciones de poder entre los trabajadores aéreos, alterando jerarquías establecidas desde los tiempos pioneros de la aviación.

Palabras clave: aviación comercial, movilidad aérea, Argentina, cambio técnico.

*Aeromobility, Technology and Power: the Modernization of the Aerolíneas
Argentinas fleet,
by Melina Piglia*

Abstract

This paper addresses some of the consequences of the modernization of the fleet of Aerolíneas Argentinas, the Argentinian flag ship airline, at the dawn of the jet era. A certain configuration of mobility is the product of power relations that determine who (and under what conditions) can move; In turn, produces relations of power. Focusing on our case study, we aim to illuminate from this perspective the question of the links between technology and society. We will analyze two dimensions: on the one hand, the impact that technological modernization had on Aerolíneas' domestic air routes, on ground infrastructures and, in general, on the map of aeromobility (and therefore on the unequal territorial distribution of the possibilities of movement). On the other, we will evaluate their effects on the power relations among the aerial workers, altering hierarchies established from the pioneering times of the aviation.

Key words: Commercial aviation, Aeromobility, Argentina, Technical change

Claves JEL: N76 N86 N96

1.- Introducción

Este trabajo aborda algunas de las consecuencias de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas, en los albores de la era del jet. Tras el final de la Segunda Guerra Mundial nuevas tecnologías de propulsión de aviones se volvieron disponibles para el uso civil: los motores turbo-hélice y los más modernos, de propulsión a chorro, “a reacción” o jet. Pese a su lugar más bien periférico, la Argentina había sido uno de los primeros países del continente en disponer de una línea aérea de base local y sería el primero en Sudamérica en utilizar aviones a reacción. Su introducción en la Argentina en 1958 fue casi simultánea con la adopción (en mayor escala, por supuesto) de la tecnología jet por parte de la principal línea aérea norteamericana, Pan American y precedió en unos pocos años al “boom” del jet (Heppenheimer, 1995; Van Vleck, 2013).

La política aérea argentina se definió entre 1945 y 1947, a caballo entre el final del régimen *de facto* (1943-1946), encabezado por un grupo variopinto de oficiales nacionalistas y en el que Juan Domingo Perón fue un protagonista destacado, y el comienzo del gobierno constitucional encabezado por el propio Perón. A finales de Segunda Guerra Argentina constituía un caso particular. Había sido la economía más dinámica, más industrializada y moderna de Sudamérica y todavía aspiraba a liderar la región. Para los militares que participaron del golpe de estado de 1943, el fortalecimiento del “poder aéreo nacional” era un aspecto central de la defensa de la soberanía en el nuevo contexto mundial. La aviación comercial era una de las aristas del proyecto. Como “riqueza” de la nación, el tráfico aéreo era uno de los renglones en un proyecto más amplio marcado por el nacionalismo económico.

En ese marco, el presidente *de facto*, Gral. Edelmiro J. Farrell, dictó en 1945 una serie de decretos que buscaban darle unidad a la política argentina en materia de aeronavegación. En abril de 1945 un decreto estableció la soberanía nacional sobre el espacio aéreo argentino, nacionalizó toda la infraestructura de tierra, y puso en manos de la Secretaría de Aeronáutica el fomento de la aviación comercial y deportiva. Además, se reservaron las líneas aéreas de cabotaje para el Estado o para empresas mixtas, en las que los privados debían ser argentinos residentes en el país. En 1947 se pusieron en marcha cuatro empresas mixtas, a las que se les asignaron zonas de influencia y que, a fines de 1949, fueron nacionalizadas y reunidas en una única línea aérea de bandera: Aerolíneas Argentinas. La compañía estatal, línea aérea de bandera, monopolizó el cabotaje hasta 1956 y luego controló cerca del 80% del mercado de vuelos domésticos.

Este trabajo aborda un tramo de la historia de Aerolíneas (1958-1970), delimitado por los procesos de renovación de su flota de aviones: aquel que se abre con la compra de los Jets COMET IV, para los vuelos internacionales y se cierra con la llegada de los primeros Boeing 737 destinados al cabotaje y los vuelos regionales. La perspectiva que adoptamos concibe a la “aeromovilidad” como un sistema en el que se articulan vehículos, sistemas de comunicación, infraestructuras visibles e invisibles (rutas aéreas), normativas, pero también prácticas, representaciones y relaciones de poder, y que configuran determinadas formas de movilidad. Las movilidades son producto y a la vez productoras de relaciones de poder, de jerarquías, de sistemas de diferencias: la posibilidad de moverse está desigualmente distribuida (social y

espacialmente) y en torno a ella surgen barreras, fricciones, resistencias, “inercias” (Cresswell, 2006; Urry y Sheller 2006; Sheller 2017). Nos proponemos aquí reconstruir y analizar en estos términos algunos de los efectos que tuvo la modernización de la flota, esto es la transformación en uno de los elementos del sistema (los vehículos), en lo que ampliamente podríamos llamar las relaciones de poder. Nos centramos para ello en dos escalas, la del territorio (atendiendo a la reconfiguración del desigual reparto territorial de las posibilidades de moverse) y la de los trabajadores aeromóviles (poniendo el foco en la alteración de las jerarquías internas a los trabajadores establecidas desde los tiempos pioneros de la aviación). Nuestra perspectiva apunta además a hacer visibles las complejidades que los procesos de circulación, de apropiación y de implementación de esas nuevas tecnologías adoptaron en los países periféricos. Pretendemos así, a partir del análisis de nuestro caso de estudio contribuir a los debates en torno a los vínculos entre tecnología y sociedad.

2.- La era de los aviones a pistón

A causa de su origen Aerolíneas tenía una flota de lo que se conoce como aviones “a pistón”, esto es con un motor a explosión que propulsaba alternativamente pistones, que a su vez movían las hélices. Era un flota, además, bastante heterogénea. La mayoría eran aeronaves usadas, heredadas de las distintas empresas mixtas: veinticinco aviones Douglas DC-3, ocho DC-4 y seis hidroaviones (Short Sandringham y Sunderland), con los que se cubría el litoral fluvial y la ruta a Montevideo; había también aviones nuevos, cinco Convair 240-6 y seis DC-6¹, estos últimos comprados por FAMA, la empresa mixta que se había ocupado de los vuelos internacionales, pero entregados en tiempos de Aerolíneas. Los DC-6 se reservaron para los vuelos internacionales. De las aeronaves que destinaron para el cabotaje y los vuelos regionales, solo los Convair presurizaban la cabina, los demás debían volar por debajo de los 3000 metros, lo que aumentaba el consumo de combustible. Los Convair requerían pistas de aterrizaje libres de piedras, por lo que se utilizaron especialmente en los vuelos regulares entre Buenos Aires, Córdoba, Río Cuarto, Mendoza y Santiago de Chile².

El cabotaje estaba entonces servido centralmente por aviones relativamente chicos (el más grande era el Convair que podía llevar 40 pasajeros, mientras que los DC-3 transportaban 28), que consumían una proporción alta de combustible en relación con la carga útil que podían transportar y requerían mucho mantenimiento. A la vez el grueso de la flota, los DC-3 y DC-4, tenían la ventaja de poder aterrizar en aeropuertos precarios. Esto hacía posible que Aerolíneas Argentinas mantuviera para el cabotaje un esquema de múltiples escalas, orientado a reducir el peso de combustible y aumentar la carga útil (Güiraldes 1979, p. 120).

¹ Varios de estos aviones se accidentaron en el transcurso de la década de 1950 y no fueron reemplazados. Para 1960 quedaban en operación quince DC-3 (tres de ellos cargueros), seis DC-4, tres Convair, cinco hidroaviones Sandringham y seis DC-6.

² Hasta entonces el cruce de los Andes, en aviones DC-4 por ejemplo, requería tubos de oxígeno para los pasajeros. Los Convair no eran, sin embargo la mejor máquina para esa ruta, ya que tenían un “techo” similar a la altura de la cadena montañosa; desde 1958 la ruta a Santiago de Chile comenzó a ser servida por los Douglas DC-6. Véase Magnusson (2011) p. 32.

Desde 1956, cuando habían sido autorizadas por el gobierno de facto que desplazó a Perón, existían además una serie de empresas privadas que explotaban las rutas en algunos casos complementarias (L.A.C., Aerochaco, Nor-Sur, T.A.B.A., A.L.A) de las de Aerolíneas, y, en otros, en competencia con la compañía estatal (Austral, Transcontinental)³. Las empresas privadas que hacían cabotaje tenían aparatos de similares características y practicaban la misma estrategia de escalas.

3.- La renovación de la flota

Los nuevos aviones para pasajeros que salieron al mercado en los años cincuenta, con motores turbo-hélice y de propulsión a chorro, eran mucho más veloces que las aeronaves a pistón, podían volar a una altitud mayor (consumiendo por lo tanto menos combustible), transportar mucha más carga útil y prometían ser mucho más rentables.

La británica BOAC había sido pionera en la incorporación de esta tecnología, probando los primeros COMET a comienzos de los años cincuenta. Los accidentes de esos primeros modelos (producto de la fatiga del material en torno a las ventanillas tras los sucesivos ciclos de compresión y descompresión), retrasó la adopción generalizada de la tecnología hasta finales de la década. Sin embargo entre 1958 y 1961 muchas de las grandes líneas aéreas iniciarían su proceso de modernización técnica, inclusive la soviética Aeroflot (Heppenheimer, 1995)⁴.

La Argentina se encontraba en una coyuntura política peculiar. El gobierno militar que había derrocado a Perón, había dado paso a un presidente constitucional, Arturo Frondizi. En un marco ideológico influenciado en América Latina por los análisis de la CEPAL, Frondizi procuró encarar una política de modernización y desarrollo, con el concurso del capital internacional. En ese contexto, el recién designado presidente de Aerolíneas, Juan José Güiraldes, un militar retirado de raíces nacionalistas, delineó en 1958 el proyecto de modernización de la compañía, con miras a reemplazar a los aviones a pistón y a los hidroaviones⁵. Lo primero en emprenderse, fue la modernización de la flota destinada a los vuelos de larga distancia internacionales en los que -se sostenía- la falta de capacidad de las aeronaves argentinas y su retraso técnico respecto de sus competidoras, les hacían perder parte de las oportunidades abiertas por la cláusula de reciprocidad de los tratados bilaterales que regían el transporte aéreo (Güiraldes, 1979, p. 35; Memoria de Aerolíneas Argentinas, 1958-1958, p. 9)⁶. En 1958 se decidió entonces la compra de seis aviones Comet IV para reemplazar a los Douglas DC-6. Se enviaron tripulaciones a

³ La autorización de las aerolíneas privadas fue el corolario de un debate al interior de las Fuerzas Armadas que tomaron el poder en 1955, una especie de solución de compromiso entre quienes deseaban la eliminación de la compañía estatal y quienes la defendían. La mayoría de estas aerolíneas tuvieron una vida breve. Para 1970 solamente estaban en operación Austral y ALA, que se fusionaron en Austral Líneas Aéreas S. A, y Aerochaco. Creada en 1957, esta última era una empresa mixta, de la que participaba el gobierno de la provincia del Chaco. Las demás líneas aéreas tuvieron una vida más breve, como es el caso de TABA (1958-1966), Nor-Sur (1957-1960), Transcontinental (1956-1961) y LAC (1957-1966).

⁴ Para el caso de Pan American en Estados Unidos, véase, por ejemplo, Van Vleck.

⁵ Algo similar procuró hacerse en un comienzo con los trenes (Ortega, 2010).

⁶ Argentina tenía firmados una docena de tratados que aseguraban un reparto equitativo del tráfico con varios países, pero no alcanzaba a cubrir con suficiente oferta de asientos, la demanda.

Inglaterra para su entrenamiento y los aviones fueron llegando entre 1959 y 1960.

El Comet (1952), de la fábrica británica De Havilland, había sido el primer avión comercial con motores a reacción. Unos años más tarde le seguirían modelos norteamericanos (el Boeing 707 y el Douglas DC-8, salieron al mercado en 1957) y franceses (Caravelle, 1955). El Comet había tenido problemas serios de diseño, ya resueltos en la versión IV adquirida por Argentina -que salió al mercado en 1958. Se trataba, sin embargo, de una aeronave con algunas limitaciones: derivada de aviones caza, tenía una autonomía de vuelo menor que la de otros jets y por lo tanto requería más escalas (tres en los vuelos entre Argentina y Europa, por ejemplo); de fuselaje angosto, en la configuración elegida por la Argentina llevaba 67 pasajeros, bastante menos que los 179 del Boeing 707-120B (el primero de los competidores del Comet en salir al mercado). Los aviones estadounidenses eran más grandes, más rápidos, de mayor alcance y más económicos que el Comet.

Sin embargo, desde la perspectiva de Aerolíneas, para 1960 el balance de la introducción de los Comet era francamente positivo y se afirmaba ya que la renovación de la flota había conducido a la reducción del costo por unidad de tráfico, al crecimiento del coeficiente de la ocupación (en un contexto de aumento de la oferta y expansión proporcionalmente mayor de la demanda), mermando con ello el déficit de la empresa (*Memoria de Aerolíneas Argentinas, 1959-1960*, p. 8 y 10-11). La incapacidad de abastecer la demanda de tráfico aéreo internacional persistió sin embargo tras la introducción del COMET. Así, por ejemplo, en 1964 sólo el 8% del tráfico argentino-brasileño era realizado por Aerolíneas Argentinas, mientras el 70% era transportado por líneas aéreas de Brasil. Por otro lado, Aerolíneas se quejaba de la competencia desleal de las empresas extranjeras que excedían las capacidades acordadas, en nombre de los tráficos "complementarios" entre escalas (Poder Ejecutivo Nacional (24-6-1964), cap. IV.).

El proyecto de Güiraldes incluía la adquisición de aviones turbohélice Fokker F-27 para cubrir distancias cortas, reemplazando hidroaviones, DC-3 y DC-4. Sin embargo, su permanencia al frente de la empresa se vio truncada prontamente, al tiempo que las circunstancias políticas y económicas del país degradaban rápidamente: el desequilibrio de la balanza comercial puso en jaque a la economía y llevó a que en 1959 Frondizi acudiera a un préstamo del Fondo Monetario Internacional (a cambio de las consabidas recomendaciones de ajuste económico) y a un giro hacia una política de corte más liberal, marcada por el objetivo de reducir el déficit fiscal⁷. En el nuevo contexto, enfrentado al nuevo ministro de Hacienda Álvaro Alsogaray y al Secretario de Aeronáutica, Güiraldes renunció en octubre de 1959 y su proyecto de compra de los Fokker fue dejado de lado.

Los proyectos de modernización y homogeneización de la flota de cabotaje, recibieron sin embargo nuevo impulso, ahora marcados por el

⁷ Las empresas estatales, en especial los Ferrocarriles, eran señalados como los principales causantes del déficit público. Frondizi encararía en 1961 una reforma de los mismos que llevó al cierre de ramales, en los que muchos han identificado como el comienzo del desmantelamiento de los ferrocarriles en la Argentina y del predominio del automotor. Recientemente Fernando Ortega ha matizado esta tesis, relativizando el carácter "antiferroviario" de Frondizi (Ortega, 2010).

imperativo de la reducción del déficit (*Memoria de Aerolíneas Argentinas, 1959-1960*, p. 15)⁸. A esta presión del estado por reducir el déficit, se sumaba además la que ejercían las empresas privadas: desde fines de los años cincuenta y a lo largo de los años sesenta, reunidas en la Asociación Argentina de Transportadores Aéreos (AATA), apelaron al Estado y a la opinión pública con miras a conseguir la eliminación de Aerolíneas. El argumento central giraba en torno a la supuesta eficiencia de las empresas privadas, opuestas al despilfarro y al déficit de la compañía estatal⁹.

Aunque Aerolíneas subrayaba su mayor eficiencia relativa frente a la empresas privadas, reconocía el fuerte déficit, cuyo principal responsable era, sostenían, la obsoleta y onerosa flota a pistón: resultaba tan poco eficiente que dadas las tarifas imperantes (que no podían subirse a riesgo de contraer aún más la demanda) los aviones necesitaban una ocupación superior al 100% para cubrir sus costos operativos (*Memoria de Aerolíneas Argentinas de 1961*, p.1).

En lugar de los Fokker F-27, Aerolíneas se inclinó en 1961 por aeronaves más baratas, los turbo-hélices británicos Avro 748s, serie 1¹⁰. La operación sería financiada con recursos propios de la empresa, procedentes de “seguros y de la venta de la flota a pistón” (*Aerolíneas Argentinas, 3-9-1962*). Los Avro resultaban una opción relativamente económica, ya que Argentina era el cliente de lanzamiento de esas aeronaves (y ciertamente por mucho tiempo el más importante). Comprar los Avro casi “en el tablero de diseño”, aún no acabados de probar -había hecho su vuelo de prueba en junio de 1960-, traería, como veremos, algunas consecuencias indeseadas: la más grave de ellas, la muerte de una azafata (Olga Gómez) el 30 de agosto de 1962, al abrirse la puerta de una aeronave en vuelo por fallas en el sensor de cierre de la misma¹¹.

El Avro ofrecía el “confort y la confiabilidad de las turbinas”, equipamiento moderno y costos operativos más bajos, combinados con la robustez y la versatilidad del DC-3 (Magnusson 2009, p. 42). Entre otras

⁸ Aerolíneas estaba desde fines de los años cincuenta en un proceso de adquisición de capacidades técnicas e infraestructurales que le permitiera realizar en Buenos Aires los mantenimientos periódicos de las aeronaves y sus motores (los “recorridos”), así como las prácticas en simulador de sus pilotos. Los de los motores DC-6, por ejemplo, hasta 1960 se habían hecho en Holanda, mientras que hasta 1961 los motores del Comet se mandaban a Inglaterra. La menor dispersión de aviones permitía tener menos equipos de mantenimiento y una variedad más acotada de talleres específicos para el “recorrido” y reparación de los motores, así como de simuladores de entrenamiento (Aerolíneas adquirió los primeros en 1960), y era entonces clave en este aspecto del proceso de modernización de la empresa. Véase *Memoria de Aerolíneas Argentinas (1961-1962)*.

⁹ Así, por ejemplo, en junio de 1959, la AATA propuso al gobierno que, o bien se detuvieran los planes de renovación de la flota de Aerolíneas y les transfirieran todas las rutas de cabotaje con “las ayudas que a tal fin requieren del Estado” -esto es, créditos estatales y avales para créditos en el exterior- (*Aerolíneas, 1959*, p. 1), o bien el Estado adquiriera las empresas privadas, ya que -manifestaban- el mercado argentino no era suficiente para la coexistencia de ambas (*Aerolíneas, 1959*, p. 5).

¹⁰ Los Avro eran mucho más baratos que sus competidores similares: costaban un 20% menos que los Fokker F-27 Friendship, que ofrecía una capacidad de asientos un 10% por encima del Avro.

¹¹ El día anterior otra aeronave había sufrido una violenta descompresión al abrirse la puerta en vuelo; poco después, el 4 de septiembre, el Jefe del Proyecto Avro, que había venido de Inglaterra a comprobar la falla, casi muere al desprenderse la puerta en vuelo -a causa de unos ensayos que el técnico estaba realizando de modo imprudente. La aeronave, que viajaba sin presurizar, tuvo que aterrizar de emergencia y sufrió varios daños. Véase *Aerolíneas Argentinas (4-9-1962)*.

innovaciones, contaban con un servicio moderno de radio V. H. F. y radar meteorológico. Podía transportar 50% más pasajeros que un DC-3 (42) y mantenía la cabina presurizada y climatizada. El presidente de Aerolíneas afirmaba en 1962 que los Avro cuadruplicarían la productividad de los DC-3 (Aerolíneas Argentinas, 3-9-1962).

Las naves llegaron a la Argentina entre enero y agosto de 1962 y entre agosto y noviembre de 1963 y las primeras se incorporaron al servicio regular desde abril de 1962 (Magnusson, 2009, pp. 43-44)¹². Simultáneamente con los Avro, Aerolíneas completó la modernización de su flota adquiriendo tres aviones nuevos para las rutas de mediana distancia. Los elegidos fueron los Caravelle VI-N, jets franceses para 85 pasajeros; el primero de ellos llegó al país en enero de 1962 y comenzó a operar en abril de ese año, en la ruta Buenos Aires-Bariloche.

La desprogramación de la flota a pistón fue sin embargo más lenta de lo esperado: los hidroaviones dejaron de volar en 1962 y se fueron vendiendo, al igual que algunos de los aviones a pistón, un proceso que terminó recién en 1966. La demora obedecía a un conjunto de circunstancias en las que se mezclaban las fallas del Avro en agosto de 1962 y las deficiencias en la infraestructura de tierra (que en muchos lugares no permitía el aterrizaje de las máquinas más modernas), con la inestabilidad política de la Argentina de esos años, que se replicaba en la empresa: Fondizi fue desplazado del poder por un golpe de estado a fin de marzo de 1962, y reemplazado por el presidente de la Suprema Corte, instalando un gobierno de transición fuertemente tutelado por las Fuerzas Armadas y de signo liberal; el gobierno civil que lo sucedió, encabezado por Arturo Illia, tuvo un signo más nacionalista; tras algo menos de tres años, fue derrocado por un nuevo golpe y reemplazado por un gobierno militar a mediados de 1966.

En 1966 Aerolíneas emprendió un nuevo proceso de renovación, adquiriendo seis reactores Boeing 707 para los vuelos internacionales que fueron gradualmente desplazando a los cuatro Comet todavía en operación hacia vuelos de cabotaje¹³. Entre 1970 y 1974 se sumarían doce Boeing 737, destinados a vuelos de cabotaje y regionales, y se venderían los Avro y Aerolíneas pasaría a tener una flota completamente fundada en tecnología jet. Este nuevo cambio técnico se alineaba con las orientaciones del gobierno militar liderado por el Gral. Juan Carlos Onganía, que había tomado el poder en 1966, que abogaba por la racionalización y “eficientización” de la economía argentina (Aroskind, 2003, p. 103-106) y que, en sus primeros años consiguió dinamizar la economía realizando importantes obras públicas, entre las que, como veremos, se encontraba la modernización de algunos aeropuertos. Obedecía también a los resultados en un punto decepcionantes que había tenido la aplicación del esquema de las tres flotas (Comet, Caravelle, Avro) en la productividad y los costos de la compañía. Finalmente se inspiraba en las experiencias que la modernización de las compañías norteamericanas (casi simultánea con la de Aerolíneas) y la más tardía y masiva de múltiples aerolíneas en el mundo señalaban como tendencia.

¹² Si bien se registraron accidentes, los aviones pudieron ser reparados y la flota siguió intacta hasta 1969, cuando, en pocos meses, se perdieron dos aeronaves en accidentes graves en 1969, y otros dos en 1970 y 1971.

¹³ Los Comet fueron vendidos en 1971 a Dan Air.

4.- Jerarquías territoriales

4.1.- El Avro y la amenaza a la conectividad patagónica

La creación de Aerolíneas en 1950, reuniendo las flotas de las empresas mixtas y adquiriendo algunos aviones nuevos, implicó un aumento de los asientos ofrecidos y de los pasajeros transportados, así como la multiplicación de las rutas aéreas domésticas, a las que se sumaron, desde 1956, las de las líneas aéreas privadas de cabotaje. Los asientos-kilómetro ofrecidos (una variable que mide a la vez el crecimiento de las rutas y de las frecuencias) aumentaron poco más de siete veces entre 1950 y 1959 mientras la cantidad total de pasajeros que voló en Aerolíneas se cuadruplicó, llegando a 482.000 en 1959.

La renovación de la flota de la compañía a fines de los años cincuenta profundizó esta tendencia: aviones más grandes, que podían hacer escalas más reducidas y volar en una variedad mayor de condiciones climáticas, implicaron un incremento de los asientos-kilómetros ofrecidos y eso se reflejó en el crecimiento de la cantidad de pasajeros efectivamente transportados. A finales de la década del sesenta esta última cifra se había duplicado, alcanzando casi el millón de pasajeros, para llegar a mediados de los años setenta a los tres millones anuales (*Memoria de Aerolíneas Argentinas de 1970*; Güiraldes 1979, p. 105).

Como vimos, en materia de cabotaje, las características de los aviones que Aerolíneas volaron hasta los años sesenta, llevaron a aplicar una estrategia de escalas múltiples. Eso permitió que muchas ciudades pequeñas gozaran de un servicio aéreo regular que las vinculaba con Buenos Aires y con otras localidades de su región. En 1960 Aerolíneas Argentinas servía 49 escalas nacionales, conectando, por ejemplo, a las ciudades de Comodoro Rivadavia y Río Gallegos con una serie de localidades más pequeñas de la Patagonia costera (Río Grande, Ushuaia, San Julián, Puerto Deseado, Santa Cruz) y cordillerana (Gobernador Gregores, Lago Argentino, Sarmiento, Esquel, Perito Moreno y Río Turbio) (véase mapas 1 y 2).

A estas rutas se sumaban los servicios de las empresas privadas: los de Aerochaco con base en Resistencia que conectaban entre sí varios puntos dentro de Chaco y Formosa (Roque Sáenz Peña, Clorinda, Formosa, Villa Ángela, etc.); los de A.L.A. con base en Rosario con destino a unas cuantas ciudades de Cuyo, el Litoral y el Noreste y los de T.A.B.A. que unían la Capital Federal con numerosas ciudades de la provincia de Buenos Aires (Tandil, Olavarría, General Villegas, Coronel Suárez, Necochea, entre otras)¹⁴.

La llegada de los Avro y el anuncio de la intención de Aerolíneas de desprogramar por completo la flota a pistón parecía poner en peligro parte de esa red y la alarma cundió entre los potenciales afectados. Se fundaba en la circulación de informes que señalaban que, aunque el Avro se había presentado como un “verdadero” reemplazo del DC-3, no se adaptaba por completo a las peculiares condiciones geográficas de la Argentina. Así, por ejemplo, el diputado nacional Ernesto Sammartino (Unión Cívica Radical del Pueblo)¹⁵ cuestionó desde un comienzo la elección de esos aviones por su

¹⁴ Los servicios de Austral se superponían con las rutas patagónicas principales de Aerolíneas (Austral volaba los servicios más rentables, Buenos Aires-Comodoro Rivadavia, por ejemplo).

¹⁵ La UCRP era una facción rival a la del presidente en ejercicio, Arturo Frondizi (Unión Cívica

limitada autonomía. En una geografía tan dilatada como la de Argentina -sostenía- eso podía acarrear graves problemas de seguridad. Sammartino planteaba un hipotético escenario de catástrofe: el cierre del aeropuerto de Bahía Blanca por un frente de tormenta (de los que abundaban al sur de la provincia de Buenos Aires) que obligaría también a cerrar los aeropuertos vecinos, forzando el retorno a Buenos Aires, maniobra imposible por insuficiencia de combustible (*La Razón*, 20-1-1962). Para Sammartino los Avro eran inadecuados, además, porque no se adaptaban a las rudimentarias condiciones de muchos aeródromos, ya que no podían operar en pistas con piedras sueltas que dañaban sus costosas turbinas (*La Razón*, 11-9-1962). En enero de 1962, Sammartino promovió en el Congreso Nacional, sin éxito, varias iniciativas parlamentarias tendientes a investigar las actividades de Aerolíneas -entre ellas el llamado a licitación para la venta de la flota a pistón y la compra de los Avro¹⁶; los accidentes de septiembre de 1962 le dieron nuevo impulso a su reclamo.

La modernización de la flota resaltaba las insuficiencias de la infraestructura de tierra y las inequidades territoriales de la Argentina, visibles en la trama de los transportes terrestres. Las localidades del noreste fluvial fueron las primeras en dar señales de preocupación, ya que, al carecer muchas de ellas de aeródromos, se verían afectadas de modo inmediato por la desprogramación de los hidroaviones que se anunció apenas llegaron las nuevas aeronaves. Así, en abril de 1962, un editorial del periódico *La Prensa* señalaba que el interventor de la provincia de Formosa había solicitado

“el mantenimiento del servicio de hidroaviones directo y bisemanal entre Buenos Aires y la capital provinciana, durante un plazo de tres meses a contar del 1º de mayo, plazo en el cual podrían finalizar los trabajos paralizados hace más de un año, para habilitar la pista de aterrizaje del aeródromo local” (*La Prensa*, s/f.).

Según denunciaba Sammartino en septiembre de 1962, Formosa, Concordia y Paso de los Libres se habían quedado ya sin servicio aéreo (*La Razón*, 11-9-1962).

El problema del noreste fluvial se resolvió, sin embargo, relativamente rápido en la mayoría de los casos, porque el Avro podía aterrizar en pistas cortas y no pavimentadas, de bajo costo, y los trabajos pudieron llevarse adelante con celeridad. Salvo en los casos de algunas localidades ribereñas de Entre Ríos (Gualedguay, Concepción del Uruguay), donde las estadísticas muestran una detención del movimiento aéreo desde 1961, en las demás localidades de la región el tráfico aéreo continuó en los mismos niveles o creció a partir de esa fecha, por lo que podemos asumir que el hiato entre los hidroaviones y los servicios de Avro debe haber sido breve (INEC 1969, pp. 21-23).

Sin embargo, si bien podían aterrizar en pistas de tierra, como había denunciado Sammartino, los nuevos turbo-hélice tenían problemas con las piedras sueltas, que abundaban en los aeródromos de la Patagonia. Al

Radical Intransigente).

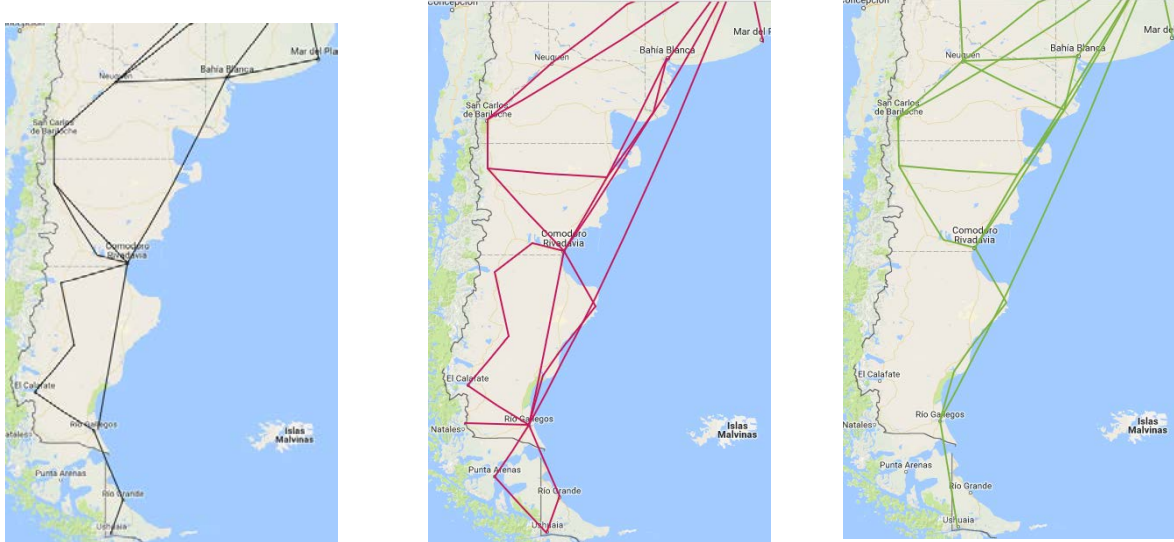
¹⁶ Sammartino proponía el armado de una Comisión Investigadora. El escrutinio público de Aerolíneas no cesó en esos años y derivó en 1964 en un pedido de informes del Congreso al Poder Ejecutivo.

anunciarse a mediados de 1962 que los Avro reemplazarían por completo a la flota de DC-3 en los vuelos al sur entre octubre y diciembre de ese año, cundió la inquietud. Desde los periódicos locales se agitaba el fantasma de la desconexión de la región, señalando, por ejemplo que 12 de los 14 aeropuertos de la Patagonia carecían de las condiciones adecuadas para los Avro, con lo que “la Patagonia quedaría con dos aeropuertos: San Carlos de Bariloche y Comodoro Rivadavia. Y uno próximo, Río Gallegos” (*La Jornada de Chubut*, 3-7-1962). El problema parecía más grave aún porque, simultáneamente, las dificultades financieras de la empresa Austral, hacían también temer por la continuidad de sus vuelos (*La Jornada de Chubut*, 3-7-1962). Hubo reuniones entre representantes de las diferentes provincias involucradas y le solicitaron a Aerolíneas una comunicación formal al respecto. Al mismo tiempo, dos diputados nacionales por la Patagonia se dirigieron al presidente de Aerolíneas para reclamarle por la “tremenda amenaza” a la conectividad de la región patagónica que implicaría el fin de los vuelos de las aeronaves a pistón y solicitar que se suspendiera su venta o bien se conviniera “con las provincias los medios para el mantenimiento del servicio” (Recorte periodístico, s/d).

La agitación en la Patagonia continuó creciendo y el presidente de Aerolíneas, Miguel Moragues, se vio obligado a brindar aclaraciones en una conferencia de prensa con medios del sur, tras la cual la compañía emitió un comunicado negando que estuviera en sus planes la suspensión de servicios en la región. El comunicado afirmaba que todas las escalas se operarían con los Avro, mientras se procedería a la desprogramación de los DC-3 de acuerdo con el plan de racionalización de la empresa. “[Moragues] Advirtió, eso sí, que en algunos será de imperiosa necesidad realizar trabajos de escasa envergadura, sobre todo de compactado y mantenimiento de pistas, con el objeto de eliminar la presencia de piedras, que actualmente causan deterioros en las palas de las hélices, flaps y fuselaje de los aviones a pistón”. Moragues había sostenido que las obras no implicaban grandes erogaciones y podían ser encaradas “por las autoridades locales de cada lugar, con la colaboración de sus fuerzas vivas, como ya ha ocurrido en otras zonas del país de menores recursos y posibilidades que la Patagonia” (*Aerolíneas Argentinas*, 15-7-62). Una entrevista al gerente de Aerolíneas en Río Gallegos, insistía en mismo argumento. Las escalas no se suspenderían, aunque iba a ser imprescindible realizar el arreglo de las pistas, que resultaría sencillo y poco costoso. El gerente llegaba a la misma conclusión: la necesidad de una acción coordinada de las fuerzas locales (provinciales, municipales, “fuerzas vivas”), para llevar a buen fin los trabajos necesarios, pero agregaba un elemento: el reconocimiento de que era imposible que el organismo nacional en el que en realidad recaía la responsabilidad por la infraestructura de tierra (la Dirección General de Circulación Aérea y Aeródromos) pudiese poner a punto semejante cantidad de aeródromos, “por la falta de recursos económicos” (Recorte periodístico de Río Gallegos, s/d).

Mapas 1, 2 y 3: Las rutas de Aerolíneas en la Patagonia

De izquierda a derecha 1950 (los comienzos de Aerolíneas), 1961 (antes de la introducción de los Avro) y 1970 (en los albores de la desprogramación de los Avro).



Fuente: elaboración propia sobre la base de las Memorias de Aerolíneas Argentinas.

El problema de las limitaciones en las condiciones de operación de los Avro era entonces, ciertamente, real. Es posible que Aerolíneas no hubiera estado al tanto de esa limitación a la hora de decidir su compra, al tratarse de un avión todavía en fase experimental; es más probable, tal vez, que el asunto se haya subestimado inicialmente, o bien porque se supuso que su solución resultaría más sencilla desde el punto de vista técnico y económico o, quizás, porque inicialmente se planeaba suspender escalas poco redituables, de bajo tráfico y con aeródromos precarios¹⁷, un camino que quedó bloqueado por la fuerte reacción que esa posibilidad generó en la Patagonia¹⁸. La supervivencia de los DC₃ y DC-4 en Aerolíneas, también se vinculó a la aguda inestabilidad política (y en la dirección de la compañía) en esos años.

Lo cierto es que los aeródromos del sur no fueron mejorados con fondos locales y que los DC-3 (que en principio debían venderse en 1963 para hacer frente a la compra de los aviones nuevos) continuaron volando para la compañía a esos destinos hasta 1966, cuando se los traspasó, junto a las rutas a las que servían, a la línea aérea de fomento que operaba la Fuerza Aérea - Líneas Aéreas del Estado, LADE (véase mapas 2 y 3).

¹⁷ La Asociación Argentina de Aeronavegantes denunció, en una solicitada posterior al accidente de la puerta, que Moragues había declarado (en Tucumán, en ocasión de la reapertura de su aeropuerto), "que si la infraestructura nacional no permite la operación del Avro, Aerolíneas Argentinas levantará sus bases y eliminará los servicios correspondientes". AAA (4-9-62) s/n. Varios artículos de la prensa patagónica hacen referencia a expresiones en este mismo sentido de "altos funcionarios" de la compañía.

¹⁸ Y que seguramente hubiera encontrado fuerte resistencia en los sectores nacionalistas de las Fuerzas Armadas, siempre preocupadas por la frágil soberanía del espacio patagónico.

4.2.- Aerolíneas y los jets en el cabotaje

Introducidos primero en el tráfico internacional de Aerolíneas, los aviones a reacción parecían ofrecer grandes ventajas para el cabotaje y los vuelos regionales. Eran más costo-eficientes, tenían mayor autonomía de vuelo y podían volar en casi cualquier condición climática, lo que permitía aumentar su coeficiente de uso. Sin embargo, eran mucho más exigentes que los turbohélice o las aeronaves a pistón en cuanto a la infraestructura de tierra. Requerían largas pistas de concreto y equipos que hicieran posible el aterrizaje por instrumentos (Instrumental Landing System o ILS), lo que limitaba mucho su uso en la Argentina. Así, los Caravelle se utilizaron exclusivamente para vuelos directos entre Buenos Aires y los escasos aeropuertos argentinos que contaban con esas condiciones: Córdoba, Mendoza, Corrientes, Salta, Bariloche y Comodoro Rivadavia. Dejando a un lado las localidades más pequeñas, que tenían infraestructuras muy rudimentarias, la mayoría de las ciudades medianas (incluidas varias capitales de provincia) tenían aeropuertos que no podían habilitarse para los jets. Rosario, por ejemplo, recién en 1972 dispuso de una pista de 1000 metros, que en 1978 se extendió a los 3000 metros y adquirió sistemas para el vuelo por instrumentos.

A fines de la década del sesenta, la decisión de desprogramar los Avro y reemplazarlos por B-737 planteó un dilema para esas ciudades y forzó al Estado a acelerar la adecuación de la infraestructura aeroportuaria. Dos casos, los de Mar del Plata y Ushuaia, nos permiten iluminar las tensiones y expectativas que el proceso generaba. Las pistas de los aeropuertos de Ushuaia y Mar del Plata, aunque ambas asfaltadas, resultaban inadecuadas por su corta extensión (menos de 2000 metros) y porque carecían de sistemas para el vuelo por instrumentos y fueron dejadas afuera de las rutas del Caravelle en los años sesenta. Mar del Plata, por entonces la principal ciudad turística argentina, recibía entre 1960 y 1965 alrededor de 1.400.000 turistas al año; ese número creció decididamente a partir de 1967, cuando se alcanzó la cifra de los dos millones de visitantes, que se concentraban en la temporada estival. De ellos, alrededor del 1,5% llegaron por vía aérea (Pastoriza (2011) p.276). El gobierno provincial y las fuerzas locales estaban fuertemente interesados en volver posible la llegada de aviones más grandes, porque consideraban insuficientes los servicios en el verano, pero también porque especulaban con las posibilidades de la ciudad de convertirse en un destino de “sol y playa” internacional. En ese marco, en 1961 se puso en marcha un proyecto para ampliar y modernizar el aeropuerto, convirtiéndolo en un verdadero aeropuerto de alternativa internacional, cuyo centro era la construcción de una nueva pista, transversal a la existente, de alrededor de 3000 metros de extensión (*La Capital*, 29 de abril de 1965, p. 4). Aun cuando las expropiaciones de tierra necesarias (pagadas por la Provincia) finalmente se ejecutaron, la Secretaría Aeronáutica de la Nación no inició las obras. El tema del aeropuerto fue materia de debate público en la ciudad y se realizaron peticiones a presidentes y gobernadores (constitucionales y *de facto*) solicitando al menos una provisoria ampliación de la pista de sus 1760 metros a 2300 metros. Sin embargo, la reforma y modernización del aeropuerto de Mar del Plata llegaron recién en 1970, durante la dictadura de Onganía, cuando la incorporación de los Boeing a la flota de Aerolíneas puso en riesgo la continuidad de los servicios. Las obras realizadas tuvieron una envergadura

menor que las previstas en el proyecto anterior: la pista fue repavimentada, pero no extendida, y se modernizó el equipamiento de tierra con la incorporación de ILS, radiofaro y radiobalizas¹⁹.

Frente a una coyuntura similar -la desprogramación de los Avro- Ushuaia correría una suerte diferente. Situada en la Isla Grande de Tierra del Fuego, la ciudad más austral de la Argentina, dependía de modo crucial del transporte aéreo, pero todavía tenía una población estable y un flujo turístico muy reducidos. Aerolíneas volaba regularmente a Ushuaia desde comienzos de los años cincuenta en aviones DC-3 y DC-4 y luego en Avro. El aeropuerto era muy deficiente: la pista corta, mal orientada y de acceso peligroso, carecía de los sistemas de apoyo en tierra suficientes, en medio de un clima desafiante y muy variable (Vrsalović 1998, pp. 101-102). Al tratarse de un destino de bajo tráfico, en 1970 Aerolíneas resolvió el traspaso de la ruta a LADE, lo que significaba menos vuelos y un servicio más precario²⁰.

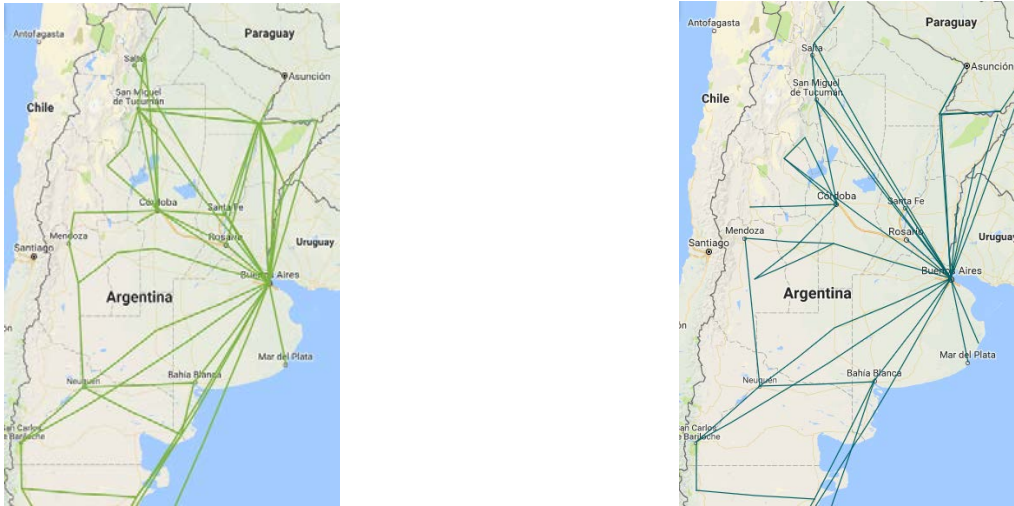
El proceso de cambio técnico dio inicio, además, a una gradual concentración de las rutas de la compañía en vuelos desde y hacia Buenos Aires. En 1961 el 36,5% de los pasajeros de Aerolíneas salían desde Buenos Aires, mientras el 39% lo hacía en 1970, y la empresa redujo sus escalas de 49 a 46 durante ese período (*Memorias de Aerolíneas Argentinas*, 1962 y 1970)²¹. Se trataba de una tendencia incipiente que se aceleraría en los años siguientes, ya que aviones más grandes como los B-737 resultaban rentables en las rutas con mayor tráfico y pocas escalas (véase la reducción de escalas en mapas 5 y 6). Su efecto se vería agravado, además, por la quiebra de algunas de las compañías privadas de cabotaje, que durante algunos años habían conectado ciudades dentro de una región (como fue el caso de TABA en 1966). Así, en términos del tráfico total, en 1960 73 aeropuertos nacionales recibieron pasajeros de cabotaje, mientras para 1969 el número se había reducido a 65, con la suspensión de vuelos a muchas localidades del noreste del país (INEC 1969, pp. 21-23). En general, la tendencia fue a una menor conexión directa norte-sur y noroeste-noreste que no estuviera mediada por Buenos Aires y a la pérdida de conectividad intra-regional, visible por ejemplo, en el caso de la Mesopotamia- noreste- y en la reducción del papel de Córdoba como “hub” central (nótese el cambio entre los mapas 4 y 5).

¹⁹ Mar del Plata tendría que esperar hasta que nuevos intereses e ilusorias proyecciones de figuración internacional llevaran a la construcción de su aeropuerto internacional de alternativa, en el marco de las preparaciones para el Mundial de Fútbol 1978, durante una nueva dictadura militar.

²⁰ Recién a partir de 1975 comenzó agitarse la posibilidad de ampliar la aeroestación existente o de construir una completamente nueva. Las gestiones avanzaron muy lentamente: en 1981 se firmó un convenio para la construcción de un nuevo aeropuerto, que se inauguró recién en 1997. Desde 1984, sin embargo Aerolíneas volvió a tener vuelos a Ushuaia, tras un período experimental que mostró que era viable el aterrizaje de los Boeing 737 en el aeropuerto existente. Vrsalović (1998) pp. 111-112.

²¹ Las cifras de cabotaje incluyen los movimientos desde Aeroparque y desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, que entre 1963 y 1970 por lo menos, operaba vuelos de cabotaje. Las cifras nacionales de tráfico de aeropuertos reflejan una tendencia similar. Del 35% las partidas de pasajeros desde Buenos Aires pasan al 41% del tráfico total de cabotaje. INEC (1969) pp. 21-23.

Mapas 4 y 5.- Rutas de Aerolíneas Argentinas en el centro y norte del país (Izquierda) en 1970 (antes de la desprogramación de los Avro) y (derecha) en 1977 (flota jet)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Memorias de Aerolíneas Argentinas.

5.- Trabajadores aeromóviles, tecnología y poder

5.1. Los Avro y las relaciones de poder entre los gremios aeronáuticos

Las transformaciones tecnológicas de los aviones implicaron por supuesto una amplia gama de cambios en las condiciones de trabajo, en las experiencias, en las prácticas y en las relaciones de poder entre los trabajadores aeromóviles. Desde hace unos años, algunas de estas cuestiones están comenzando a ser puestas en foco. Así, por ejemplo, desde una historia del feminismo Dorothy Sue Cobble ha analizado en el caso norteamericano, mientras empeoraban las condiciones laborales de las azafatas en los años cincuenta y sesenta, la generalización de jets de fuselaje ancho (como los B-737) implicó un fuerte aumento de su número (mientras se reducía relativamente el de los pilotos), lo que fortaleció sus organizaciones sindicales y les permitió luchar eficazmente por convertir a su trabajo en una carrera y no una mera estación previa al matrimonio y contra las discriminaciones por edad y peso (Cobble, 2004, p. 76) ²².

En el caso de Aerolíneas, la renovación de la flota implicó la pérdida de empleos y produjo fuertes tensiones dentro de los gremios aeronáuticos y entre estos y Aerolíneas. La llegada de los nuevos aviones formaba parte de un proceso de racionalización de la empresa para avanzar hacia el objetivo de la autosuficiencia económica, un camino en el que, admitía M. Moragues en 1962, debería “prescindirse de algún personal, inclusive navegante y técnico, dada la

²² Otros aspectos, ligados a las transformaciones de prácticas, percepciones y experiencias de los pilotos, por ejemplo, han recibido también atención académica. Véase por ejemplo el trabajo de Chihyung Jeon sobre cómo cambió la formación de los pilotos a partir de la introducción de los simuladores de vuelo -que simulan la cabina y sus instrumentos y no condiciones del aire-, contribuyendo a construir una identidad de los pilotos como operadores de máquinas (Jeon, 2015).

mayor simplicidad de manejo y mantenimiento que caracteriza a los nuevos aviones” (Aerolíneas Argentinas, 3-9-1962).

De acuerdo con el propio Moragues, para septiembre de 1962 se había reducido la planta en unos 400 trabajadores, un proceso que él calificaba de poco conflictivo “ya que se operó con personal en condiciones de jubilarse, con otros que no llenan las capacidades técnicas y no reponiendo vacantes” (Aerolíneas Argentinas, 3-9-1962). La cuestión de la racionalización en el Estado era, sin embargo, un delicado tema político. Así, un año más tarde, en respuesta a un pedido de informes del Congreso, la empresa se cuidaba bien de enfatizar que la estandarización y modernización de la flota, aunque implicaba menor demanda de personal de mantenimiento e inspección, no apuntaba a crear

“un problema social [...] Simplemente se señala la posibilidad de que la mano de obra sobrante con la desprogramación de la flota a pistón pueda ser utilizada por la empresa estatal en la realización de trabajos a terceros, para aumentar así su ingreso, en lugar de dedicarla a una flota propia deficitaria.” (Poder Ejecutivo Nacional, 24-6-1964, s/n)

Estas políticas tuvieron lugar en un período caracterizado por la puja distributiva permanente entre los distintos sectores de la sociedad, alimentada tanto por factores políticos, como por los periódicos golpes de timón económicos (Aroskind, 2003, p. 89). En un contexto de aguda conflictividad en otros gremios de servicios (que se había manifestado, por ejemplo en las grandes huelgas ferroviarias de 1961), la inflación creciente y las amenazas a los puestos de trabajo pusieron a los sindicatos aeronáuticos en guardia. Desde 1952 los trabajadores ligados a las líneas aéreas se separaban en dos grandes ramas, los sindicatos de “tierra” (APA, Asociación del Personal Aeronáutico y la Asociación del Personal Superior y Profesional de Empresas Aerocomerciales) y el de “aire” (la AAA, Asociación Argentina de Aeronavegantes). La AAA estaba atravesada además por tensiones entre la minoría de pilotos -cuyo salario era cerca del doble del de mecánicos, radio-operadores y navegantes y hasta cinco veces mayor que el de los asistentes de vuelo (entrevista a J. M, 2014)- y el resto de los aeronavegantes, que eran mayoría y controlaban el gremio. “En las discusiones salariales- sostiene Enrique Agro, ex-piloto- los pilotos sentían que sus intereses no estaban protegidos” (Agro, s/f).

La llegada de los Avro afectaba en primer lugar a los radio-operadores, ya que la aeronave, con sus modernos sistemas de comunicación, no los requería a bordo. La posición de la mayoría de la AAA era, por lo tanto, contraria a la desprogramación de la flota a pistón. El malestar ya se había manifestado en enero de 1962, canalizado por las declaraciones públicas (en la prensa escrita y en la televisión) y en el Congreso Nacional -como vimos- del diputado Sammartino. Los técnicos, que se enfrentaban a un período de re-entrenamiento y re-conversión a las nuevas máquinas, pero que suponían -y quizás habían negociado- que no habría despidos masivos entre sus filas, salieron entonces a defender a la compañía y a los Avro. En una solicitada publicada a mediados de enero denunciaron la “mala información” del diputado, “sorprendidos” por las dudas que sus declaraciones echaban sobre el mantenimiento de los aviones y, en general, sobre las condiciones de seguridad de la compañía, “mundialmente reconocidas”. “Con respecto a la

renovación de su flota -afirmaban-el personal está plenamente identificado con las autoridades de la Empresa". Sin negar de plano las diferencias gremiales que el tema comenzaba a agitar, consideraban que el "desarrollo de la empresa" (la necesidad crucial de hacerla más rentable) estaba por encima de ellas (APA, 15-1-1962).

En mayo, la AAA, que estaba en medio de una muy tensa disputa salarial con Aerolíneas por de la re-negociación del Convenio de los tripulantes de cabina, criticó públicamente a Moragues, acusándolo de causar, con su deseo de bajar el déficit a toda costa, un aumento de los accidentes²³. La solicitada sembraba dudas respecto a los aspectos financieros de la operación de compra de los Avro, sugiriendo que los costos finales habían sido mucho más elevados que los pactados, y resaltando que se trataba de una aeronave en fase experimental. La AAA, aunque declaraba su "devoción" a la empresa y su deseo de "no ser instrumento de ninguna forma de manejo en contra de Aerolíneas Argentinas", se montaba en el clima de cuestionamientos encendido por Sammartino como estrategia para conseguir sus objetivos gremiales, entre los cuales figuraba cada vez más explícitamente la renuncia de Moragues y la caída del proyecto Avro que él había llevado adelante (AAA, 31-5-1962).

El accidente con la puerta en agosto de 1962, brindó la perfecta oportunidad de una nueva arremetida contra Aerolíneas y los Avro. El 3 de septiembre, la AAA publicó una solicitada en la que ponía en duda la seguridad del avión. Consideraba la adquisición del Avro "aventurada más allá de límites razonables", por tratarse de un "prototipo en experimentación" y denunciaba las medidas *ad hoc* tomadas por la compañía para garantizar la seguridad a espera de la llegada de los técnicos ingleses (ordenar que los tripulantes viajaran atados, evitar la presurización de la cabina y colar bajo, etc), como producto de la "desaprensión" y la "improvisación" de la gestión "empresaria" del administrador de la compañía. Para la AAA, la gestión de Moragues se inspiraba únicamente en la divisa de la reducción del déficit y el camino elegido era el de las víctimas y los despidos (AAA, 4-9-1962). Como prueba de su "insensibilidad" señalaban que Moragues estaba financiando la renovación de su flota con recursos provenientes de "los seguros de los siniestros que se produjeron durante su administración, dos DC-6 y dos Comet IV" (*Correo de la Tarde*, 7-9-1962). La AAA solicitaba la intervención de Aerolíneas y la remoción de sus autoridades, "un reclamo humano, técnico y popular que hace a la seguridad del vuelo".

Los pilotos de la línea Avro, reaccionaron entonces defendiendo a la vez al Avro y a sus puestos de trabajo, y oponiéndose a lo que leían entre líneas en la solicitada de la AAA: la puesta en duda de su "criterio para evaluar las hipotéticas desventajas del avión" (Agro, s/f). Apoyados por la empresa, que encontró en ellos un aliado contra el gremio, los 43 pilotos de la línea Avro publicaron otra solicitada, financiada con un adelanto de sueldo. Invocando la "responsabilidad y autoridad" que les confería "su capacitación técnico-profesional", consideraban que el Avro cumplía "eficientemente" las funciones para las que fuera diseñado, siendo capaz de reemplazar con mayor seguridad y ventaja a la flota a pistón. Sostenían que el "problema surgido del 'control de puertas cerradas'", había sido encarado adecuadamente "con la colaboración de pilotos y personal técnico" y que pronto se arribaría a una solución definitiva

²³ El 23-5 la AAA publicó una solicitada señalando que la Argentina estaba en el primer lugar en la estadística mundial de accidentes aéreos. *La Razón* (20-1-62).

(Pilotos, 6-9-62). Aunque en una conferencia de prensa el 7 de septiembre la AAA procuró bajarle el tono a la disputa y aseguró que la solicitada de los pilotos no absolvía de responsabilidad a Moragues, y que estos se hacían “solidarios con el pedido de la AAA en todas sus consecuencias” (*Correo de la Tarde*, 7-9-1962), la ruptura con los pilotos no hizo sino profundizarse rápidamente. Los pilotos firmantes de la solicitada fueron expulsados de la AAA y comenzaron a organizar su propio gremio, al que se fueron sumando los pilotos de las otras líneas. La nueva entidad, la Asociación del Personal de Líneas Aéreas (APLA), conseguiría personería jurídica en 1965, tras muchas peripecias.

El resto de los gremios también intervinieron en la disputa. A mediados de septiembre aparecieron en la ciudad de Buenos Aires afiches y luego una solicitada en los diarios firmados por APA, criticando la compra de los Avro y cargando las tintas, del mismo modo, contra la dirección de la empresa. Sostenían que la compra de los Avro implicaría la cesantía de 2000 técnicos, y echaban dudas sobre la seguridad de la empresa en la que -denunciaban- se trabajaban “horarios abrumadores”; consideraban, además, que los Avro eran peligrosos y sugerían que Moragues había gestionado la compra guiado por intereses espúreos (*Correo de la Tarde*, s/f). Los afiches provenían, al parecer, de un sector disidente dentro de APA (“ex-dirigentes descalificados de la entidad”) y la conducción del gremio se ocupó de desmentir sus afirmaciones en una conferencia de prensa, afirmando que formaban parte de una campaña de desprestigio de Aerolíneas Argentinas. “Existen quizás -sugería APA- intereses políticos, tales como el deseo, en algunos sectores, de que la compra de aviones no se realice en Inglaterra, sino en Estados Unidos o en Rusia” (*Correo de la Tarde*, s/f). Para APA “la verdadera razón de esta campaña habrá que buscarla en una re-edición de los intentos de liquidar a Aerolíneas Argentinas. Y nosotros decimos una vez más que sea quien sea su presidente (...) defenderemos nuestra fuente de trabajo como tal y como empresa del Estado que nos enorgullece como trabajadores y como argentinos” (*Noticias Gráficas*, s/f). Otro de los gremios, el que reunía a cargos directivos y profesionales universitarios de las compañías aéreas, se manifestó en el mismo sentido, considerando que la campaña de desprestigio era encabezada por los “inevitables desplazados por el progreso técnico” (*La Razón*, 12-9-1962).

Las tensiones en torno al Avro no fueron meramente discursivas y en más de una ocasión hubo actos de sabotaje por parte de tripulantes. En una ocasión, por ejemplo, se encendió el indicador de puerta abierta en vuelo y el comandante Loffler debió regresar rápidamente al aeropuerto del que había partido. Sospechando la complicidad del personal de servicio abordo, Loffler aseguró en la siguiente escala la puerta con unas sogas: el indicador volvió a encenderse en vuelo y al aterrizar, comprobó que las sogas habían sido cortadas con un elemento filoso (Martínez Echave, mimeo)²⁴.

²⁴ Otro comandante, Sergio Chayep, también comprobó un intento de sabotaje.

5.2.- Nuevas prácticas profesionales, nuevas jerarquías

Aquellos a quienes el progreso técnico no dejaba sin empleo, debieron pasar por un proceso de re-calificación. Para los pilotos, por ejemplo, la introducción de los Comet, los primeros jets de Aerolíneas, implicó no sólo familiarizarse con un entorno de instrumentos desconocido y aprender procedimientos nuevos, sino también una re-educación de la percepción y de las reacciones y rutinas físicas automatizadas por años de práctica. En los aviones a pistón, las sensaciones procedentes de los controles permitían “sentir” de manera más directa, por ejemplo, si el avión estaba levantando o bajando la nariz o si se estaba presionando excesivamente al motor durante un ascenso. Con los jets, en cambio, esa información dejó de estar disponible. El sistema hidráulico de los controles de los Comet, por ejemplo, hacía que las sensaciones físicas que ellos proporcionaban a quién los manipulaba, ya no fueran indicativas de las cargas realmente impuestas, por lo que el piloto debía, por ejemplo, ignorar esos datos sensoriales que podían conducirlo a movimientos largos de los controles en el despegue, que podían resultar peligrosos (P.R.W.D. 1953, p. 537). En términos generales, entonces, se trató de un pasaje desde una práctica sostenida por un *input* de sensaciones táctiles e informaciones visuales, a un predominio de lo visual.

Por otra parte, como vimos, la mayor complejidad de las aeronaves modernas hizo obsoleta la presencia de figuras como la del radio-operador y más tarde del navegador. Eso forzó a los pilotos -y al comienzo a los navegadores- a adquirir nuevas competencias (licencias de operación de radio VHF, por ejemplo) y también supuso una mayor carga de tareas y una mayor exigencia. Como se trataba de una tecnología innovadora, además, en un comienzo la falta de familiaridad y el propio proceso de ajuste de esas innovaciones a partir de su uso, dio lugar a procedimientos muy rígidos, que generaban en los pilotos una sensación de desconfianza en el “manual”. En el caso del Avro esto se intensificaba porque su uso en Aerolíneas formaba parte -como vimos- del testeo de los aparatos. Por ejemplo, se suponía que los Avro, al presurizar, permitirían pasar por encima los compactos frentes fríos que habitualmente se formaban al sur de la provincia de Buenos Aires (con dirección sudoeste-noreste) y que con tanta frecuencia resultaron fatales para los DC-3 y DC-4 en los años cincuenta. Sin embargo, al seguir esa instrucción los pilotos se encontraron con que los conducía situaciones riesgosas: aunque les habían dicho que “si subías diez mil metros o más ya estaba bien”, se encontraban con que a esa altura “estabas en el corazón de la tormenta (...) Entonces empezamos a usar el sistema del DC-3 [pasar por la parte baja de las nubes], con la ventaja de que teníamos radar” (entrevista a J.R.)²⁵.

La formación y el entrenamiento de los pilotos para las nuevas máquinas constituyen un espacio clave en las relaciones de poder y las jerarquías internas del sector. Los pilotos más antiguos, los primeros del escalafón, ejercían el poder en la estructura técnica de la Aerolíneas (eran gerentes de operaciones, jefes de línea, instructores). Los demás pilotos los llamaban “los apóstoles”, porque eran doce. Entre ellos estaban los comandantes entrenados en Inglaterra tras la compra de los Comet y que quedaron a cargo de la nueva

²⁵ La estrategia implicaba una merma de la distancia que se podía recorrer y de la rentabilidad de los aparatos, porque al descender se incrementaba el consumo de combustible y el Avro tenía una autonomía bastante limitada.

línea y de su “escuela” en la compañía. Pero la nueva tecnología era compleja y, en algunos de ellos, antigüedad y capacidad técnica no iban de la mano. Fue el caso del instructor de Comet responsable de comenzar con el entrenamiento local de pilotos en febrero de 1960, que tenía una experiencia muy breve en la nueva aeronave. Su impericia terminó en esa ocasión con un accidente grave - aunque sin víctimas- que dejó permanentemente fuera de servicio al avión. “Un piano que se cae, así caímos” -recordaba A. B., uno de los pilotos- “Y todavía este señor instructor lo miró como echándole la culpa a C [el piloto que era entrenado para comandante]. El instructor es el que tiene la culpa, si no lo corrige a tiempo” (entrevista a A. B. 2014)²⁶.

Las dificultades en el entrenamiento y las tensiones que eso generaba entre pilotos e instructores derivaban también de las propias características de la “escuela inglesa” (de las falencias de las instrucciones que De Havilland enviaba). Para J. R. “la escuela de los ingleses era muy complicada y daba lugar a arbitrariedades”; al tener pocas especificaciones permitía que los instructores pusieran “condiciones imposibles” (como poner fuera de servicio dos motores a la vez) a algunos candidatos, para “liquidarlos” (entrevista a J. R. 2016).

A mediados de los años sesenta, la compra de los Boeing 707, volvió a implicar la reconversión de las tripulaciones destinadas a las rutas internacionales y generó nuevos efectos en la estructura de poder de los trabajadores aéreos. Algunos comandantes pasaron del Comet a Boeing, y se produjeron ascensos apresurados en su reemplazo, como el de J.R. al que le “tiraron” la jefatura de línea del Comet²⁷. Pero los efectos fueron más profundos. Entre los comandantes que pasaron a la línea Boeing estaban los “doce apóstoles”, y fueron ellos los primeros en ser enviados a Estados Unidos a hacer la habilitación para los nuevos aviones. Algunos de ellos, incluido el gerente de operaciones (“el San Pedro de los apóstoles”) reprobaron el curso. “Entonces vino el jefe de instructores de la Boeing que era un texano que medía dos metros, y dijo no: el jefe de línea va a ser fulano, etc. Y se acabó ahí los apóstoles, fueron a parar a la lona” (entrevista a J. R. 2016). La nueva “escuela” instalada por la Boeing implicó entonces, también, el fin del poder discrecional que esos pilotos más antiguos tenían sobre la formación y, sobre todo, sobre los ascensos de los pilotos que les seguían en el escalafón.

6.- Conclusiones

Desde su fundación, Aerolíneas Argentinas, una empresa estatal de servicios públicos, había tenido que responder a la vez a dos lógicas. De un lado, a una lógica política que apostaba a fortalecer el “poder aéreo” y que veía en la aviación comercial un factor clave de fomento de la integración territorial y del desarrollo en un país de extensiones muy dilatadas y baja densidad poblacional. Del otro, en los años sesenta, frente a la presión de las compañías privadas y la preocupación por el déficit fiscal, fue ganando preeminencia una lógica comercial que aspiraba a la eficiencia, a la reducción del déficit e, idealmente, a la rentabilidad de la compañía.

²⁶ El reporte oficial de la investigación sobre el accidente del 20/2/60 dictaminó que había sido una mala operación del instructor.

²⁷ Algo que fue resentido por algunos de los “apóstoles”. Entrevista a J. R. (2016).

La renovación de la flota puso en tensión ambas lógicas. La introducción de aviones más grandes resultaba más eficiente en términos de costo en rutas de mayor carga de tráfico y con menos escalas. Eso condujo, desde los años sesenta a un proceso gradual de contracción de la red de rutas aerocomerciales de cabotaje en la Argentina y a que estas se concentraran cada vez más en líneas que partían de Buenos Aires, disminuyendo la conectividad directa entre otras ciudades argentinas, entre regiones e intra-regional (un efecto agravado por la quiebra de empresas como TABA). Aunque el proceso era aún, como dijimos, incipiente, varias localidades pequeñas y medianas perdieron servicios aéreos desde mediados de los años sesenta; en algunos casos, como en los de la Patagonia, los servicios de Aerolíneas fueron reemplazados por los de LADE, que tenía una lógica de fomento y continuó volando aviones más rudimentarios; en otros casos, como en los de General Pico (La Pampa) o Villa Dolores (Córdoba), los destinos quedaron directamente sin servicio aéreo al menos por varios años.

La renovación de la flota de Aerolíneas tuvo entonces claras consecuencias sobre la producción social del espacio y sobre los procesos de territorialización (de nuevo, procesos estrechamente vinculados al poder), “acercando” o “alejando” a las localidades a Buenos Aires o de otras ciudades del país o de su región y revirtiendo los que en los años cincuenta había sido una creciente ampliación espacial de la red de conectividad aérea, reemplazada por una contracción del tiempo (vía el aumento de las frecuencias y de la velocidad de los vuelos y de una reducción de las escalas) para un grupo, cada vez menor, de destinos nacionales.

La modernización de la flota no fue, entonces, solamente un problema técnico (referido a los aviones o a los requerimientos mínimos de las infraestructuras de tierra) sino también un problema político. Requería grandes inversiones públicas en infraestructura y sistemas de comunicación y el reparto de esos recursos escasos, siguió líneas de prioridad que respondían por supuesto a consideraciones económicas relacionadas con el costo de las obras necesarias (mayor en el caso de Ushuaia que en el de Mar del Plata, por ejemplo) o con la demanda real o potencial de transporte aéreo, pero también a necesidades políticas y a la capacidad de presión de quienes resistieron los cambios técnicos hacían menos “móviles”. Así, si bien podemos pensar que probablemente Aerolíneas hubiera resentido en términos económicos perder la ruta a Mar del Plata (muy redituable en el verano), la suspensión de vuelos al “gran balneario argentino”, al que todavía en los años sesenta concurrían los sectores más acomodados del país, hubiera tenido consecuencias mayores en términos de la imagen pública de un gobierno responsable por esa suspensión. La disputa política explica también otras “inercias” (en términos de Sheller (2017)) cómo el caso de la capital de la provincia del Chaco (Resistencia) que mantuvo (y mantiene hoy) su servicio directo a Buenos Aires y recibió inversiones para la modernización de su aeropuerto en 1965, pese a estar situada a solo 21 km de la capital de la provincia de Corrientes (Corrientes), que disponía desde los años cincuenta de un aeropuerto capaz de recibir aviones a reacción y también tenía un servicio directo a Buenos Aires (véase mapas 4 y 5) o la supervivencia del servicio en la Patagonia con aeronaves a pistón entre 1962 y 1966²⁸.

²⁸ Las provincias de Chaco y Corrientes tenían en 1960 una población muy similar, que representaba poco más del 2,5% de la población total de Argentina. Véase INDEC, Censo

Los cambios técnicos tuvieron también efectos políticos en otras escalas. Hemos analizado arriba cómo la modernización de la flota de Aerolíneas impactó de modo diferenciado sobre los varios tipos de trabajadores móviles, unos beneficiados por la complejización de las máquinas (los pilotos, que acabaron monopolizando las cabinas), otros perjudicados, transformados en redundantes e inmóviles. Este proceso que agudizó las tensiones gremiales (que se articulaban con los conflictos y reacomodamientos políticos que rodearon el derrocamiento de Frondizi en 1962) y llevó a la escisión del gremio de aerotripulantes. El modo en que ese cambio se produjo, además, acabó por darle a la Boeing, a partir de 1966 (cuando se incorporaron los B-707 y más aún con la llegada de los primeros B-737), un fuerte peso en materia de formación, entrenamiento y evaluación de los pilotos de Aerolíneas y de modificación y estandarización de la normativa que encuadraba la práctica cotidiana de esos trabajadores aéreos. Esto -el peso cada vez mayor de las compañías productoras de aviones, crecientemente concentradas- no solamente alteró, como vimos, las jerarquías establecidas entre los pilotos, sino que, junto a los efectos de la progresiva estandarización de las tarifas y de múltiples aspectos de la actividad aerocomercial por acción de la OACI y de IATA, operó para restringir los márgenes de libre decisión, en general de las líneas aéreas, y en particular de las líneas aéreas de países periféricos.

Fuentes y bibliografía

Fuentes

Correo de la Tarde (7-9-1962): "Una entidad gremial solicita la intervención de Aerolíneas", recorte, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 21, Archivo Intermedio.

La Razón (20-1-1962): "Desmiente conceptos sobre Aerolíneas el Diputado Sammartino", recorte en *Fondo Aerolíneas Argentina*, caja 23, s/n, Archivo Intermedio.

AAA (31-5-1962): "Los Tripulantes de Aerolíneas denunciarnos", solicitada en *La Razón*, 31-5-62, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 21, Archivo Intermedio

AAA (4-9-1962): "A la opinión pública. Los accidentes del Avro 748 y el señor Moragues", solicitada en *La Razón*, s/n, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 23, Archivo Intermedio.

Aerolíneas Argentinas (1959), *Libro Blanco sobre un Falso Dilema en Política Aérea*, 26 de junio de 1959.

Aerolíneas Argentinas (15-7-1962), "No suprimiré Aerolíneas ninguna de sus escalas del sur del país", Comunicado, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 23, Archivo Intermedio.

- Aerolíneas Argentinas (3-9-1962): "Sobre diversos aspectos de la actividad de Aerolíneas se refirió su presidente", Comunicado, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 21, Archivo Intermedio.
- Aerolíneas Argentinas (4-9-1962): Comunicado, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 21, Archivo Intermedio.
- AGRO, Enrique (s/f): *La historia de APLA*, mimeo.
- APA (15-1-1962): "A la opinión pública", solicitada, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 21, Archivo Intermedio.
- Correo de la Tarde* (s/f): "Aclara una entidad su posición ante críticas que se han formulado a Aerolíneas Argentinas", *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 21, Archivo Intermedio.
- Entrevista a A. B., ex-piloto de Aerolíneas, 15-9-2014. Archivo propio.
- Entrevista a J. M., ex-piloto de Aerolíneas, 15-9-2014. Archivo propio.
- Entrevista a J. R. ex-piloto de Aerolíneas, 12-5-2016. Archivo propio.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) (1969): Estadística de movimiento de pasajeros por aeropuerto entre 1960 y 1969, *Aeronavegación Comercial Argentina, 1960-1969*, Buenos Aires.
- La Capital* (29-4-1965): Mar del Plata, p. 4.
- La Jornada de Chubut* (3-7-1962): "Gobernantes patagónicos estudiarán el problema del Transporte Aéreo", recorte, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 23, s/n, Archivo Intermedio.
- La Jornada de Chubut* (3-7-1962): "La aviación comercial en el Sur", recorte, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 23, s/n, Archivo Intermedio
- La Prensa* (s/f): "Insuficiencia de los aeródromos locales", recorte, Fondo Aerolíneas Argentinas, caja 23, Archivo Intermedio.
- La Razón* (11-9-1962): "Ante los últimos accidentes de los Avro 748, un ex Diputado pide la intervención de Aerolíneas y la Investigación de su actividad", recorte, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 23, s/n, Archivo Intermedio.
- La Razón* (12-9-1962): "El personal técnico Aerocomercial alude a recientes sucesos", recorte, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 21, s/n, Archivo Intermedio.
- Martínez Echave, José Luis (2001): "Apuntes para la Historia de Apla", mimeo Memorias de Aerolíneas Argentinas (1959-1960; 1961; 1962; 1963 y 1970).
- Noticias Gráficas* (s/f): "Se intenta liquidar a Aerolíneas", recorte, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 21, Archivo Intermedio.
- P.R.W.D (1-5-1953): "Conversion to Comets", *Flight International*.
- Pilotos de la línea Avro 748 (6-9-1962): "Los pilotos del avión Avro 748 a la opinión pública", solicitada, *La Razón*, Archivo privado de J. R.
- Poder Ejecutivo Nacional (24-6-1964): "Contestación al Pedido de Informes de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación", cap. IV .
- Recorte periodístico (s/d): "Por el retiro de un servicio aéreo a la Patagonia, reclaman", recorte, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 23, s/d, Archivo Intermedio.
- Recorte periodístico de Río Gallegos (s/d): "Aerolíneas vende sus aviones a pistón. Un problema patagónico", recorte, *Fondo Aerolíneas Argentinas*, caja 23, s/d, Archivo Intermedio.

Bibliografía

- AROSKIND, Ricardo (2003): "El país del desarrollo posible", en JAMES, D. (dir.): *Nueva Historia Argentina. Tomo IX: Violencia, proscripción y autoritarismo (1955-1976)*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, pp. 63-116.
- BALLENT, Anahí (2002): "El peronismo y sus escenarios. La operación territorial de Ezeiza (1944-1955)", *Entrepasados*, nº 22, pp. 7-25.
- CAPROTTI, Federico (2011): "Profitability, practicality and ideology: Fascist civil aviation and the short life of Ala Littoria, 1934-1943", *The Journal of Transport History*, vol. 32, nº 1, pp. 17-38.
- COBBLE, Dorothy Sue (2004): *The Other Women's Movement. Workplace Justice and Social Rights in Modern America*, Princeton University Press, Princeton and Oxford.
- CRESSWELL, Tim (2006): *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, Londres y Nueva York.
- GÜIRALDES, Juan José (1979): *El poder aéreo de los argentinos*, Círculo de la Fuerza Aérea, Dirección de Publicaciones, Buenos Aires.
- GÜIRALDES, Juan José (2001): "Aerolíneas Argentinas bajo un gran presidente", en AAVV: *Arturo Frondizi. 1428 días de desarrollo en democracia*, Fundación Frondizi-Biblioteca Nacional, Buenos Aires, pp. 62-65.
- HEPPENHEIMER, T.A. (1995): *Turbulent Skies. The History of Commercial Aviation*, John Wiley and Sons Inc., Nueva York.
- JEON, Chihyung (2015): "The Virtual Flier: The Link Trainer, Flight Simulation, and Pilot Identity", *Technology and Culture*, 56, vol. 1, pp.
- KEHRT, Christian (2015): "New Perspectives in Aviation History: Flight Experiences of German Military Pilots", *Mobility in History*, vol. 6, nº 1, pp. 41-53.
- MAGNUSSON, Michael (2009): "Los Avros in Argentina", *Propliner*, 121, pp. 41-46 .
- MAGNUSSON, Michael (2011): "Five Convairliners", *Propliner*, 128, pp. 31-36.
- ORTEGA, Fernando Ariel (2010), "De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)", *H-industri@*, año 4, nº 7, pp. 1-20.
- PASTORIZA, Elisa (2011): *La Conquista de las vacaciones*, Edhasa, Buenos Aires.
- PIGLIA, Melina (en prensa): voz "Aeromovilidad", en GIUCCI, G. y ZUNINO SINGH, D., *Diccionario de Movilidad*, Biblos, Buenos Aires.
- PIRIE, Gordon (2009). *Air Empire: British Imperial Civil Aviation, 1919-39*. Manchester, Manchester University Press.
- SHELLER, Mimi (2017): "Mobility, Justice and Power", Conferencia en la Escuela de Ciencia Avanzada en Movilidades, *SP Mobilities 2017*, San Pablo, mimeo, s/n.
- SHELLER, Mimi & URRY, John (2006): "The New Mobilities Paradigm", *Environment and Planning*, 38, pp. 207-226.
- VAN VLECK, Jenifer (2013): *Empire of the Air: Aviation and the American Ascendancy*. Cambridge, MA, Harvard University Press.

- VICENTE, Ricardo (2004): "El gobierno de la 'Revolución Libertadora' y un nuevo relacionamiento económico internacional argentino. 1955-1958", Revista *Ciclos*, año XVI, vol. XIV, N° 28, pp. 175-208.
- VRSALOVIĆ, Jorge (1998): *Apuntes de Aviación*. Ushuaia. Tierra del Fuego