



Tensión en tierra por alcanzar el cielo: Arquitectura para el servicio de aeronavegación en Mendoza (Argentina, 1959-1978)

Tension on earth to reach the sky: Architecture for Air Navigation Service in Mendoza (Argentina, 1959-1978)

*Bianchi-Palomares, Pablo¹
Raffa, Cecilia²*

^{1,2}Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Mendoza, Argentina

¹pbianchi@mendoza-conicet.gob.ar | <https://orcid.org/0000-0001-9941-3881>

²craffa@mendoza-conicet.gob.ar | <https://orcid.org/0000-0001-5109-2679>

Recibido el 15 de abril del 2024, aprobado el 27 de Mayo del 2024



RESUMEN | El interés político de integrar el territorio argentino por vía aérea cobró fuerte impulso durante la década de 1940, con la creación de agencias nacionales y provinciales vinculadas a la aeronavegación, y la sanción de reglamentaciones específicas. Esas acciones junto a la ampliación de la demanda de servicios de aeromovilidad, por parte de agencias estatales, empresas privadas y particulares, fueron base para el desarrollo, en las décadas siguientes, de equipamientos asociados. Terminales aeroportuarias se ampliaron o proyectaron en distintos puntos del país, alimentando una red que promovía la circulación de mercancías y sujetos. En este contexto, el artículo busca dar cuenta del derrotero seguido para el caso de Mendoza, en el diseño y ejecución de equipamiento aeronáutico, partiendo de la descripción de las características del servicio de transporte aéreo que se brindaba en la provincia, en clave histórica-cultural. El artículo toma como fuentes publicaciones técnicas de época, documentación gráfica de proyectos, prensa, leyes y bibliografía específica.

PALABRAS CLAVE | Aeromovilidad, aeronavegación-civil, agente, arquitectura-pública, modernización-estatal.

ABSTRACT | The political interest in integrating the Argentine territory by air gained strong momentum during the 1940s, with the creation of national and provincial agencies linked to air navigation, and the sanction of specific regulations. These actions, along with the expansion of demand for aero mobility services, by state agencies, private companies and individuals, were the basis for the development, in the following decades, of associated architectures. Airport terminals were expanded or planned in different parts of the country, feeding a network that promoted the circulation of goods and subjects. In this context, the article seeks to explain the course followed in the case of Mendoza, in the design and execution of aeronautical architecture, starting from the description of the characteristics of the air transport service that was provided in the province, in



a historical-cultural approach. The article takes as sources technical publications, graphic documentation of projects, press, laws and specific bibliography.

KEYWORDS | Aeromobility, agents, architecture, civil-aviation, state-modernization.

Introducción

La primera pista de aterrizaje que tuvo Mendoza¹ se ubicaba en el departamento de Las Heras, al norte de la capital provincial. El sitio, conocido como Los Tamarindos (1912), adquirió rápidamente una función marcadamente aeronáutica tanto por su relativa proximidad a la ciudad, como por la condición salitrosa de su tierra, que la convertía en no apta para cultivos (Marón, 1997). Fue este sitio además, la sede inicial del Aeroclub Mendoza, creado en 1915. El primer avión con pasajeros que pisó suelo mendocino, proveniente de Buenos Aires, fue un biplano al mando del Mayor Shirley Kingsley, acompañado por Carlos Leumann y Everard Suizer, el 5 de noviembre de 1919 (Cumplióse el 25° aniversario, 1944, p.7). Poco tiempo después, el 12 de enero de 1920 una multitud se daba cita “en el campo de aterrizaje de Los Tamarindos”, para “saludar la llegada del avión” que dejaba inaugurada “la ruta aérea regular entre Buenos Aires y Mendoza” (Inauguración del servicio, 1975, p.13).

En 1933 se creó la Base Aérea Militar que operaba en un anexo al mismo predio de Los Tamarindos, y hacia 1936 el lugar comenzó a denominarse Aeropuerto El Plumerillo. La pista de 2.850 metros de longitud se utilizaba conjuntamente entre la parte civil y la militar. El equipamiento para la aeronavegación se complementaba con estaciones dependientes del Servicio Meteorológico Nacional, que suministraban datos esenciales vinculados a la dirección del viento, la visibilidad, la posición de las nubes y la formación de tormentas, entre otros (Zuloaga, 1948, p.304). Entre las primeras que se instalaron en Mendoza, están los observatorios de superficie en la pista de Tamarindos (1915 c) y en el Cristo de los Andes, a 4.000 m de altura sobre el nivel del mar (1934).²

La política de integración territorial nacional por aire comenzó en el país en los años cuarenta (Piglia, 2018a y 2020). En 1945, se creó la Secretaría de Aeronáutica por decreto N° 9358, durante el gobierno de facto de Edelmiro Farrell (1944-1946). Esta norma previó el desarrollo de la industria aeronáutica y la nacionalización de toda la infraestructura aérea, reservando el transporte de cabotaje “para empresas estatales o mixtas, en las que los capitales privados solo podían ser argentinos” (Piglia, 2020, p.105). En 1946, se dio al decreto fuerza de ley nacional que, bajo el N° 12911, regulaba todo lo concerniente al personal militar, su régimen jurídico y sistema de pensiones, personal aeronáutico y aeronaves militares.

¹ Mendoza es una provincia de escala intermedia ubicada en el centro-oeste de Argentina, cuya capital tiene denominación homónima.

² En 1941 se construyó otro observatorio en el Parque General San Martín y en 1947, se hizo lo propio en el departamento de Malargüe.



Ese mismo año se crearon tres empresas mixtas de aviación comercial, que tuvieron monopolios regionales: ZONDA (zonas Oeste y Norte del país), ALFA (Sociedad Mixta de Aviación del Litoral Fluvial Argentino) en el Litoral y la Sociedad Mixta Aeroposta Argentina, que volaba a la Patagonia y absorbió las rutas a Mar del Plata y Neuquén, Bariloche y Esquel (Piglia, 2018a, p. 95). En junio de 1948, la aviación civil pasó a estar bajo la órbita de la novel Secretaría de Transporte (luego Ministerio), por decreto N° 19395, fundado en la necesidad de adecuar a las normativas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI-ONU) y de la Asociación internacional del Transporte Aéreo (IATA), todo lo vinculado a esa actividad. Sin embargo, la Fuerza Aérea mantuvo el control de las operaciones, como “la construcción y el manejo de los aeropuertos, las comunicaciones, las radioayudas y el servicio de meteorología, la aviación civil y la deportiva, junto con el entrenamiento de los pilotos civiles” (Piglia, 2020, p.111).

En 1950, aquellas tres empresas junto con la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), que realizaba vuelos internacionales, fueron nacionalizadas y reunidas en una única línea aérea: Aerolíneas Argentinas. Entre 1950 y 1956 Aerolíneas Argentinas (en adelante AA) explotó el cabotaje y fue la línea de bandera de la Argentina. Para 1955, todas las capitales de provincia tenían servicio aéreo y estaban conectadas con Buenos Aires (Piglia, 2018a, p. 98).

En favor de la aeronavegación obró en primer lugar, la política estatal de regulación y fomento activada desde la dirigencia política nacional, con la “Operación Territorial Ezeiza” como ejemplo más sobresaliente (Ballent, 2005). En segundo término, la reducción de los tiempos de traslado fue un valor determinante, derivado de la disminución de demoras intermedias, en comparación con un viaje en colectivo o en tren. A eso, podemos sumar el servicio que la aeronavegación ofrecía a empresas privadas y organismos públicos, para el traslado de bienes y productos.

En ese contexto, Mendoza estaba vinculada con el resto del país y el mundo por medio de cuatro compañías: AA, LAN Chile, Transcontinental SA y Aerolitoral; que efectuaban el transporte de pasajeros y carga. La primera de ellas realizaba semanalmente cinco vuelos directos a Buenos Aires con aviones Douglas DC-4 y uno con escala en Mar del Plata y Bahía Blanca. Tres veces por semana, volaba con aviones Douglas DC-3 a Buenos Aires, con escalas en San Juan, Santa Fe y Córdoba. Y una vez por semana, viajaba con igual destino y material volante, haciendo escalas en San Rafael, San Luis y Río Cuarto. La aerolínea disponía, además, de aviones Convair, de 40 pasajeros, que efectuaban el itinerario a Buenos Aires siete veces por semana, dos con escala en Río Cuarto y cinco con escala en Córdoba.³ La aerolínea chilena, por su parte, realizaba dos viajes semanales entre Santiago y Mendoza con aviones de pequeño porte, los Glenn Martin de 36

³ Los aviones de mayor porte, como los Convair, aterrizaban en el Aeropuerto Internacional Ministro Juan Pistarini de Ezeiza, provincia de Buenos Aires; mientras que los Douglas DC-3 y DC-4 lo hacían en el Aeroparque Jorge Newbery, ubicado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



pasajes. Había iniciado sus servicios en octubre de 1954 y, en temporada alta (abril a agosto), sumaba cuatro vuelos más (Gobierno de Mendoza, 1955-56).

Transcontinental SA comenzó a prestar servicios regulares de pasajeros y carga, entre Córdoba, Buenos Aires y Mendoza en el mes de mayo de 1957. Esta “nueva” empresa contaba con aviones bimotores con capacidad para 46 pasajeros. El servicio era de tres vuelos por semana con salida y llegada al Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires (Gobierno de Mendoza, 1955-56). Aerolitoral inauguró sus servicios en julio de 1957. Entre Rosario y Mendoza se realizaban dos vuelos semanales, en 2h 50 min. Además, ofrecía viajes combinados “con escala en Rosario y destino en Tucumán, Resistencia, Bahía Blanca y Mar del Plata, con aviones Aerocomander” (Gobierno de Mendoza, 1955-56, p. 61).

Hacia 1960, la aeronáutica civil pública y privada, había alcanzado un importante desarrollo en la provincia (Marón, 1997; Marón y Ghiretti, 1996, 2005a y 2005b).⁴ Vale indicar que entre 1937 y 1951, la cantidad de pasajeros transportados por aire registró un incremento del 1600% (Bianchi, 2023). Es por eso que desde el gobierno local, comenzó a pensarse en complementar la capacidad del Aeropuerto El Plumerillo, con la instalación de otra terminal aérea.

El proceso que vamos a describir para el caso de Mendoza, y que asocia el servicio aéreo a la construcción del equipamiento afín, está inmerso en un momento convulsionado política y socialmente (pujas por el poder formal y real), con dificultades económicas (la inestabilidad monetaria, el aumento de los precios del petróleo y de los bienes básicos), pero también resulta un ciclo que disparó proyecciones territoriales asociadas a la obra pública, que impactaron positivamente en términos de desarrollo y modernización, como en el caso de la movilidad aérea. Aun teniendo en cuenta los matices de cada gestión de gobierno, el proceso de desarrollo se centró en la industrialización sustitutiva de bienes intermedios y de consumo durable, donde el aumento de la demanda fue asegurado por la inversión, el gasto público y el consumo de los estratos sociales urbanos de altos ingresos (Auyero y Hobert, 2007).

Metodología y antecedentes

En el contexto latinoamericano, la producción de arquitectura aeronáutica está emergiendo en abordajes amplios, como por ejemplo el dossier “Commercial Aviation History in Latin America”, publicado en 2019 por el Journal of Transport History (2019, pp. 3-122); o en la producción de Javier Vidal Olivares (2019 y 2023) sobre la historia económica de la aviación comercial. Entre los abordajes internacionales podemos mencionar como textos centrados en cuestiones urbanas o económicas; los de Douglas Baker y Robert Freestone (2009), Ute Knippenberger (2009) y Sven Conventz y Alain Thierstein (2014); o bien en cuestiones históricas vinculadas al desarrollo aeroportuario, el de Janet Bednarek (2001), entre los más relevantes.⁵

⁴ Agradecemos particularmente la información cedida para este trabajo por Gustavo Marón y Guido Ghiretti, investigadores miembros del Departamento de Historia Aeronáutica del Centro de Integración Territorial (CINTER).

⁵ Un minucioso estado del arte puede verse en Piglia (2018b).



Nuestro aporte busca acrecentar los estudios de este tipo de arquitectura, entre los que podemos referenciar: el trabajo de Anahí Ballent sobre la denominada “operación Ezeiza” de 2005; de Melina Piglia sobre infraestructuras, prácticas y políticas asociadas al transporte aéreo en Argentina en la segunda mitad del siglo XX (2018a, 2018b, 2018c, 2020, 2021), y de Mariana Fiorito (2020) que identifica algunas de las arquitecturas asociadas a la aeronavegación construidas entre 1957 y 1974 en distintos puntos del país.

Además, existen indagaciones desde la historia aeronáutica local, de las que destacan los trabajos de Gustavo Marón (1995) y del mismo autor junto a Guido Ghiretti (1996, 2005a, 2005b y 2017), que han hecho un exhaustivo trabajo sobre el devenir del transporte aéreo. Sin embargo, en estos abordajes no se particulariza en los vínculos entre esa historia y la ejecución de la obra pública asociada y los agentes involucrados, variables que constituyen nuestro centro de análisis y determinan el recorte temporal.

A partir de la consulta de publicaciones técnicas, documentación gráfica de los proyectos, prensa, leyes y bibliografía específica,⁶ este artículo indaga en los servicios y la mejora de equipamientos vinculados con la aeronavegación entre fines de los años cincuenta y fines de los setenta en Mendoza, en clave histórica-cultural. Buscamos poner en relieve una variante de movilidad,⁷ la aeromovilidad, que da cuenta de la centralidad de los desplazamientos en el aire para la vida social moderna y sus especificidades (Cwerner, citado en Piglia 2018b, p.33).

Resultados

La política aeronáutica argentina

El transporte aéreo cobró fuerte impulso durante el primer peronismo a nivel nacional y provincial: la Dirección Provincial de Aeronáutica, creada por Ley n°1837/49 durante el gobierno de Blas Brisoli (1949-1952) y dentro de la esfera administrativa del Ministerio de Gobierno y Asistencia Social,⁸ tuvo como función principal el “control y toma de decisiones en todo lo concerniente a la aeronavegación en la provincia, con la exclusión de las actividades que correspondan a la jurisdicción federal” (Aeronáutica Provincial I, 1975, s/p). Durante el peronismo se establecerían las características que, con fuerza de norma, debían cumplir los aeródromos públicos o privados sobre territorio argentino, según la categoría a que aspirasen. La infraestructura adecuada, por citar los elementos más relevantes, se componía de:

- Gestión: edificio de dirección y administración, oficinas de policía, aduana, correo y sanidad;

⁶ Las fuentes primarias que consultamos se encuentran en múltiples repositorios provinciales: Hemerotecas Mayor y Menor de la Biblioteca Pública General San Martín, Biblioteca de la Dirección de Estadísticas de la Provincia de Mendoza, Biblioteca Legislativa de Mendoza y Archivo Digital de la Dirección de Arquitectura e Ingeniería (Ministerio de Planificación e Infraestructura Pública).

⁷ Entendemos por movilidad al conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico y que son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte con el objetivo de salvar las distancias.

⁸ Hacia 1965, por ley de presupuesto 4696, se trasladó su dependencia a la Secretaría General de la Gobernación (Aeronáutica Provincial I, 1975, s/p).



- Técnico: torre de comando, sistema de iluminación y balizamiento para operaciones nocturnas, estación de meteorología, talleres, depósitos, instalación contra incendios, pistas de carreteo y decolaje, rampas de maniobras y tanques de combustible bajo tierra;
- Alojamiento y amenidades; hotel y restaurante para pasajeros, alojamiento y comedor de personal (Zuloaga, 1948).

En el caso concreto de Mendoza, el impulso dado por el peronismo al desarrollo aeronáutico se concretó en la construcción del Aeropuerto Comodoro R. Salomón en Malargüe (1947) y El Plumerillo en Las Heras (1949).

El gobierno militar posterior a la autodenominada Revolución Libertadora (1955), cambió la política aerocomercial, monopolizada hasta ese momento por AA, permitiendo la entrada de nuevos prestadores del servicio aeronáutico: el decreto ley N° 12507, del 12 de julio de 1956, establecía que los servicios aerocomerciales no eran de exclusividad del Estado (Marón y Ghiretti, 2017). Así, una serie de empresas comenzaron a explotar algunas rutas complementarias a AA y, en otros casos, en competencia con la compañía estatal, tal fue el caso de Austral y Transcontinental (Piglia, 2018c).

Respecto de las injerencias institucionales, la Secretaría de Estado de Aeronáutica, una sección del Ministerio de Defensa Nacional, operó en lo concerniente a la aeronavegación, entre 1958 y 1966.⁹ Sus competencias incluían todo lo relacionado con el aeroespacio a los fines de navegación y defensa. En septiembre de 1966, durante el gobierno de Onganía (1966-1970) y mediante una nueva Ley Orgánica de Ministerios, la N° 16956, las incumbencias de la Secretaría de Aeronáutica fueron transferidas al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea.¹⁰

Nuevas empresas fueron apareciendo, constituidas por capitales privados. Hacia 1957, la firma Líneas Aéreas de Cuyo (LAC), con el objetivo de volar por todo el país con base en la provincia, obtuvo autorización para operar entre Mendoza y Buenos Aires, General Alvear, Mar del Plata, Río Cuarto, San Carlos de Bariloche, San Juan, San Rafael, Tucumán y Villa Mercedes con 27 frecuencias semanales, operando máquinas Lockheed Lodestar, también podía volar a Santiago de Chile. Los servicios de LAC que se iniciaron finalmente en 1959, fueron irregulares y se suspendieron poco después de haber comenzado, en mayo de 1960 (Marón y Ghiretti, 1996, p.182). Pese a la corta vida de esta empresa, su creación y la elección de Mendoza como base de funcionamiento da cuenta de la importancia que la aeronavegación había alcanzado en el país en ese momento, así como del valor de la provincia de Mendoza dentro de las rutas civiles y comerciales.

⁹ Fue creada el 13 de junio de 1958 en cumplimiento del artículo 17° de la Ley Orgánica de Ministerios (N° 14439), sancionada y promulgada durante el gobierno de Arturo Frondizi.

¹⁰ El control de Aerolíneas pasó a manos de la Fuerza Aérea, que lo retendría hasta 1984.



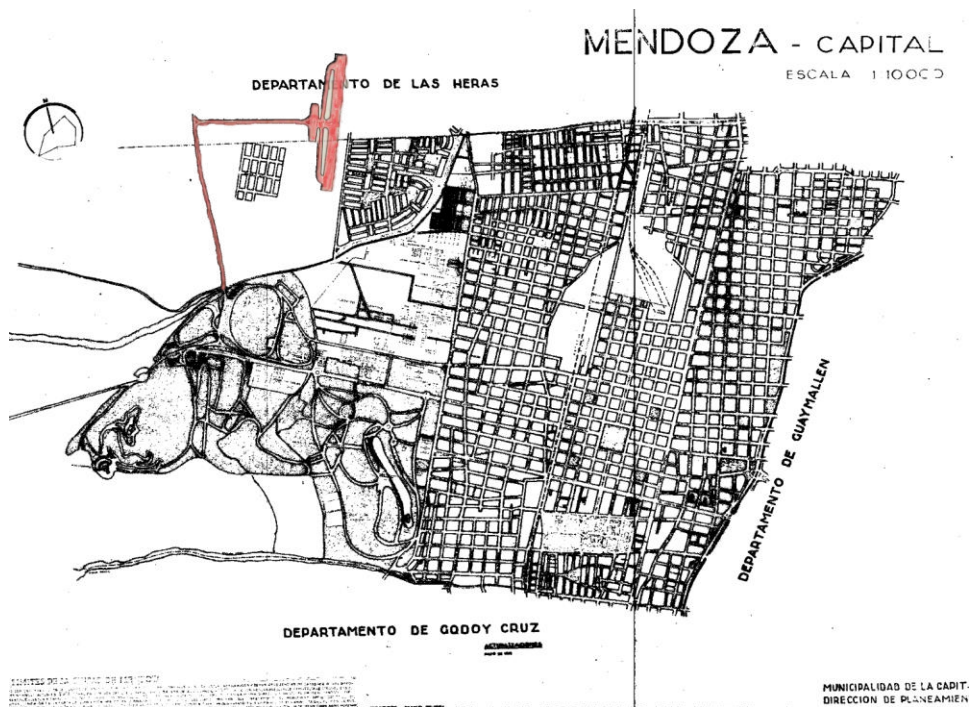
La construcción del Aeroparque Ciudad de Mendoza

Paralelamente al impulso de esta línea aérea privada, desde la Dirección Provincial Aeronáutica se empezó a trabajar en la creación de nuevo equipamiento administrado por el Estado provincial para ampliar los servicios existentes (Marón, 1997, p. 237). Se buscaba que esta nueva sede aeronáutica concentrara toda la actividad privada de la provincia. Como mencionamos, El Plumerillo había quedado desbordado en su capacidad para recepcionar un volumen de operaciones crecientes a lo largo de la década de 1950. A partir de la construcción del nuevo aeropuerto, aquel quedaría afectado particularmente a la recepción de servicios internacionales, a las operaciones de la IV Brigada Aérea, y a la recepción del cabotaje de grandes compañías como AA (Marón y Ghiretti, 2005b, p. 4).¹¹

Sería hasta la promulgación de la Ley N° 2542 que contenía el Plan de Obras Públicas del año 1960, que se permitió comenzar a planificar un nuevo aeropuerto, mediante la asignación de una partida específica. Se realizaron los estudios correspondientes para la construcción de equipamiento e infraestructura (estación, pista, hangares, etc.) de cierta envergadura, a ubicarse en alguna zona próxima al conglomerado urbano, resultando seleccionado un sector que se extendía al noreste del Cerro de la Gloria, a pocos metros del camino a El Challoo.

Figura 1

Plano de la ciudad y ubicación del Aeroparque Ciudad de Mendoza (en rojo).



Nota. Archivo Dirección de Planificación Urbana. Municipalidad de la Ciudad de Mendoza.

¹¹ La Organización de Aviación Civil Internacional (2004) establece que un aeropuerto o aeródromo “es un área definida de tierra o de agua que se utiliza para la llegada, la salida y el movimiento en superficie de aeronaves (p 5.4-1). El primero está afectado a vuelos civiles y el segundo a la aviación militar. El aeroparque por su parte es un aeropuerto a pequeña escala en área urbana.



El terreno se eligió por su constitución rocosa, de firmeza y resistencia al impacto y por la ubicación cercana al centro de la ciudad de Mendoza (Figura 1). Para entonces, además, el sector estaba libre de urbanizaciones cercanas y no poseía vegetación, lo que lo hacía apto para las maniobras de entrada, salida y sobrevuelo de la zona (Marón, 1997, p. 238).

En octubre de 1962, se decidió la afectación del predio y se solicitó, mediante expediente, la intervención a la Dirección de Arquitectura y Urbanismo para el desarrollo del proyecto arquitectónico, agencia que tenía a su cargo el proyecto, la dirección técnica e inspección de todas las obras públicas impulsadas por el Poder Ejecutivo, así como también la reparación y modernización de edificios fiscales existentes. Asesoraba además a reparticiones autónomas y autárquicas provinciales. Realizaba informes técnicos y confeccionaba la documentación técnica de anteproyectos y proyectos (planos, maquetas, croquis) y se encargaba de la inspección de esas obras. En 1954 se denominó Dirección de Planificación, un año después cambió su nombre a Dirección de Arquitectura y Urbanismo, y a partir de 1966 y hasta 1992, se la conoció como Dirección de Arquitectura y Planeamiento (Raffa, 2020). Al momento del proyecto de la aeroestación,¹² su director era el arquitecto Juan Carlos Rogé.¹³

En paralelo, el gobierno nacional había presentado un proyecto de modernización de todos los aeropuertos del país, entre otras obras, contemplado en el Plan General de Infraestructura Nacional y facultado por el art. 27 de la ley N° 14439/62, denominado "Plan de aeropuertos", que incluyó cuatro terminales inicialmente, en una fase piloto: Ezeiza, Bahía Blanca, Concordia y Santiago del Estero.¹⁴ Estas obras se financiarían con un préstamo de la Agencia de Desarrollo Internacional (ADI) por un valor de 40 millones de dólares. Para los restantes 36 aeropuertos incluidos en el Plan, entre los que se encontraba el de Mendoza, se destinaron 120 millones de dólares en total; la Secretaría de Aeronáutica debía definir la factibilidad técnico-económica, el Ministerio de Economía asumía la responsabilidad ante la entidad de financiamiento y el Poder Ejecutivo rubricaba los convenios de colaboración entre el Estado Nacional, las provincias, los municipios y los particulares (Aeropuertos, 1962, p.10).

Las obras de este Plan destinadas a Mendoza tuvieron "prioridad dos" y quedaron limitadas solamente al "completamiento de instalaciones" del aeropuerto provincial, lo que podría explicar la intención del gobierno local de ocuparse por mejorar el equipamiento existente. Según el relevamiento realizado por la Secretaría de Aeronáutica, El Plumerillo contaba con una pista de casi 3.000 m de largo, una calle de carreteo de 23 m de ancho y con una resistencia de 20 tn, terminada en "hormigón de cemento Portland, plataformas en un total de 60.800 m², 22.675 m²

¹² El término aeroestación es frecuentemente utilizado por el campo técnico local y por las publicaciones especializadas, para hacer referencia al edificio principal que forma parte de un aeropuerto, aeródromo o aeroparque.

¹³ Algunos de los directores de la repartición en el período de abordaje de este trabajo fueron: Juan Carlos Rogé (1962-1963); Segundo Godoy Nievas (1964 c); Mario Day Arenas (1965- 1966), nuevamente Juan Carlos Rogé (1966-1970) y Miguel Britos García (1971). Para conocer sus trayectorias sugerimos: Raffa, 2019.

¹⁴ En ese Plan se presentaron las características técnicas de los aeropuertos operativos de todo el país y las obras a realizarse en cada uno de ellos.



en hangares, 400 m² en usinas, aeroestación de 2.545 m² y otras construcciones menores por un total de 2.100 m²” (Aeropuertos, 1962, p. 18).

Si bien el proyecto con financiamiento internacional no se concretó para Mendoza, fue la administración provincial la que asumió la modernización de las infraestructuras y equipamientos vinculados con la aeromovilidad, posiblemente sobre la base del relevamiento realizado. Así, a fines de 1963, el entonces gobernador Francisco Gabrielli,¹⁵ elevó a la Legislatura Provincial el proyecto de ley para la construcción del nuevo aeródromo. El texto estimaba que su construcción demandaría alrededor de 5.900.000 pesos moneda nacional.¹⁶ El proyecto tuvo pronta aprobación legislativa, del mismo modo, la Fuerza Aérea no tuvo objeciones sobre la propuesta (Marón y Ghiretti, 2005a) y en agosto de 1964, con la ley N° 3017, se definió legalmente una superficie de un poco más de 78 hectáreas, destinadas al “Aeroparque Ciudad de Mendoza”, en terrenos fiscales, asentados en el Registro de la Propiedad a nombre del Instituto Provincial de la Vivienda,¹⁷ que fueron transferidos luego a la Dirección de Aeronáutica.

El momento fue propicio para definir desde aspectos técnicos para el nuevo equipamiento edilicio, hasta las infraestructuras de acompañamiento (longitud de la pista, ancho de plataformas de viraje, capacidad de soporte, pendientes, calles de rodaje, señalizaciones, entre otras), dada la modernización y actualización de las flotas de las empresas operantes en el país, y de la propia AA, a partir de la mayor apertura económica derivada del gobierno de Frondizi (1958-1962). En efecto, los jets franceses Caravelle VI-N, con un pasaje de 85 personas, aterrizaron por esos años en suelo mendocino, cubriendo el itinerario que unía Buenos Aires con Santiago (Nuevas Alas, 1962).

Para mediados de 1964, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, tenía concluidos a través de sus reparticiones, los análisis topográficos y urbanísticos. El proyecto para la estación fue realizado por técnicos de la Dirección de Arquitectura. El programa de necesidades surgía por lo general de la revisión de antecedentes de cierta jerarquía. El relevamiento de publicaciones especializadas, como la revista Aeroespacio¹⁸ (ediciones 1948 a 1978), muestra que los modelos tipológicos a seguir provenían de EEUU y el continente europeo, especialmente de Francia, países que tenían un alto grado de desarrollo tecnológico, de infraestructuras y equipamientos vinculados con la aeronavegación y las actividades espaciales.

¹⁵ Ingeniero y político argentino perteneciente al Partido Demócrata que gobernó la provincia de Mendoza en tres ocasiones, dos de ellas como gobernador democráticamente electo (1961 y 1962; 1963-1966) y una como interventor federal de facto (1970-1972).

¹⁶ La partida excedía los cinco millones originalmente asignados por el Plan de Obras Públicas de 1960. El texto oficial hace alusión a un “aeródromo”, que luego se redefinirá como aeroparque.

¹⁷ El Instituto Provincial de la Vivienda (IPV) fue creado en 1947 por decreto del gobernador Faustino Picallo. Funcionaba bajo el contralor del Poder Ejecutivo provincial y tenía por finalidad planificar y realizar viviendas económicas y antisísmicas urbanas y rurales para su venta o arrendamiento destinadas a familias de limitados recursos (Raffa, 2019, pp. 19-20).

¹⁸ Publicación especializada de la Fuerza Aérea Argentina editada desde 1941 con el nombre de Boletín Informativo. Surgió con el propósito de dar a conocer los hechos más trascendentes del quehacer aéreo de la región y del mundo.
<https://aeroespacio.com.ar/index.php/quienes-somos/>

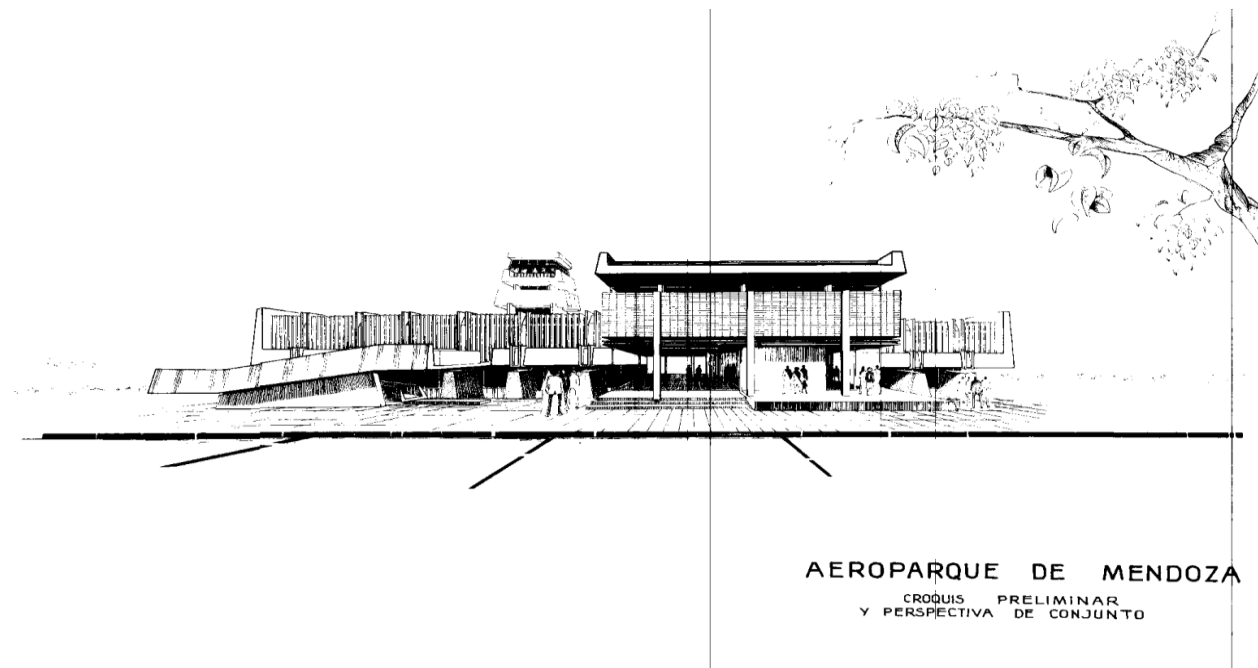


El croquis del proyecto muestra un edificio más bien alargado, con un bloque saliente que contendría las áreas públicas y el acceso principal, sección configurada por medio de una planta libre de gran transparencia a nivel del terreno que, por el contrario, adoptaba un lenguaje compacto y poco permeable en el primer piso, con una amplia cubierta de hormigón armado, concebida como una visera con grandes voladizos. Las alas laterales también fueron pensadas sobre un entrepiso de hormigón armado, apoyado en un sistema de pórticos, de base troncocónica, en el sentido transversal de la planta. El cerramiento de estos cuerpos se lograba con elementos muy delgados, repetidos rítmicamente, con una torre de control que aseguraba el contrapunto compositivo del conjunto. Grandes rampas exteriores, resueltas a modo de cinta, reforzaban el partido horizontal de la propuesta (Figura 2).

Originalmente incluía hangares, playas de estacionamiento, edificios para oficinas y pasajes, espacios destinados para aerodelismo, pileta de natación, estación de aprovisionamiento de combustible y vivienda del encargado y guardia policial, entre otras. El edificio central tendría las comodidades inherentes a un aeródromo de categoría B, incluida una confitería (Gobierno de Mendoza, 1965b).

Figura 2

Croquis de proyecto del Aeroparque Ciudad de Mendoza.



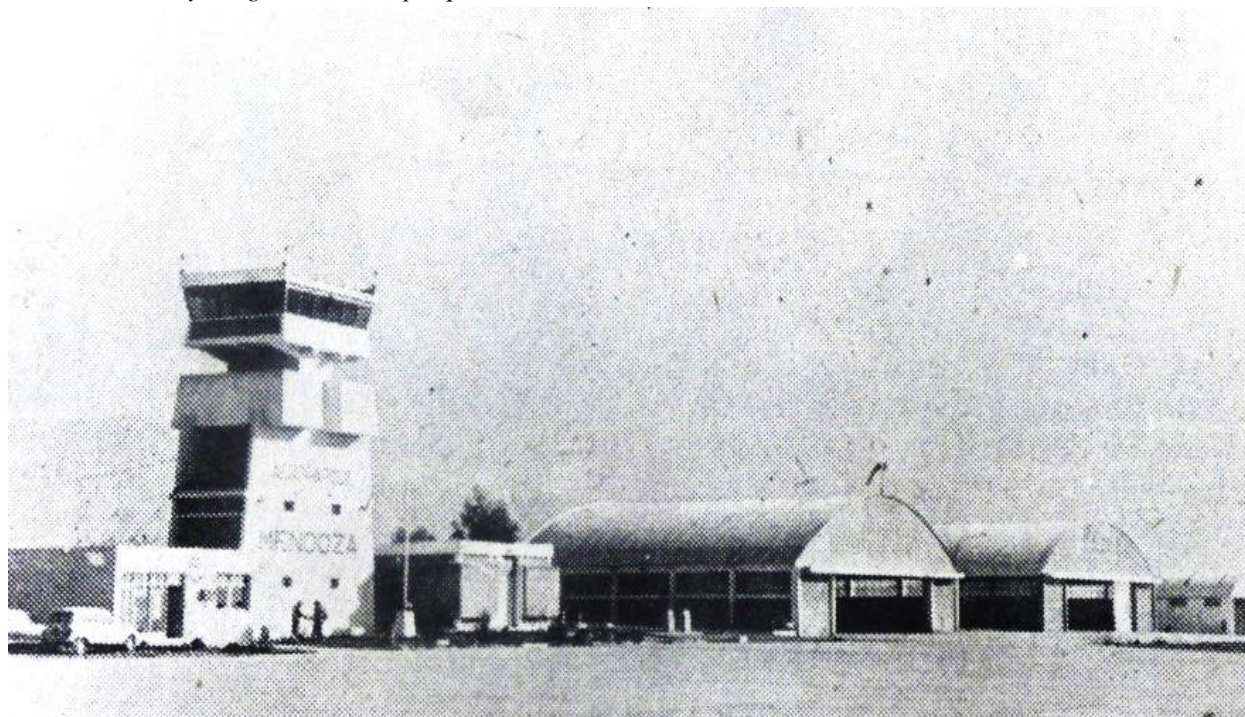
Nota. Archivo Digital de la Dirección de Arquitectura e Ingeniería, Ministerio de Planificación e Infraestructura Pública (DAI-MIPIP), Gobierno de Mendoza.



El terreno contaba con “adecuada demarcación, señalización y balizado”; disponía de “torre de comando de pista con equipo radioeléctrico”, ofrecía hangares, talleres, depósitos de combustible y estación meteorológica. La financiación de la obra, de la que sólo se construyó la torre y algunas dependencias anexas, se hizo mediante créditos otorgados por Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Figura 3) (Gobierno de Mendoza, 1964, s/p).

Figura 3

Torre de control y hangares del Aeroparque Ciudad de Mendoza.



Nota. Marón, 1997.

Desde 1965 y por Ley N° 3246, Aeronáutica comenzó a manejar recursos propios: además de lo que determinase anualmente la ley de presupuesto, sumaba las recaudaciones derivadas por prestación de servicios, tasas de aterrizaje, estacionamiento, alquiler de boxes a empresas aerocomerciales y entidades aerodeportivas, concesión de bar, restaurante y kiosco, propaganda y bonificación por venta de combustibles y lubricantes (Aeronáutica Provincial I, 1975).

En 1966, Aero Service Cuyo, solicitó concesión de un predio para levantar tres hangares para sus helicópteros. Lo mismo hizo la empresa Aviandes. En octubre de 1967 hicieron peticiones de espacio el Cuyo Radio Club, el Club de Aeromodelismo de Mendoza, la Escuela Regional de Aviación Civil “Primer Teniente Zocchi” y la metalúrgica Pablo Casale S.A.I.C. (Marón y Ghiretti, 2005b, p.5 y ss.). Ese interés movilizó la sanción de otra ley, la n° 3501/66, que otorgaba autorizaciones para el uso de terreno y construcción de hangares, talleres de mantenimiento y oficinas.



En 1967, el Aeroparque se habilitó como aeródromo público. Pese al interés, su uso fue alternante y fueron pocos los interesados que se instalaron efectivamente en el predio. Marón (1997, p. 241) relaciona ese hecho con los continuos roces con la Fuerza Aérea por la administración del espacio aéreo (dada la cercanía con el Aeropuerto de El Plumerillo), también a que la franja de terreno concedida para el proyecto, resultó estrecha al avanzar la década del sesenta, dado el crecimiento de la ciudad hacia el Oeste, derivado de políticas habitacionales. Ciertamente, en las inmediaciones del Aeroparque se concretó la primera etapa del Barrio Sanidad (1961), se construía el Barrio Infanta (1966) y se comenzaba a urbanizar el Barrio San Martín (1967).

No obstante las fluctuaciones marcadas por los especialistas en historia aeronáutica local, las instalaciones prestaron servicios de hangaraje de aviones o helicópteros hasta inicios de los años '90 a empresas como Agua y Energía Eléctrica S.E. (1969 -1980 c); Arizu S.A. (1968-1975 c); Construcciones Civiles José Cartellone (1969-1975 c); Bodegas y Viñedos Orfila S.A (1967- s/d), Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1971-1980 c) y Stabio Rectificaciones (1972- s/d), entre otras (Marón y Ghiretti, 2005b). Algunas de las operaciones promedio anuales registradas en el Aeroparque Ciudad de Mendoza, dan cuenta que fue la década de 1970, la de mayor uso de este enclave. Así por ejemplo de 66 operaciones en 1967, se pasó a 141 en 1970; 372 en 1973 y 441 en 1974.¹⁹

Paralelamente, la Dirección Provincial de Aeronáutica, utilizaba la pista para actividad sanitaria (Figura 4). Se realizaban vuelos asistenciales oficiales con médico y odontólogo a bordo a distintos parajes de la provincia, y también particulares, sumado a vuelos a Buenos Aires para el traslado de enfermos graves; vuelos de traslado oficiales; vuelos de sanidad vegetal; vuelos de traslados generales y trabajos aéreos como policiales, búsqueda, salvamento y rescate, aerofotogrametría (con la Dirección de Geodesia y Catastro), servicio sacerdotal aéreo y siembra aérea en montañas y zonas desérticas (junto a la Dirección de Zonas Áridas) (Aeronáutica Provincial I, 1975, s/p). Hacia 1964, Aeronáutica contaba con 10 pistas en servicio y una en construcción, destinadas a esa actividad (Gobierno de Mendoza, 1964, s/p).

¹⁹ Un detalle de los movimientos mensuales de Aeroparque puede verse en Marón y Ghiretti, 2005b, p.10.



Figura 4

Vuelo asistencial arribando a Lavalle, en el norte de Mendoza.



Nota. Los Andes, 14 de septiembre de 1975.

En 1969 las Fuerzas Armadas solicitaron al Estado provincial la afectación de los terrenos del Aeroparque al proyecto EOLO, consistente en un desarrollo de meteorología local y mundial a cargo de expertos franceses.²⁰ En febrero de 1970, el Ejecutivo Provincial aprobó la concesión por cinco años (aunque la duración estimada del proyecto fue de cuatro años) así como las obras de electrificación necesarias para llevar adelante ese proyecto, realizadas por la Dirección Provincial de Energía. La pista fue ampliada en julio de 1972. La Dirección de Arquitectura y Planeamiento, a través del arquitecto Gilberto Olguín,²¹ realizó un proyecto de conjunto para el complejo que incluía extensión de plataformas, nuevos sectores de estacionamiento y la delimitación de una zona de ampliación de hangares y otras para nuevas construcciones (Figura 5).

Un año después de ese proyecto de ampliación, la provincia de Mendoza mediante el decreto acuerdo N° 2092 creó una operadora para el transporte de pasajeros, con el objetivo de

²⁰ EOLO era una base de lanzamiento de globos aerostáticos que tenía por objeto realizar estudios meteorológicos en alta atmósfera. Los lanzamientos se iniciaron en julio de 1971 (Marón, 1997, p. 242).

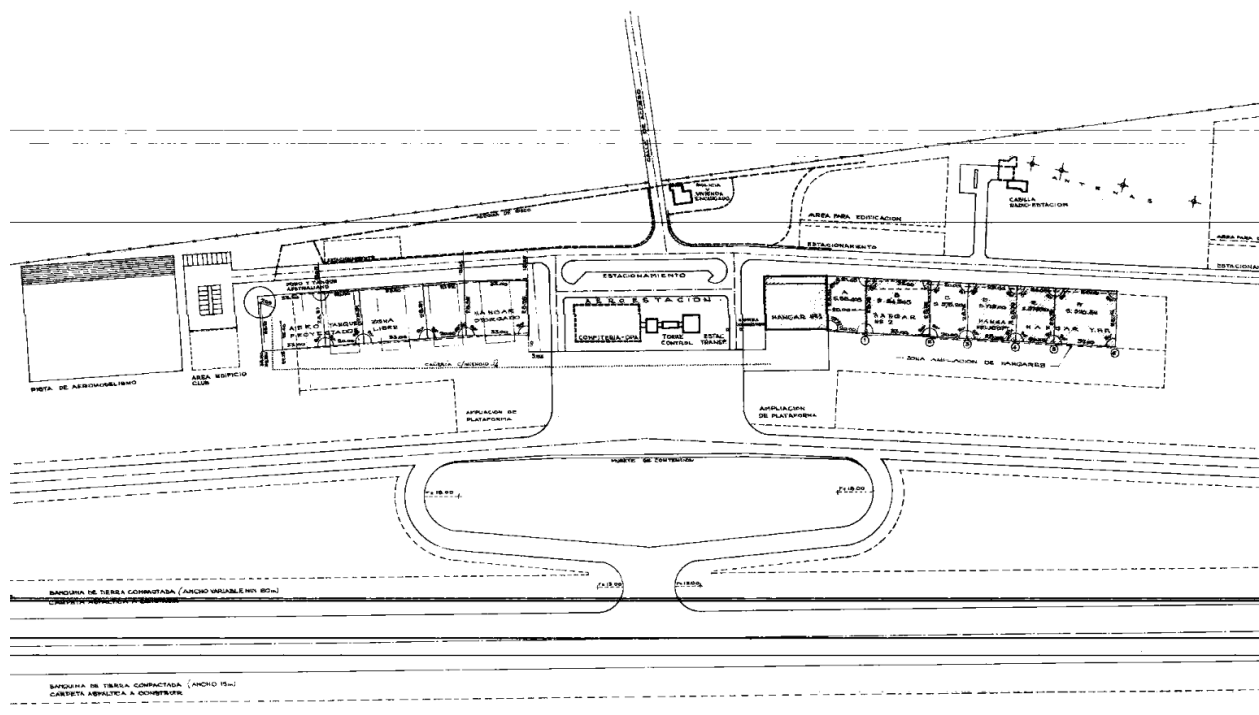
²¹ Egresó de la Universidad de Buenos Aires en 1962. En 1967 fue convocado para trabajar en el equipo de proyectistas que desarrollaron un diseño normalizado para escuelas urbanas y rurales. Fue parte de los equipos que concursaron y ganaron los proyectos para el Banco de Previsión Social (1969) y el edificio para la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza (1965-1969) y fue uno de los proyectistas de la Terminal de ómnibus de Mendoza en 1972 (Raffa, 2019, p. 213).



unir regularmente la capital provincial con el sur de su territorio llegando a los departamentos de Malargüe, San Rafael y General Alvear y utilizando aviones de su propiedad: Transportes Aéreos Mendoza (TAM). Asimismo, se juzgó necesario aumentar la conectividad de Mendoza con otras provincias, “con puntos terminales en Bariloche, Tucumán o Jujuy” y con la zona “semidesértica del noreste provincial, como Arroyito, El Retamo, Lagunita y San Miguel” (La necesidad de un servicio, 1975, p. 9), para lo cual se esperaba poder incorporar aviones de pequeño porte, de 14 a 20 plazas. La cúpula de autoridades de la Dirección de Aeronáutica fundamentó la iniciativa apoyada en siete pautas:

Figura 5

Proyecto de ampliación del Aeroparque Ciudad de Mendoza.



Nota. Archivo Digital de la Dirección de Arquitectura e Ingeniería, Ministerio de Planificación e Infraestructura Pública (DAI-MIPIP), Gobierno de Mendoza.

- Cubrir un amplio espectro de un mercado sin competencia,
- aprovechar la infraestructura técnica y operativa de Mendoza,
- aprovechar la ubicación geográfica del municipio, como área de centralidad,
- propender al desarrollo comercial de la provincia,
- intensificar las corrientes turísticas desde y hacia Mendoza,
- posicionar la aerolínea como empresa del Estado y
- capitalizar a la Dirección de Aeronáutica mediante la adquisición de material de vuelo moderno y de bajo mantenimiento.



Para 1975, la repartición insistía, luego de un ensayo realizado dos años antes, con ampliar el servicio a la zona norte de la provincia para llegar a localidades del departamento de Lavalle, pedido que no prosperó (La necesidad de un servicio, 1975).

En tanto, el Aeroparque Ciudad de Mendoza estaba siendo utilizado con fines científicos y comerciales. El propósito de descongestionar el Aeropuerto El Plumerillo no había sido del todo satisfecho; si bien el Aeroparque recepcionaba una parte del movimiento local,²² la creciente demanda de vuelos civiles, hizo que desde el Ejecutivo provincial a cargo del interventor José E. Blanco (1966-1970), se pensara en el proyecto y ejecución de una nueva obra. El plan era reemplazar el edificio de El Plumerillo inaugurado en 1949, durante la gobernación de Brisoli y que fuera proyectado por técnicos de la Dirección General de Infraestructura, dependiente del Ministerio de Aeronáutica de la Nación (Hoy se inaugura, 1949, s/p). Los estudios se desarrollaron entre 1969 y 1970 aproximadamente, y estuvieron a cargo del arquitecto Vittorio Del Fiol, integrante de la Dirección de Arquitectura y Planeamiento de la provincia.

De un nuevo aeropuerto, a la remodelación del antiguo edificio.

Del Fiol había realizado como tesis final de carrera un proyecto de aeroestación en Mendoza (1963-1965), ese conocimiento le valió para retomar la temática en la Dirección de Arquitectura y Planeamiento, en la que se desempeñó como jefe de división (Fiorito, 2020, pp.136-138). Durante el desarrollo del proyecto la repartición fue nuevamente dirigida por Juan Carlos Rogé, quien también estuvo al frente de ese equipo técnico al momento de proyectar el Aeroparque Ciudad de Mendoza durante la anterior gobernación de Francisco Gabrielli, y por Miguel Britos García. Notamos cierta continuidad en la concepción de esta tipología arquitectónica, particularmente definida en estos casos por el uso de elementos prefabricados.

Respecto del marco normativo específico, regía en todo el país el Código Aeronáutico, comprendido por ley N° 17285/67, que normalizaba la aeronáutica civil en relación con la circulación aérea; infraestructura; aeronaves; personal aeronáutico; subvenciones; responsabilidad ante daños; búsqueda, asistencia y salvamento; investigación de accidentes; seguros; jurisdicción y competencias; fiscalización y procedimientos; faltas, delitos y sanciones; entre otros aspectos. La ley N° 19030/71 de transporte aerocomercial establecía las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales en servicios internacionales y de cabotaje (Ministerio de Hacienda, 2018) de modo que, a fin de completar o renovar el equipamiento existente, los edificios e infraestructuras debían cumplir ciertos requisitos y características técnicas, que luego el ente nacional certificaba.

El proyecto nació al abrigo de políticas nacionales impulsadas desde la Secretaría Aeronáutica en 1967, que buscaba la modernización de las infraestructuras aeroportuarias de distintas ciudades del país, entre las que estaba Mendoza (Piglia, 2021, p. 269) y que había tenido,

²² Entre 1989 y 1991 el volumen de operaciones del Aeroparque Ciudad de Mendoza cayó estrepitosamente y dejó de prestar servicios en 1994, a raíz, entre otras variables, de la disolución de la Dirección Provincial de Aeronáutica. Al respecto sugerimos ver Marón y Ghiretti (2005a y 2005b).



como vimos, otras iniciativas análogas, durante toda la década de 1960. Los aviones que se sumaron a las flotas, no sólo requerían más extensas y mejores pistas, si no también aeroestaciones con capacidad para mayores movimientos de pasajeros y carga, con todos los servicios complementarios que ello conllevaba. El principal problema radicó en que para 1966, solo Ezeiza, Bariloche y Mendoza podían operar con aviones de mayor porte (Figura 6), como los Comet de 67 pasajeros que fueron destinados a vuelos domésticos, los Avro 748s o los Caravelle VI-N (Piglia, 2018c).

Si bien durante la última gestión de Francisco Gabrielli se avanzó en la definición de un convenio con la Fuerza Aérea para concretar la obra, su renuncia como gobernador interventor puso fin a ese cometido (Gobierno de Mendoza, 1972). Aun cuando la provincia estuvo contemplada en el Plan de Infraestructura Aeronáutica de 1967 como “prioridad uno”, junto a Paraná, Salta, Corrientes, Resistencia, Rosario, Orán, Paso de los Libres, Santa Rosa y Cruzú Cuatía, no recibió efectivamente los fondos para concretar el proyecto dado que en la lista de obras realizadas entre 1969 y 1970, se alteró la prelación establecida (Piglia, 2021, p. 269- 275).²³ De acuerdo a la memoria descriptiva del proyecto publicado en la revista *Summa* en 1976 (p. 54-57),²⁴ para la elección del partido se tuvo en cuenta una clara separación de funciones definidas por:

Figura 6

Vista del Aeropuerto El Plumerillo a fines de la década de 1970.



Nota. Archivo Arquitectura, Historia, Tecnología y Restauración (AHTER, CCT Mendoza, CONICET).

²³ Entre 1967 y 1970, se hicieron trabajos de envergadura en Neuquén, Rosario, Tucumán, San Juan, Mar del Plata, Formosa, Bahía Blanca, Paraná, Córdoba, Aeroparque, Concordia, Paso de los Libres, San Luis, Iguazú, Viedma y Jujuy (Piglia, 2021, p. 272)

²⁴ *Summa* fue una revista argentina dedicada a la arquitectura, el diseño y el urbanismo. Fundada en 1963 por los arquitectos Carlos y Lala Méndez Mosquera, se editó ininterrumpidamente de manera mensual desde abril de ese año hasta su quiebra en 1992 e incluía los principales proyectos que se realizaban en el país.



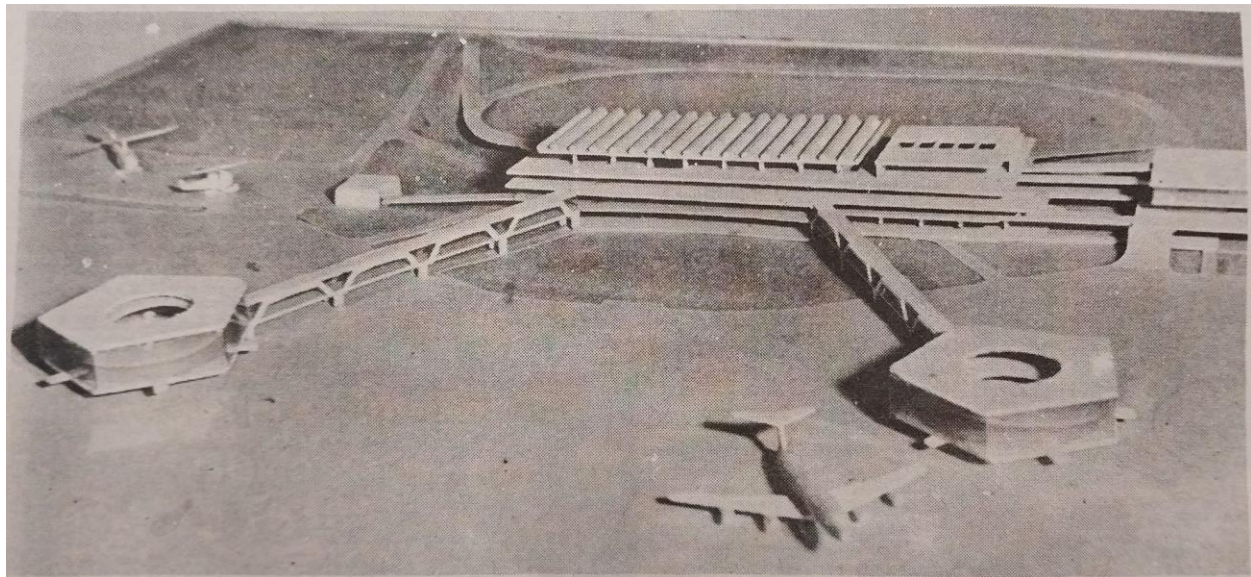
- a) el edificio central con servicios generales para los movimientos de cabotaje nacional e internacional,
- b) una construcción independiente donde se alojarían las actividades de control,
- c) plataforma de estacionamiento para diez aeronaves, con zonas diferenciadas para los servicios de cabotaje e internacional,
- d) espigones separados,
- e) obras complementarias: oficinas y espera para control de helicópteros, estacionamiento para automóviles, calles principales, de servicio, entre otros (Figura 7).

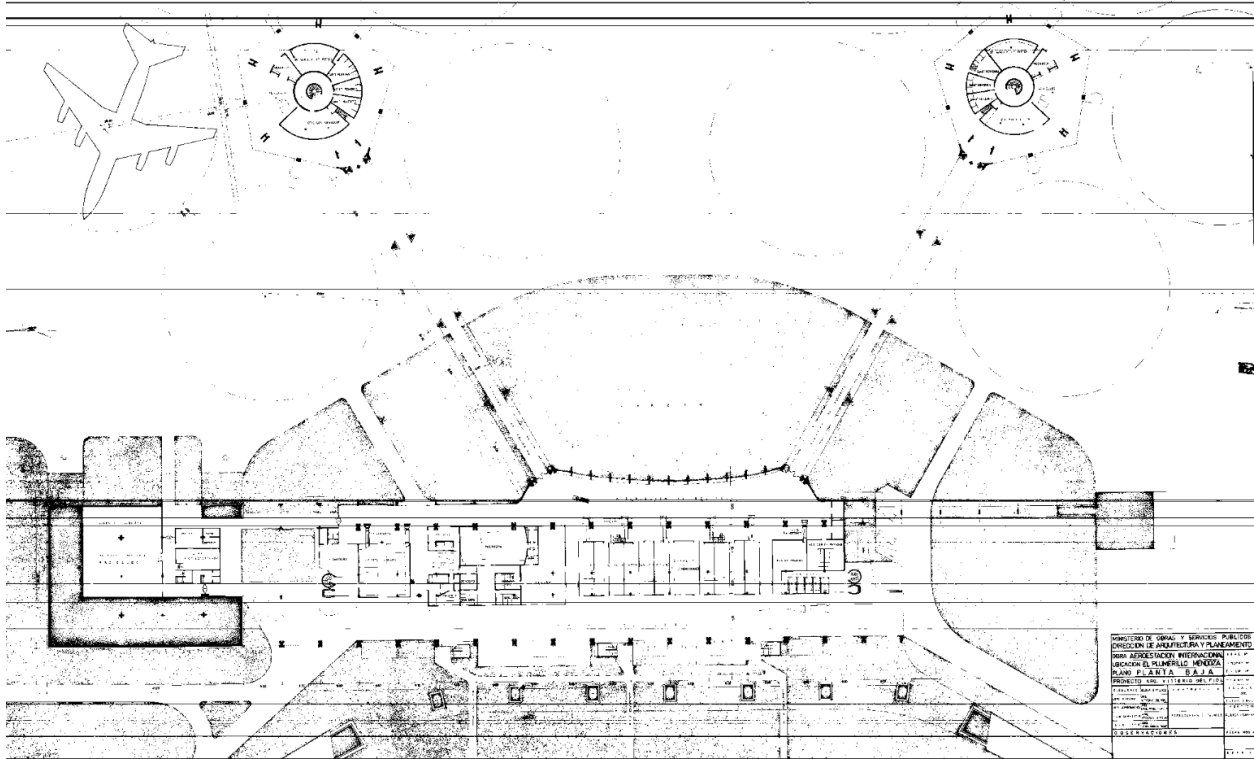
La documentación de proyecto permite confirmar la preeminencia que adquirieron las superficies destinadas a depósitos de Aduana y de las distintas líneas aéreas, que alcanzaron prácticamente el 60% de la superficie de la planta baja (Dirección de Arquitectura y Planeamiento, 1969).

Cabe destacar que, por tratarse de un aeropuerto mixto, civil y militar, el proyecto para El Plumerillo, contaba con un desarrollo de una pista de hormigón de 3.000 metros, con un ancho de 60 metros. Tecnológicamente, la propuesta del edificio contemplaba un planteo estructural de grandes luces y entrepisos en voladizo, para conseguir una construcción en la que dobles y triples alturas permitieran desarrollar los distintos sectores.

Figura 7

Proyecto del nuevo Aeropuerto El Plumerillo.





Nota. Archivo Digital de la Dirección de Arquitectura e Ingeniería, Ministerio de Planificación e Infraestructura Pública (DAI-MIPIP), Gobierno de Mendoza y El Andino, 12 de julio de 1975.

En 1974, y habiendo sido designada Mendoza como una de las subsedes del Mundial de Fútbol 78, la necesidad de mejorar las condiciones del Aeropuerto El Plumerillo, era imperante y comenzó a circular en la prensa esa demanda (Mendoza y problemas, 1974, s/p). En paralelo, las revistas especializadas ya hacían alarde de los “modernos” aviones norteamericanos de “fuselaje ancho, con turborreactores de doble flujo, como el Boeing 747, los Douglas DC-10 o Lockheed L-1011”, todos de mayores prestaciones en cuanto a capacidad de carga, pasaje, velocidad, autonomía y tecnología empleada en las operaciones de despegue, aterrizaje y vuelo (Aviones de transporte comercial, 1975, p. 31).

Sin embargo, la falta de concreción de un nuevo edificio, sumado al aumento de los vuelos internacionales y de cabotaje que recibía la aeroestación, hizo que se fueran agregando “precarias y momentáneas construcciones” para mejorar las condiciones de las instalaciones, que rápidamente fueron insuficientes (Aeropuerto mendocino, 1975, p. 6). Las estadísticas del período son elocuentes en este sentido: en 1965 habían llegado a Mendoza, en total, 43.298 personas (de ellas, 15.760 provenían de Mar del Plata y Buenos Aires) mientras que hacia 1974, el número de pasajeros procedentes solamente de Buenos Aires, trepaba a 70.417. Este guarismo marca una tendencia ascendente muy significativa, que alcanzó un total de 83.396 pasajeros hacia 1977 (Gobierno de Mendoza, 1965a; Iñarra Iraegui, 1979).



La prensa incluso, se ocupó de comparar las instalaciones del aeropuerto internacional situado en Mendoza, con los proyectos previstos para otras ciudades del mundo como Roissy, en Francia, dejando de manifiesto las falencias del equipamiento y las infraestructuras locales. En concreto, se mencionaba la falta de espacio para atención del pasajero y venta de billetes, falta de espacio para el manejo de carga y equipajes, una única línea telefónica para público, inexistencia de estafeta postal, banco con horarios restringidos, oficinas inapropiadas para la administración de la aeroestación y falta de seguridad para empleados y viajeros, entre otros (Aeropuerto mendocino, 1975 y Un aeropuerto para el futuro, 1975, p. 9). El proyecto publicado para la ciudad francesa permitía notar, por contraste, la alta calidad de la propuesta elaborada por la Dirección de Arquitectura de la provincia en 1970. Sin embargo, la construcción de un aeropuerto completamente nuevo dejó de ser una posibilidad que pudieran asumir los gobiernos provincial o nacional, abocados principalmente a la construcción de equipamiento deportivo y de comunicaciones, en vistas de la realización del Mundial 78 (Raffa y Bianchi, 2023).

Debido a ello, para 1975, el gobierno interventor, instó a la Dirección de Arquitectura y Planeamiento a preparar un proyecto de ampliación y remodelación de El Plumerillo. La obra fue asignada a los arquitectos Del Fiol y Olguín, ambos con *expertise* en el tratamiento de equipamiento aeroportuario.

Figura 8

Inserción territorial del Aeródromo Ciudad de Mendoza (izquierda) y el Aeropuerto El Plumerillo (derecha). El área central de la ciudad se ha destacado en amarillo.



Nota: Google Maps, plano 1980 ca.



Los trabajos tenían como objetivo mejorar el servicio, sobre todo para los pasajeros internacionales, por lo cual se ideó un edificio anexo para aumentar la superficie para alojar personas, pero también servicios, proyecto consecuente con una iniciativa surgida en simultáneo desde LADE (Líneas Aéreas del Estado), que buscaba facilitar las operaciones de apoyo al transporte de cargas aéreas, dotando a cada terminal con medios técnicos que permitiesen acelerar el procesamiento de los bultos. Así, el decreto N° 3509/75 del Poder Ejecutivo Nacional, facultó a la Fuerza Aérea para explotar, administrar la facilitación del manipuleo de la carga y brindar los servicios de almacenaje y actividades conexas en depósitos habilitados a ese fin por la Administración Nacional de Aduanas.²⁵

Figura 9

Croquis del proyecto de ampliación del Aeropuerto El Plumerillo y nota periodística sobre su inauguración.



Nota. Archivo Digital de la Dirección de Arquitectura e Ingeniería, Ministerio de Planificación e Infraestructura Pública (DAI-MIPIP), Gobierno de Mendoza y diario *Mendoza*, 18 de mayo de 1978.

²⁵ La medida pretendía hacer más eficiente la condición de “terminal” de algunos aeropuertos, que recibían cargas que ingresaban al país; y despachar convenientemente aquellas cargas en tránsito, destinadas a países limítrofes. (Nueva actividad, 1977, pp. 45-46).



La obra de ampliación de El Plumerillo contempló los sectores de Aduana y Migraciones, la oficina de Salud Pública, bar y confitería (con capacidad para 250 personas), la sala VIP, y la Policía Aeronáutica Nacional. Del mismo modo, se remodelaron los sectores de la Estación de Comunicaciones, Control de Vuelo, Búsqueda y Salvamento y la Jefatura y Administración del Aeropuerto. Se extendió y ensanchó la pista y se construyeron calles y plataformas para el movimiento y estacionamiento de vehículos; se incorporaron cintas transportadoras para el traslado de equipaje a la aeroestación y los galpones y depósitos fueron reubicados.

El plan de obras se ejecutó en 159 días, en los cuales se suspendieron los vuelos comerciales con Mendoza como destino y origen. Todo el movimiento aéreo se transfirió al Aeropuerto Las Chacritas, de la vecina provincia de San Juan, lo que da cuenta de la desestimación como puerto aéreo alternativo del Aeroparque Ciudad de Mendoza, que no fue contemplado pese a su cercanía (Figura 8) Las obras se inauguraron en mayo de 1978 (Figura 9), pocos días antes del primer partido celebrado en la provincia, en el marco del Mundial de Fútbol 78 (Inauguraron esta mañana, 1978, p. 8).

Figura 10

Vista de sur a norte del actual aeropuerto y su inserción en el territorio. En primer término (der.), un conjunto de industrias, al centro la aeroestación de 1995 y en tercer plano, la de 1949.



Nota. Aeropuerto de Mendoza El Plumerillo [fotografía]. Sitio web Megaconstrucciones <https://megaconstrucciones.net/images/aeropuertos/foto4/mendoza-plumerillo-aeropuerto-18.jpg>



Además, durante 1978, AA puso en servicio el primero de tres Boeing 727, de 155 pasajeros y 3200 kg de carga, con el objeto de “intensificar el tráfico regional” (AA incorpora un nuevo avión, 1978, p. 17). Las dimensiones de estos aviones, de casi 60 m de largo promedio y 50 m de envergadura, hicieron que las instalaciones de El Plumerillo volvieran a ser insuficientes, y a fines de la década de 1980, se retomara el planteo de la construcción de una nueva terminal aeroportuaria. Sin embargo, no fue hasta 1995, que Mendoza contó con un aeropuerto con estándares internacionales bautizado “Gobernador Francisco Gabrielli”,²⁶ obra que logró desvincular definitivamente los edificios destinados a la aviación civil de la militar, pese a que siguieron compartiendo (y aún lo hacen) el uso de las pistas. Los vuelos militares, por su parte, operan actualmente desde la antigua terminal aérea de El Plumerillo (Figura 10).

Conclusiones

A lo largo de este trabajo, buscamos comprender los procesos y actores involucrados en la provisión de servicios aeronáuticos en Mendoza. En particular, vincular la historia aeronáutica con la ideación y ejecución de equipamientos asociados, como respuesta oficial a una creciente demanda de aeromovilidad.

Mendoza había iniciado en los años cuarenta, un proceso modernizador de escala territorial a partir de la concreción de diferentes obras, que se mantuvo hasta avanzada la década de 1970. Para el caso del transporte aéreo, la provincia estuvo en condiciones de detectar tempranamente y con relación al desarrollo de la aeronavegación civil, la necesidad de ofrecer una terminal aérea adecuada. Sin embargo, la coyuntura económica y política, además de algunas dificultades en la planificación, condicionaron las soluciones, ubicándolas en dos rubros principales:

- 1) La alternancia de gobiernos democráticos y de facto que imposibilitaron la concreción de políticas públicas a largo plazo.
- 2) El planteamiento de la construcción del Aeroparque Ciudad de Mendoza, sin prever el crecimiento urbano de la ciudad hacia el oeste, que rápidamente afectó sus inmediaciones.

Con relación al Aeropuerto El Plumerillo, si bien existieron algunas iniciativas desde la Nación para mejorar infraestructuras y equipamientos aeroportuarios, fue finalmente la provincia la que encaró las propuestas. Para ello, activó sus agencias técnicas en la proyectación de nuevos edificios, o bien en la ampliación de los existentes; obrando en favor de estas actuaciones, la alta demanda de servicios aeronáuticos, que evidenciaban el nivel de operaciones detectado durante el período estudiado en Mendoza, el cual cubrió las necesidades de particulares, tanto de empresas como del propio Estado provincial, dando cuenta de la capacidad operativa del Estado, que contaba con una red de agencias técnicas de interacción eficiente, una marca constante en relación a la ejecución de obra pública local, que se mantenía desde la década de 1930.

²⁶ El aeropuerto internacional fue proyectado por la firma Nazar y Cía., conformada por Carmen Nicasio, Antonio Nazar y Pablo Salmerón (Creadores de una obra, 1995, p. 9).



Para concluir, la designación de Mendoza como subsele del Mundial 78, reordenó las prioridades del gobierno local, pero también del nacional de ese momento, por lo que el Aeropuerto El Plumerillo fue objeto de un plan de mejora y adaptación de sus servicios al tráfico internacional que se derivaría de la contienda deportiva, postergando nuevamente la concreción de un nuevo aeropuerto para la aviación civil, por veinte años más.

Como propósito final, este recorrido busca convertirse en insumo para posibles obras de ampliación y remodelación del aeropuerto local, mostrando las pautas y criterios que se han tenido en cuenta en distintos contextos, a fin de que sirvan como “experiencia acumulada” para mejorar futuras planificaciones. Del mismo modo, y atentos a la coyuntura, nos interesó también rescatar la historicidad del antiguo Aeroparque Ciudad de Mendoza, habida cuenta del interés actual por la refuncionalización de su predio, para la exploración y el desarrollo de un máster plan.²⁷ Entendemos que conocer el devenir de este espacio, es fundamental a la hora de tomar decisiones sobre un sitio que, aunque haya variado / abandonado su uso original, forma parte de la historia urbana de la capital provincial.

Referencias

- Aerolíneas Argentinas incorpora un nuevo avión (1978, enero-febrero). *Revista Aeroespacio*, 401, año XXXVIII, p. 17.
- Aeronáutica Provincial I. En 1949 dio comienzo su amplio plan de actividad (14 de setiembre de 1975). *Los Andes*, s/p.
- Aeropuerto Internacional (18 de mayo de 1978). *Mendoza*, s/p.
- Aeropuerto mendocino (12 de julio de 1975). *El Andino*, p.6.
- Aeropuertos, Puntos de apoyo terrestres para la proyección de las rutas del aire (1962, febrero). *Revista Aeroespacio*, 237, año XXII, pp. 10-29.
- Auyero, J. y Hobert, R.(2007) "¿Y esto es Buenos Aires?" Los contrastes del proceso de urbanización, en: *Daniel James (2003) (dir.) Violencia, proscripción y autoritarismo (1955-1976)*, Colección Nueva Historia Argentina, tomo 9. Sudamericana, pp. 213-244.
- Aviones de transporte comercial ¿En la década de los derivados? (1975, noviembre-diciembre). *Revista Aeroespacio*, 388, año XXXV, pp. 29-34.
- Baker, D., & Freestone, R. (2009). The planning of airport regions and national aviation policy issues and challenges in the Australian experience 2008-2009, en *Ute Knippenberg y Alex Wall (eds.), Airports in Cities and Regions: Research and Practice [1st International*

²⁷ El plan contempla la inserción de infraestructura, parques y espacios verdes, usos comerciales, gastronómicos, polo tecnológico y de innovación, y el desarrollo de nuevos modelos de vivienda unifamiliar y colectiva.
<https://www.archdaily.cl/cl/998250/ciudad-del-futuro-el-proyecto-para-transformar-el-antiguo-aeroparque-de-mendoza>



- Colloquium on Airports and Spatial Development*], Karlsruhe, KIT Scientific Publishing, pp. 69-83.
- Ballent, A. (2005). *Las Huellas de la política. Vivienda, ciudad y peronismo en Buenos Aires*. Prometeo- UNQ.
- Bednarek, J. (2001). *America's airports: airfield development, 1918-1947*. Texas A&M University Press.
- Bianchi, P. (2023). *¿Media pensión o pensión completa? Una historia de la hotelería y del turismo en Mendoza (1884-1955)*. 1a. Edición. Universidad Nacional de Cuyo. <https://bdigital.uncu.edu.ar/19792>
- Conventz, S., & Thierstein, A. (Eds.). (2014). *Airports, Cities and Regions*. Londres: Routledge.
- Creadores de una obra que conserva lo regional (10 de mayo de 1995). *Los Andes*, p.9.
- Cumplióse el 25° aniversario del arribo a Mendoza del primer avión con pasajeros que piloteó el Mayor Kingsley (6 de noviembre de 1944). *Los Andes*, p.7.
- Dirección de Arquitectura y Planeamiento (1969). Plano de Planta Baja. Aeroestación Internacional el Plumerillo, Mendoza. Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Gobierno de Mendoza.
- Fiorito, M. (2020). Volar con poder: arquitecturas de Estado para la aviación en Argentina, 1957–1974, en: *Luis Müller y Claudia Shmidt (comp). Arquitecturas de Estado: empresas, obras e infraestructuras 1955-1975: casos y debates en Sudamérica*, Santa Fe : Ediciones UNL, 2020, 208- 236.
- Gobierno de Mendoza (1955-56). *Anuario Síntesis Estadística y Geográfico Económica*. Instituto de Investigaciones Económicas y Tecnológicas. Imprenta Oficial.
- Gobierno de Mendoza (1964). *Mendoza en Marcha. Un año de gobierno 1963- 12 de octubre- 1964*. Imprenta Oficial.
- Gobierno de Mendoza (1965a). *Anuario 1964-65*. Instituto de Investigaciones Económicas. Imprenta Oficial.
- Gobierno de Mendoza (1965b). *Mendoza en Marcha . Segundo año de gobierno 1964- 12 de octubre- 1965*. Imprenta Oficial.
- Gobierno de Mendoza (1972). *Mendoza en marcha. Un año de gobierno 1970- 22 de julio-1971*. Imprenta Oficial.
- Hoy se inaugura en Los Tamarindos un nuevo aeropuerto civil (26 de noviembre de 1949). *Los Andes*, s/p.



- Inauguración del servicio aéreo regular Buenos Aires-Mendoza (12 de enero de 1975). *Los Andes*, p.13.
- Inauguraron esta mañana obras en el Aeropuerto Civil El Plumerillo (26 de mayo de 1978). *El Andino*, p. 8.
- Iñarra Iraegui, J. (1979). *Plan de Desarrollo Turístico del área fronteriza de Las Cuevas y su zona de influencia*. Tomo 1. Consejo Federal de Inversiones.
- Journal of Transport History (2019) *Special Issue: Commercial Aviation History in Latin America*, 40(1).
- Knippenberger, U. (2009). The planning of airport regions and national aviation policy issues and challenges in the Australian experience 2008-2009, en Ute Knippenberg y Alex Wall (eds.), *Airports in Cities and Regions: Research and Practice [1st International Colloquium on Airports and Spatial Development]*, Karlsruhe, KIT Scientific Publishing, pp. 69-83.
- La necesidad de un servicio hacia el Noreste mendocino (17 de setiembre de 1975). *Los Andes*, p.9.
- Marón, G. (1997). El Aeroparque de Mendoza, en: Pablo Lacoste (comp.) *Mendoza, historia y perspectivas*. Diario UNO, 237-250.
- Marón, G. y Ghiretti, G. (1996). Transporte aéreo en San Rafael, en: Pablo Lacoste (comp.). *San Rafael, historia y perspectivas*. Diario UNO, 176-185.
- Marón, G. y Ghiretti, G. (2005a) La historia del Aeroparque Mendoza. *Lima Víctor* (10), 19-27.
- Marón, G. y Ghiretti, G. (2005b). Ya nunca me verás como me vieras. *Lima Víctor* (11), 4-10.
- Marón, G. y Ghiretti, G. (2017). Historia del extinto aeropuerto Benjamín Matienzo. Ed. Lima Víctor. <https://es.scribd.com/document/509456473/Extinto-Aeropuerto-Benjamin-Matienzo-Borrador-31Dic17>
- Mendoza y problemas por la falta de un buen aeropuerto (8 de noviembre de 1974). *Los Andes*, s/p.
- Ministerio de Hacienda de la República Argentina. (2018) *Informes de cadenas de valor: Transporte aéreo de cargas*. Buenos Aires: Ministerio de Hacienda. https://www.economia.gob.ar/peconomica/docs/2018/SSPMicro_Cadenas_de_valor_Transporte_aereo_de_cargas.pdf
- Nueva actividad de Líneas Aéreas del Estado (1977, enero-febrero). *Revista Aeroespacio*, 395, año XXXVII, pp. 44-46.
- Nuevas Alas para Aerolíneas Argentinas (1962, marzo). *Revista Aeroespacio*, 238, año XXII, p. 35.



- Organización de Aviación Civil Internacional. (2004). Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional. (2ª ed.) Montreal, Canadá: OACI. https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf
- Piglia, M. (2018a). Poder Aéreo y concurrencia regulada: las raíces de la política aérea argentina, 1935-1966, *Revista de Gestión Pública*, 7(1), 77-105
- Piglia, M. (2018b). Aeromovilidad, en: *Zunino Singh, Dhan; Giucci, Guillermo y Jirón, Paola (eds). Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblos, pp. 33-39.
- Piglia, M. (2018c). Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas. *Revista de Historia de la Economía y la Empresa*, pp. 125-152.
- Piglia, M. (2020). La aviación comercial como herramienta de afirmación de la soberanía y de la integración del territorio. El transporte aerocomercial durante el peronismo (1945- 1955), *Pasado Abierto. Revista del CEHis* (12), 99- 121.
- Piglia, M. (2021). Renovación técnica, infraestructura aeroportuaria y conectividad aérea en el marco del “desarrollismo autoritario” (Argentina, 1966-1970), en: *Zunino, Dhan et al (coord) Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Teseopress, 261-278.
- Raffa, C (2020). *Construir Mendoza. Obras y Políticas públicas en el territorio (1932-1943)*. IHA- FFyL-UNCuyo.
- Raffa, C. (2019). *Arquitectos en Mendoza. Biografías, trayectorias profesionales y obras (1960-1972)*. IHA- FFyL- UNCUYO.
- Raffa, C., & Bianchi, P. (2023). Mundial de 1978: Política y técnica en la construcción del Estadio Ciudad de Mendoza, Argentina. *Revistarquis*, 13(1), 55–77. <https://doi.org/10.15517/ra.v13i1.56187>
- Un aeropuerto para el futuro (6 de setiembre de 1975). *El Andino*, p.9.
- Vidal Olivares, J. (2023). The Economic History of Airline Development in Latin America, en: *Button, K. (Ed.) Airlines and Developing Countries (Advances in Airline Economics, Vol. 10)*, Emerald Publishing Limited, Bingley, 33-49. <https://doi.org/10.1108/S2212-160920230000010003>
- Vidal Olivares, J. y Piglia, M. (2019). Flying the history of commercial aviation in Latin America: an introduction; *SAGE Publications; Journal of Transport History*; 40(1), 3-7.
- Zuloaga, A. M. (1948). *La victoria de las alas. Historia de la aeronavegación en Argentina*. El Ateneo.

