

3803

Historia y Sociedad

ISSN: 0121-8417

ISSN: 2357-4720

Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la
Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín

Piglia, Melina

Modernización técnica y trabajadores aéreos. El caso de
la aviación comercial en Argentina en la década de 1960*

Historia y Sociedad, núm. 40, 2021, Enero-Junio, pp. 63-88

Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín

DOI: <https://doi.org/10.7440/res64.2018.03>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=380370313004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org
UAEM

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Modernización técnica y trabajadores aéreos. El caso de la aviación comercial en Argentina en la década de 1960*

Melina Piglia**

DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/hys.n40.86452>

Resumen | Centrándose en pilotos y tripulantes de cabina, este artículo procura dar cuenta de las transformaciones en sus prácticas, afectos y experiencias a partir de la renovación de las flotas de la aviación comercial argentina en los años de 1960. La investigación se basa en entrevistas a trabajadores aéreos, documentos de las compañías aéreas y archivos de prensa. La modernización de las flotas obligó a las tripulaciones a pasar por entrenamientos y habilitaciones. Este cambio implicó un alivio de algunos esfuerzos físicos y proveyó un entorno de trabajo más confortable, pero a la vez incrementó su intensidad. Para los pilotos más jóvenes y para los jóvenes tripulantes, esto significó una ampliación del espacio de autonomía personal; para los pilotos más antiguos, aunque supuso mejoras objetivas, dicha transición se experimentó como una contracción del lugar que habían ocupado en las configuraciones sociales y afectivas habilitadas por los aviones más pequeños.

Palabras clave | aviación civil; cambio tecnológico; trabajadores; Argentina; años sesenta.

Technical Modernization and Aerial Workers. The Case of Commercial Aviation in Argentina in the 1960s

Abstract | Focusing on pilots and cabin crew, this article attempts to account for the transformations in their practices, affections and experiences vis à vis the renewal of the Argentine commercial aviation fleets in the 1960s. It is based on a corpus of interviews

***Recibido:** 18 de abril de 2020 / **Aprobado:** 9 de septiembre de 2020 / **Modificado:** 12 de octubre de 2020. Artículo de investigación financiado con fondos del proyecto PICT 2017-1880 de la Agencia de Promoción Científica y Tecnológica (Argentina). Aspectos parciales de este trabajo fueron discutidos en las XVI Jornadas Interescuelas de Historia (Mar del Plata, Argentina, agosto de 2017). Agradecemos a Pablo Potenzo que generosamente nos brindó acceso a su archivo personal de prensa y a los trabajadores aéreos que, generosamente, compartieron con nosotros sus recuerdos.

** Doctora en Historia por la Universidad de Buenos Aires (Buenos Aires, Argentina). Investigadora adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata (Mar del Plata, Argentina) y profesora en la misma institución
id <https://orcid.org/0000-0001-9142-4236>  mpiglia@mdp.edu.ar



Cómo citar / How to Cite Item: Pligia, Melina. "Modernización técnica y trabajadores aéreos. El caso de la aviación comercial en Argentina en los años de 1960". *Historia y Sociedad*, no. 40 (2021): 63-88. <http://dx.doi.org/10.15446/hys.n40.86452>



with air workers, documents of the airlines and press files. The modernization of the fleets forced the crews to go through new processes of training and qualifications. It provided relief from some physical efforts and resulted in a more comfortable work environment, but also increased work intensity. For the younger pilots and for the young crew members, it meant an extension of the space of personal autonomy; for the older pilots, although it implied objective improvements, it was also experienced as a contraction of the place they occupied in the social and affective configurations enabled by the smaller aircraft.

Keywords: civil aviation; technological change; workers; Argentina; the sixties.

Modernização técnica e trabalhadores da aviação. O caso da aviação comercial na Argentina na década 1960

Resumo | Este artigo tenta dar conta das transformações nas práticas, afetos e experiências de pilotos e tripulantes de cabine a partir da renovação das frotas da aviação comercial argentina na década de 1960. O trabalho está baseado em entrevistas com trabalhadores da aviação, arquivos das companhias aéreas e matérias da imprensa. A modernização das frotas obrigou as tripulações a passarem por novos treinamentos e formações, o que envolveu o alívio de alguns esforços físicos e resultou em um ambiente laboral mais confortável, mas aumentou a intensidade do trabalho. Para os pilotos e tripulantes mais jovens, essas transformações significaram uma extensão do espaço de autonomia pessoal; já para os pilotos mais velhos, embora tenham implicado melhorias objetivas, foram recebidas como um encolhimento do lugar que ocupavam nas configurações sociais e afetivas, antes possibilitadas pelas aeronaves menores.

Palavras-chave | aviação civil; mudança tecnológica; trabalhadores; Argentina; anos sessenta.

Introducción

Este artículo propone una indagación desde la historia acerca de las relaciones entre tecnología y trabajadores aeronáuticos. Centrándose en pilotos y tripulantes de cabina, procura dar cuenta de las transformaciones en sus prácticas, experiencias, representaciones y afectos a partir de la renovación de las flotas de la aviación comercial argentina entre 1958 y 1970. La tecnología está en el corazón de la actividad aerocomercial. Los vínculos entre humanos y máquinas y entre humanos y máquinas que vuelan, específicamente, han sido objeto de reflexiones ingenieriles, pero también desde las ciencias sociales y humanas. En el campo historiográfico, la atención a la historia de los aviones o de los aeropuertos ha tenido más desarrollo y han sido escasos los trabajos que indagan en la relación de pasajeros y trabajadores aéreos con la tecnología y aún menos los que ponen su foco en

las prácticas y experiencias de movilidad de los sujetos aeromóviles. Entre los primeros, Christian Kerth ha propuesto una perspectiva para indagar en los significados de la tecnología para los pilotos abrevando en las concepciones de Bruno Latour acerca de la mediación tecnológica y en los conceptos de *habitus* de Pierre Bourdieu y de *affordances* –oportunidades u ofertas para la acción– de James Gibson¹.

En una línea similar se encuentra el trabajo de David Mindell, centrado en analizar tanto el proceso de automatización de la aviación desde los años treinta, como el diseño y desarrollo de los vuelos espaciales, con centro en la relación hombre-máquina². Discípulo de Mindell, Chihyung Jeon, ha analizado los efectos del entrenamiento de los pilotos en simuladores desde los años cincuenta como parte de la transición entre una identidad del piloto como aventurero conductor de una máquina veloz, hacia el modelo del operador de máquinas, cuya una atención y postura debían ser disciplinadas por el proceso de entrenamiento³. De otro lado, quienes se han aventurado en historias más centradas en las experiencias de los trabajadores del aire han prestado especial atención a los tripulantes de cabina, sobre todo norteamericanos: es el caso de Kathleen Barry y Drew Whitelegg, quienes analizaron, cada una, distintos aspectos de la historia de la difusión del modelo de la azafata joven, blanca y de clase media en los Estados Unidos y de sus experiencias laborales en la “era dorada” de la aviación⁴. En su mirada, Whitelegg pone en diálogo las dimensiones físicas, afectivas y espaciales del trabajo de las azafatas, a través del concepto de *space out* que da cuenta del modo en que las condiciones laborales en las que trabajaban en los años sesenta fueron experimentadas como ampliaciones de sus esferas de autonomía personal. Por su parte, Dorothy Cobble ha analizado el caso de las azafatas norteamericanas en el contexto de los movimientos de mujeres trabajadoras, señalando que la generalización de jets de fuselaje ancho en los años setenta implicó un fuerte aumento del número de tripulantes, que les permitió fortalecer sus organizaciones sindicales y luchar eficazmente contra las discriminaciones por estado civil, edad y peso⁵.

Este tipo de indagaciones han sido muy escasas en la historiografía latinoamericana. Solo unos pocos trabajos han puesto el foco en la cuestión de la tecnología aérea, entre ellos Alejandro Artopoulos, quien ha analizado el proyecto de producción local de aviones a reacción en la Argentina peronista y Roberto Bernardes, que ha estudiado la trayectoria

-
1. Christian Kehrt, “New Perspectives in Aviation History: Flight Experiences of German Military Pilots”, *Mobility in History* 6, no. 1 (2015): 41-53, <https://doi.org/10.3167/mih.2015.060105>
 2. David Mindell, *Digital Apollo. Human and Machine in Spaceflight* (Cambridge y Londres: MIT Press, 2008).
 3. Chihyung Jeon, “Technologies of the Operator: Engineering the Pilot in the US and Japan. 1930-1960” (tesis de doctorado, Massachusetts Institute of Technology, 2010).
 4. Kathleen M. Barry, *Femininity in Flight. A History of Flight Attendants* (Durham y Londres: Duke University Press, 2007); Drew Whitelegg, *Working the Skies. The Fast Paced, Disorienting World of the Flight Attendants* (Nueva York: New York University Press, 2007).
 5. Dorothy Sue Cobble, *The Other Women’s Movement. Workplace Justice and Social Rights in Modern America* (Princeton y Oxford: Princeton University Press, 2004).

de la Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer)⁶. El trabajo de Javier Vidal-Olivares sobre la aerolínea Iberia y su política de inversiones en América Latina, también ha aportado a esta cuestión al permitir reconstruir algunos de los mecanismos a los que recurrieron las aerolíneas latinoamericanas para financiar la incorporación de aviones modernos a sus flotas: los acuerdos comerciales con aerolíneas extranjeras⁷.

La historia de las experiencias, prácticas y representaciones de los trabajadores ha recibido aún menos atención. Carolina Castellitti se ha referido al modo en que la aerolínea brasiliense Viação Aérea Rio Grandense (Varig) en los años setenta y ochenta construyó un “exotismo sexualizado” en torno a la imagen de sus azafatas y ha explorado las experiencias de las azafatas, enfrentadas a los prejuicios raciales de la empresa y de los pasajeros y a las múltiples exigencias de su rol de perfectas anfitrionas⁸. Para el caso argentino, Camila Luna ha comenzado a indagar sobre las experiencias de militancia gremial de pilotos y tripulantes, pero también sobre algunas de sus representaciones –sobre todo alrededor de su identificación con aerolíneas– desde los años ochenta hasta la actualidad⁹. En nuestro caso nos hemos preguntado acerca de la construcción del viaje en avión como consumo en los tiempos previos al jet en Argentina y por la experiencia de los pasajeros; y también hemos indagado en los cambios que la modernización de la flota trajo en términos de las jerarquías laborales de los trabajadores aeronáuticos de aerolíneas argentinas¹⁰.

Este trabajo busca aportar a esta escasa bibliografía. Por otra parte, pretende contribuir a una reflexión sobre las múltiples aristas de los procesos locales de apropiación de tecnologías crecientemente globales. La investigación se basa en una exploración de fuentes cualitativas, fragmentarias y limitadas. Reconstruir prácticas, experiencias y afectividades plantea un desafío importante respecto de las fuentes. En el caso de la aeronavegación argentina, esto se agrava por las deficiencias de los archivos oficiales. Los documentos más sensibles del pasado de Aerolíneas Argentinas y de Austral permanecen bajo el control de la primera y no hemos tenido acceso a ellos. Buena parte del resto del extenso archivo de ambas

-
6. Roberto Bernardes, *Embraer. Elos entre estado e mercado* (San Pablo: Hucitec, 2000); Alejandro Artopoulos, *Tecnología e innovación en países emergentes. La aventura del Pulqui II* (Buenos Aires: Lenguaje Claro, 2013).
7. Javier Vidal-Olivares, “Latin America in the Internationalisation Strategy of Iberia, 1946-2000”, *Journal of Transport History* 40, no. 1 (2019): 106-122, <https://doi.org/10.1177/0022526619832276>
8. Carolina Castellitti, “Varig, ‘A Real Brazilian Embassy Outside’: Anthropological Reflections on Aviation and National Imaginaries”, *Journal of Transport History* 40, no. 1 (2019): 82-105, <https://doi.org/10.1177/0022526618822132>
9. Camila Luna, “Trece mujeres. La construcción de liderazgo femenino en el sindicato de azafatas y comisarios de abordo”, ponencia presentada en las XIV Jornadas Nacionales de Historia de las Mujeres/IX Congreso Nacional Iberoamericano de Estudios de Género, Mar del Plata y Buenos Aires, Argentina, julio y agosto de 2019, <https://drive.google.com/file/d/1bGM1iPdQ1T1ceSmCz44ijif7ZH2Qfp4i/view>
10. Melina Piglia, “En torno al viaje en avión en la Argentina: representaciones y experiencias, 1929-1958”, *Avances del CESOR* 12, no. 13 (2015), <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5635590>; “Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas”, *Revista de Historia de la Economía y la Empresa*, no. 12 (2018): 125-152.

empresas se perdió tras las privatizaciones, entre fines de los años ochenta y comienzos de los noventa. Los archivos de prensa, adquieren entonces, particular relevancia. En cruce con esas fuentes, los testimonios orales, aún con sus sesgos y limitaciones, nos han permitido salvar lagunas, contrastar y sugerir interpretaciones¹¹; asimismo hemos accedido a otros rastros de las experiencias de trabajadores, contenidos en testimonios recogidos por la prensa de la época y en textos conmemorativos y de historia local.

Nuevos artefactos: la llegada de las aeronaves con motores a reacción y turbohélice

La Segunda Guerra Mundial trajo una transformación radical en la tecnología aérea y, en la posguerra, esas innovaciones se aplicaron a la aviación comercial. A algunos modelos de aviones ya existentes con motores a pistón, como el Douglas DC-6, se les introdujeron mejoras. A la vez se diseñaron aeronaves para transporte de pasajeros completamente nuevas, que utilizaban los modernos motores turbohélice y de propulsión a chorro —jet—. Los aviones con estos motores eran más veloces, podían volar a una altitud mayor, transportar mucha más carga útil y resultaban entonces más rentables.

En 1950 el Estado argentino había creado una aerolínea estatal, Aerolíneas Argentinas, a partir de la fusión entre una serie de empresas aéreas público-privadas: Aerolíneas monopolizaba el transporte aéreo comercial de cabotaje, era aerolínea de bandera y única aerolínea argentina autorizada para el tráfico internacional. En 1956, sin embargo, el Gobierno militar que había derrocado a Juan Domingo Perón autorizó la existencia de aerolíneas privadas, que compartirían a partir de entonces y por más de dos décadas el mercado aéreo argentino. En los primeros años tras la autorización, florecieron multitud de empresas aéreas privadas, pero para 1966 solo quedaban operando dos principales: Aerotransportes Litoral Argentino (ALA) y Austral. Unidas de hecho desde 1961 y legalmente en Austral Líneas Aéreas desde 1971, ambas compañías transportaban alrededor de un cuarto de los pasajeros-kilómetro del mercado doméstico y realizaban también, desde 1962, vuelos a algunos destinos en países limítrofes¹².

En 1958, en medio de una demanda creciente del Estado por reducir el déficit público y con el acicate de la novedosa competencia con compañías privadas, Aerolíneas Argentinas emprendió un primer proyecto de modernización de su flota. Se convirtió así en la primera aerolínea latinoamericana en volar jets, al adquirir seis reactores británicos Comet IV para

11. Hemos realizado entrevistas a pilotos y tripulantes de cabina que estuvieron activos en Aerolíneas y Austral entre los años 1945-1980. No hemos podido entrevistar a trabajadores de las otras aerolíneas privadas que existieron en Argentina entre 1956 y 1966.

12. Austral llegó a volar a Asunción, Santa Cruz de la Sierra, Antofagasta, Arica, Puerto Montt y Montevideo, pero en 1973 transfirió a Aerolíneas todas estas rutas, salvo Montevideo.

reemplazar a los DC-6 que desde comienzos de los años cincuenta servían las rutas internacionales y que, desde entonces, pasaron a volar en algunas rutas de cabotaje. En 1962, comenzó la renovación de la flota de cabotaje con tres jets franceses Caravelle, para media distancia y 12 turbohélices británicos Avro 748 serie 1, que debían reemplazar a la flota a pistón de cabotaje, compuesta centralmente por Douglas DC-3 y DC-4 y Convair 240. Los Avro fueron comprados casi en el tablero de diseño, lo que supuso una ventaja en términos económicos.

Cierta decepción con los resultados de esta apuesta técnica llevó unos años más tarde a un nuevo proyecto de renovación de la flota de Aerolíneas; en 1966 los Boeing 707 comenzaron a reemplazar a los Comet en las largas distancias, ya que podían transportar casi el triple de pasajeros¹³. Como había sucedido antes con los DC-6, aquellos quedaron asignados a algunas rutas centrales del cabotaje. También en 1966 dejaron finalmente de volar para Aerolíneas los DC-3 y DC-4, que habían servido rutas de la Patagonia que resultaban impracticables para los Avro por las piedras sueltas en las pistas; aviones y rutas se traspasaron entonces a LADE, el servicio aéreo de fomento que operaba la Fuerza Aérea. En 1970, comenzó una nueva etapa en la renovación de la flota de cabotaje, con la desprogramación de los Avro y su reemplazo por los recién adquiridos jets Boeing 737.

En Austral y ALA, en cambio, la modernización de la flota se dio de forma comprimida entre 1964 y 1969. En un comienzo, Austral y ALA volaron exclusivamente aviones a pistón pequeños. Buscando cerrar la brecha tecnológica con Aerolíneas, en 1964 se introdujeron aviones DC-6 para las distancias más largas —como la ruta a Asunción, Paraguay—; a partir de 1967 fueron remplazados por jets: primero los BAC 1-11 400, en 1968 se sumaron los Douglas DC-9 serie 50 y en 1969, los BAC 1-11 500. Para las distancias más cortas, se adquirieron en 1967 turbohélices japoneses Nihon YS-11, que reemplazaron a los DC-3, y que se desprogrammaron recién en 1979.

En los años sesenta, entonces, coexistieron en las aerolíneas argentinas los aviones a pistón con modernos turbohélices y jets “puros”¹⁴. Los aviones de mayor porte, como los DC-6 o jets Caravelle, solo se usaban en algunas pocas rutas. El límite principal lo imponía la deficiente infraestructura aérea argentina. En 1959 el diagnóstico era catastrófico:

Sobre más de 50 aeródromos donde se realizan operaciones comerciales, solamente siete cuentan con pistas pavimentadas, cuyo estado es, en algunos casos, deplorable. (...) La iluminación de las pistas de aterrizaje se realiza con electricidad en 3 aeropuertos, y en el resto con lámparas alimentadas con kerosene.¹⁵

.....

13. Dos de los B-707 fueron adquiridos como parte de un convenio entre Iberia y Aerolíneas firmado en 1967. Vidal-Olivares, “Latin America in the Internationalisation”, 111.

14. Coexistían, según el momento, aviones pequeños: DC-3, 28 pasajeros; Avro 748: 42 pasajeros; DC-4, 55 pasajeros; medianos: DC-6, 67 pasajeros; Caravelle: 85 pasajeros; YS-11: entre 52 y 64 pasajeros; BAC 11-420, 89 pasajeros; y grandes: BAC 11-500, 119 pasajeros; DC-9, 139, Boeing 737, 104 pasajeros.

15. “Editorial”, 20 de marzo de 1959, en Archivo Personal de Pablo Potenze (APPP), Buenos Aires-Argentina, Fondo: Noticias, *La Prensa*.

Para 1966, en lo sustancial, la situación no había variado: Ezeiza, Aeroparque, Córdoba, Mendoza, Bariloche, Comodoro Rivadavia y Salta –con restricciones– eran los aeropuertos capaces de recibir aviones jet. En 1958 y en 1961 se habían elaborado planes sistemáticos de modernización y construcción de aeropuertos, pero la realización de las obras fue lenta e incompleta, atada a una financiación internacional que no acabó de concretarse y a los fuertes vaivenes políticos y económicos de Argentina¹⁶. Actualizado y ampliado el plan maestro en 1966, las obras cobraron mayor impulso en los años siguientes, cuando se modernizaron los aeropuertos de Bahía Blanca, Rosario, Mar del Plata, Salta, Jujuy y San Juan. Esto permitió que gradualmente se fueran cubriendo mayor cantidad de rutas domésticas con aviones más modernos.

Los nuevos aviones que se fueron incorporando en los años sesenta tenían piloto automático y cabinas climatizadas y presurizadas –como ya existían en los DC-6–, pero además contaban con galleys –cocinas– más amplios; transportaban cargas mayores y un mayor número de pasajeros. Tenían mayor autonomía de vuelo, lo que permitía viajes con menos escalas y disponían de dispositivos novedosos de seguridad, como radares, radios VHF ILS, “cajas negras” o toboganes inflables; podían volar de noche o con condiciones climáticas adversas. Su llegada a las aerolíneas comerciales supuso una transformación profunda en las prácticas y experiencias de los trabajadores que los operaban o que, en términos generales, interactuaban con ellos. Nos concentraremos aquí en dos tipos de trabajadores “del aire”: pilotos y tripulantes de cabina.

Prácticas corporizadas

Los pilotos y la automatización

Los pilotos estaban –están– organizados jerárquicamente, en función –entre otras cosas– de su antigüedad: los comandantes de las diferentes líneas eran los más experimentados y los más antiguos de todos eran quienes volaban internacionalmente; dentro de ellos, una élite a la que llamaban “los 12 apóstoles” desempeñaba simultáneamente –y arbitrariamente, según cuenta Juan– el rol de instructores¹⁷. La llegada de los Comet, no alteró esa jerarquía. En principio, los pilotos que estaban en el tope del escalafón, que llevaban quince o veinte años volando aviones a pistón o hidroaviones, recibieron varias semanas

16. El Gobierno de facto que comenzó con el golpe de Estado de 1955 dio paso a un Gobierno constitucional, derrocado con un nuevo golpe de Estado en 1962. Tras un Gobierno civil de transición –tutelado por las Fuerzas Armadas–, nuevas elecciones inauguraron un Gobierno constitucional, derrocado por otro golpe de Estado en 1966. A su vez, esta dictadura, que se prolongó hasta 1973, tuvo en medio, en 1970, un “golpe de palacio”. Esta inestabilidad política se combinaba con ciclos cortos de expansión y contracción de la economía argentina, marcados por crisis en la balanza de pagos y las intervenciones del Fondo Monetario Internacional.

17. Juan (piloto jubilado de Aerolíneas Argentinas), entrevistado por Melina Piglia, 12 de mayo de 2016. Los nombres han sido modificados para proteger la privacidad de los entrevistados.

de entrenamiento en el Reino Unido y se convirtieron, a su regreso, en instructores de sus colegas. El criterio basado en la antigüedad no era, para algunos, el más adecuado: “El instructor que teníamos no servía ni para copiloto, pero como hablaba inglés...” —recuerda Antonio—¹⁸. Este tipo de tensiones se agravaron unos años más tarde, con la adquisición de los aviones Boeing 707. Esos mismos comandantes que encabezaban el escalafón fueron enviados a Estados Unidos a hacer la habilitación para los nuevos aviones, pero algunos, incluido el gerente de operaciones, reprobaron el curso y la Boeing decidió alterar la jerarquía y designar a nuevos jefes de línea, poniendo un límite al poder discrecional que esos pilotos más antiguos tenían sobre la formación y los ascensos de sus colegas más jóvenes¹⁹.

Otros aspectos de la modernización de la flota repercutieron también en los equilibrios de poder entre trabajadores aéreos. Para 1962, los gremios aeronáuticos argentinos se dividían centralmente en trabajadores de tierra y de aire, agrupados estos últimos en la Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA). La compra de los Avro agravó las tensiones que ya existían en el seno de la AAA entre los pilotos, la minoría con mayores salarios y el resto de los trabajadores²⁰. En el marco de una tensa negociación salarial con Aerolíneas, los dirigentes de la AAA se sumaron a las críticas de algunos políticos opositores a la operación de compra. Por detrás de esta postura se encontraba también la preocupación de los radio-operadores a los que el nuevo avión, que tenía radio VHF, volvería obsoletos. Poco después, en agosto de 1962, un problema en el funcionamiento del control de puertas cerrada del Avro produjo la muerte de una tripulante. La AAA arremetió entonces contra el presidente de Aerolíneas y puso en duda la seguridad del Avro. Aliándose a la empresa, los pilotos defendieron públicamente al Avro: en nombre de la “responsabilidad y autoridad” que les confería “su capacitación técnico-profesional”, aquellos sostuvieron que se trataba de un problema puntual y que recibiría solución en colaboración con los técnicos²¹.

La situación precipitó rápidamente en la formación de un nuevo gremio de pilotos²². Además de un movimiento estratégico de tipo corporativo, los pilotos defendían la compra de los Avro porque prometían resolver un problema grave de seguridad: el del peligro que implicaban los frecuentes frentes fríos que se formaban al sur de la provincia de Buenos

18. Antonio (piloto jubilado de Aerolíneas Argentinas), entrevistado por Melina Piglia, 15 de septiembre de 2014.

19. Piglia, “Aeromovilidad, tecnología”, 143.

20. Piglia, “Aeromovilidad, tecnología”, 138-141.

21. Pilotos de la línea Avro 748, “Los pilotos del avión Avro 748 a la opinión pública”, 6 de septiembre de 1962, s/n, en APPP, Fondo: Noticias, *La Razón*.

22. En medio de las presiones de los dirigentes de la AAA, el nuevo gremio no obtuvo personería jurídica hasta 1965. Juan Carlos (piloto jubilado de Aerolíneas Argentinas), entrevistado por Melina Piglia, 15 de septiembre de 2014. Esta fragmentación de gremios era frecuente: en el caso norteamericano, el itinerario fue diferente, pues los tripulantes fundaron sus propias asociaciones en los años cuarenta y en 1949 se afiliaron a la Asociación de Pilotos de Línea Aérea, que los tuvo como una división separada desde 1960. Con los pilotos hegemonizando el gremio y, en medio de su lucha contra la discriminación por edad, peso y estado civil, fueron los tripulantes quienes formaron su propia asociación en 1973. Cobble, *The Other Women's*, 209.

Aires que los aviones a pistón, que carecían de radar y no alcanzaban a subir por encima de los 3000 m s. n. m –el límite para aviones que volaban compartiendo presión y oxígeno con el exterior–, no podían muchas veces sortear²³. La coyuntura hizo visible, además, la emergencia de una identidad de los pilotos que hacía hincapié en sus conocimientos técnico-profesionales y los hacían los garantes centrales de la seguridad en el aire. “Pilotos profesionales hacen líneas aéreas seguras” fue el lema del nuevo gremio²⁴.

La modernización de la flota impuso, por supuesto, nuevos aprendizajes. Los pilotos que comenzaron a volar los nuevos jets y, en menor medida, los turbohélices, tuvieron que aprender en un tiempo relativamente breve a decodificar y manejar una serie de nuevos instrumentos e incorporar toda una batería de procedimientos novedosos. A la vez que aprendían estas conductas conscientes, hubo también de modificarse otras automatizadas por años de práctica. Así quedó evidenciado en el caso de un experimentado piloto que había volado por años hidroaviones y que, en un aterrizaje durante sus primeros tiempos como comandante de Avro, olvidó bajar el tren de aterrizaje²⁵.

Por otra parte, la experiencia de la cabina en un avión a pistón, un Avro o un jet era, desde lo sensorial, muy contrastante. El sonido ambiente en los aviones modernos era marcadamente menor que el estruendo habitual de los aviones a pistón como el DC-3 o el DC-4, que producía daños auditivos en casi todo el personal de vuelo, especialmente –en el caso de los pilotos– en el oído cercano a la ventanilla corrediza del avión. Los turbohélices como el Avro o el YS 11 hacían un sonido menos ensordecedor, pero chillaban mucho –uno de los motivos por los que los al Avro lo apodaban “la perdiz”– y los pilotos que los volaban solían ver agravado su problema. Los jets, en cambio eran mucho más silenciosos: para Juan pasar del Avro al Comet, significó una recuperación marcada de su audición²⁶.

Otros cambios sensoriales fueron aún más cruciales. En los aviones a pistón, las sensaciones procedentes de los controles permitían percibir de manera más directa el comportamiento del avión y de los motores; exigían, además, cierto ejercicio de la fuerza física. Con los jets, en cambio, la fuerza que era necesario ejercer en los controles era muchísimo menor y parte de la información sensorial dejó de estar disponible: así, por ejemplo, el sistema hidráulico de los controles de los Comet hacía que las sensaciones físicas que ellos proporcionaban a quien los manipulaba ya no fueran indicativas de las cargas realmente impuestas, por lo que el piloto debía ignorar esos datos sensoriales que podían conducirlo

23. Entre 1958 y mediados de 1961 se produjeron ocho accidentes graves, que costaron la vida a 278 personas. Para la AAA la causa yacía en las deficiencias de la infraestructura de comunicaciones y del servicio meteorológico y en la presión de las empresas para que se volara a toda costa. Moisés Cabello, “Los accidentes Aéreos en nuestro país”, *La Prensa*, 2 de agosto de 1961, 8.

24. Juan Carlos, entrevista.

25. Antonio, entrevista.

26. Juan, entrevista.

a movimientos largos –potencialmente peligrosos– de los controles en el despegue²⁷. Los pilotos tampoco podían contar con esos estímulos para juzgar la inclinación del avión durante el aterrizaje; en su lugar, debían seguir una estricta secuencia de procedimientos²⁸.

La convivencia entre las informaciones que el piloto obtenía directamente viendo por el parabrisas o las ventanillas y la que procedía de los nuevos instrumentos podía además ser problemática, sobre todo después de maniobras en las que la orientación del avión se modificaba y los pilotos debieron aprender a confiar más en los instrumentos que en sus sentidos²⁹. La decodificación del instrumental, sin embargo, distaba de ser un proceso lineal y requería, no solo del entrenamiento, sino también del juicio crítico y el “buen sentido” del piloto³⁰. La creciente automatización en la aviación a partir de la segunda posguerra fue una respuesta a la creciente expansión de la aviación comercial como medio de transporte y a los cambios en la autonomía de vuelo de los aviones. Los vuelos más frecuentes y prolongados pusieron de manifiesto el agotamiento físico que volar producía en los pilotos e hicieron necesario también el poder operar con condiciones de visibilidad menores³¹. A la vez, mientras la automatización incrementó la seguridad en el vuelo y volvió menos pesadas ciertas tareas del piloto –ya no era necesario, por ejemplo, estar permanentemente micro-corrigiendo la posición el avión–, supuso en simultáneo un aumento de la carga de trabajo al multiplicar las tareas demandadas y su complejidad. Los pilotos debían ahora interactuar con los instrumentos y seguir numerosos procedimientos y reglas y eso implicó, a la vez, nuevos costos físicos y psíquicos y nuevos riesgos³². Así, por ejemplo, las aeronaves más modernas obligaron a los pilotos –y al comienzo a los navegadores– a adquirir nuevas competencias –licencias de operación de radio VHF, por ejemplo–. La multiplicación de las tareas y la creciente complejidad del instrumental llevó, además, a la introducción de las listas de chequeo escritas, que debían repasarse en voz alta y en momentos específicos del vuelo, y que en la Argentina se comenzaron a utilizar con el Comet y el Avro –en el DC-3, en cambio, las breves listas se hacían de memoria³³.

27. P.R.W.D. “Conversion to Comets”, *Flight International*, 1 de mayo de 1953, 537.

28. P.R.W.D. “Conversion to Comets”, 537.

29. Mindell, Digital Apollo, 66. Antonio explica de este modo un accidente en Mar del Plata en abril de 1957 en el que el piloto que volaba de noche, luego de un giro, miró por la ventanilla y confió en su percepción en lugar den los datos del instrumental -más precario por supuesto- de su DC-3, estrellándose en el mar. Este tipo de cuestiones se acentuaban en los aviones más sofisticados. Antonio, entrevista.

30. Una nota técnica sobre el Comet I de 1953, se refería, por ejemplo, a los problemas del horizonte artificial eléctrico. “Si la aeronave se nivela por referencia a un horizonte visual después de un giro sostenido, se ve que el horizonte artificial está mostrando un giro en la dirección opuesta. Esto puede ser muy desconcertante para los sentidos, pero la referencia al turn-and-back de aguja y bola [un instrumento no eléctrico con base en el giroscopio] pronto da reaseguro”. P.R.W.D, “Conversion to Comets”, 537.

31. Mindell, Digital Apollo, 25-27.

32. Kehrt, “New Perspectives in Aviation History”, 49-50.

33. Juan, entrevista.

La mediación creciente que implicaban los instrumentos modificó los vínculos entre hombres y máquinas y recortó el espacio de decisión del piloto: los pilotos que “volaban” los aviones a pistón guiados por su experiencia y sus sentidos, pasaron ser en buena parte de su trabajo operadores de instrumentos, que debían seguir reglas rígidas. A la vez, en los primeros años de implementación de estas nuevas tecnologías, los pilotos desconfiaban del “manual”. En ocasiones, la experiencia de los pilotos y sus “instintos” —en las que los viejos pilotos, sobre todo, depositaban su confianza—, tomaban precedencia, permitiendo corregir procedimientos mal diseñados o solucionar emergencias. Así, aunque se suponía que los Avro, al presurizar, permitirían pasar por encima esos peligrosos y compactos frentes fríos de la provincia de Buenos Aires, los pilotos descubrieron que resultaba riesgoso seguir esa instrucción.

Hubo otra mentira que fuimos descubriendo (...) que si subías diez mil metros o más ya estaba bien. Mentira, ahí estabas en el corazón de la tormenta, porque la rosca seguía para arriba. (...) Entonces empezamos a usar el sistema del DC-3 [pasar por la parte baja de las nubes], con la ventaja de que teníamos radar.³⁴

La estrategia implementada por los pilotos 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 *per se* bastante limitada. En algunas ocasiones, la experiencia de los pilotos permitía corregir no solo el manual, sino el *hardware*, las propias máquinas: las experiencias —y los problemas— que los pilotos argentinos encontraron con el Avro, que como vimos fueron graves, se tradujeron en ajustes y correcciones en el diseño de la aeronave.

Los tripulantes y las demandas del servicio

El cambio técnico en las aeronaves también modificó profundamente las condiciones laborales de los tripulantes de cabina. En los años veinte, en cuanto existieron aviones con cabinas de pasajeros lo suficientemente grandes, las líneas aéreas de los países centrales comenzaron a incluir personal de servicio para atender las necesidades de los pasajeros durante los vuelos. En un comienzo se trató de hombres blancos, pero en 1930, una aerolínea norteamericana contrató las primeras aeromozas mujeres: para 1937 en Estados Unidos las azafatas mujeres, cerca de 300, ya triplicaban a los hombres.

Sabemos poco sobre los primeros auxiliares de vuelo en Argentina. Salvo en el caso de la aerolínea norteamericana Panagra, donde solo trabajaron hombres hasta los

.....
34. Juan, entrevista.

años cuarenta, los vuelos de cabotaje no las tenían antes de 1946. Los primeros vuelos internacionales de la empresa mixta FAMA (1946) contaron tripulantes de cabina. En FAMA y luego en Aerolíneas hasta los años ochenta, las mujeres eran auxiliares y los hombres “comisarios de abordo”, por lo que tenían una jerarquía (y un salario) mayor que las mujeres, a quienes supervisaban³⁵. En ALA y en Austral, en cambio, la tripulación de cabina estaba compuesta exclusivamente por mujeres, que podían ser auxiliares o ascender a comisarios³⁶.

Las aeronaves a pistón eran muy reducidas y ruidosas, vibraban y se sacudían. Como vimos, la mayor parte de las que hacían cabotaje en Argentina en los años cincuenta y sesenta no estaban presurizados y carecían de sanitarios y la falta de confort era parte inseparable de la experiencia de volar. En el DC-4 o en los hidroaviones más grandes, podía trabajar un comisario y una auxiliar, pero solo un tripulante de cabina trabajaba en el DC-3. El servicio abordo existía desde fines de los años cuarenta, pero era muy sencillo y en muchas ocasiones no llegaba a prestarse impedido por los movimientos violentos del avión. En los hidroaviones de Aerolíneas se repartía comida y bebida fría y café que se calentaba en tierra y se subía en un termo y siempre estaba un poco frío³⁷. En los DC-3 y DC-4 de Aerolíneas, a fines de los años cincuenta, se subían bandejas preparadas y había un cazo eléctrico para calentar el café y el agua. “Los vuelos al sur [recuerda María] lo terrible era que tenías veinticuatro pasajeros vomitando por toda la cabina, era algo impresionante (...) No podías hacer ningún servicio, nada, tenías que quedarte atada, porque si no te estrellabas adentro del avión”³⁸. El DC-3 tenía un pequeño galley –cocina– para dos o tres racks –bandejas– y no podía calentarse comida; Austral y ALA procuraban compensarlo subiendo comida caliente en algunos aeropuertos: “En Paraná –señala Inés que comenzó a trabajar en ALA en 1967– subían empanadas de pollo calentitas para la

.....

35. Podemos especular que probablemente tuvieran un perfil similar al de las primeras azafatas norteamericanas, que tenían entrenamiento previo como enfermeras, y al parecer eran mujeres en sus veintes y treintas, aunque algunas parecen haber sido mayores. Laura (tripulante de Aerolíneas entre 1957 y 1962), entrevistada por Melina Piglia, 3 de mayo de 2014.

36. Las tripulantes de Austral y ALA que ingresaron a fines de los años sesenta entraron a la compañía siendo muy jóvenes, con entre 18 y 21 años. Inés entró a trabajar en ALA en 1967, con 19 años; se había presentado poco antes en Aerolíneas, pero no la contrataron por ser demasiado joven. Desde comienzos de los setenta Austral prefirió reclutar mujeres algo mayores, de 22 o 23 años, porque “habían tenido problemas con las chicas tan jovencitas”. Las tripulantes de Austral, que ganaban salarios más altos que en Aerolíneas, tenían también mayor inestabilidad laboral. Inés señala que, entre los despidos y los matrimonios, la permanencia en el trabajo solía ser de dos o tres años, aunque algunas, como Ana que ingresó en 1971, lograron transformar a la aviación en su carrera y volaron varias décadas. Inés (tripulante de ALA-Austral entre 1967 y 1972), entrevistada por Melina Piglia, 14 de marzo de 2020; Ana (tripulante de ALA y Austral entre 1971 y 1993), entrevistada por Melina Piglia, 27 de marzo de 2020.

37. Lucrecia López Castillo (tripulante de Aerolíneas Argentinas), entrevistada en *El cielo es el límite. La historia de AA* (Buenos Aires: Aerolíneas Argentinas, 2003), 23.

38. María (tripulante de Aerolíneas Argentinas entre 1957 y 1959), entrevistada por Melina Piglia, 3 de mayo de 2014.

vuelta a Buenos Aires". Para repartirlas entre los pasajeros "en los pasillos tenías que caminar de costado"³⁹. Los DC-3 y DC-4 exigían un esfuerzo físico adicional para los tripulantes, porque la puerta era muy pesada. En Aerolíneas, se buscaba que ese trabajo lo hicieran los comisarios —hombres—⁴⁰, pero en Austral, como vimos, toda la tripulación de cabina era femenina.

En los vuelos internacionales, que en Aerolíneas se hicieron en DC-6 desde comienzos de los años cincuenta, las condiciones eran diferentes. Los DC-6 presurizaban la cabina, llevaban una tripulación mayor y tenían más amplias posibilidades de ofrecer servicio, como comidas calientes, café y té (figura 1). En algunas configuraciones, como las que usaba ALA en sus vuelos a Asunción a fines de los años sesenta, al fondo del avión había un salón circular con seis asientos —el lounge (figura 2)— y en otras, como para los vuelos a Europa de Aerolíneas en los años cincuenta, había literas. Inés recuerda que los DC-6 le parecían en 1967 "muy lujosos por más que ya estuvieran bastante baqueteados [sic]"⁴¹.

Figura 1. Gallery de un de un DC-6 de ALA, circa 1968



Fuente: Archivo personal de Inés (tripulante de ALA-Austral entre 1967 y 1972), entrevistada por Melina Piglia, 14 de marzo de 2020.

.....
39. Inés, entrevista.

40. Inés, entrevista.

41. Inés, entrevista. "Baqueteados" significa desgastados.

Figura 2. Lounge de un DC-6 de ALA, circa 1968



Fuente: Archivo personal de Inés (tripulante de ALA-Austral entre 1967 y 1972), entrevistada por Melina Piglia, 14 de marzo de 2020.

Las tareas de los tripulantes de cabina eran múltiples. De acuerdo con el manual de instrucciones de Aerolíneas Argentinas, que estuvo en vigencia hasta fines de los años sesenta, debían controlar los embarques de cargas, correos y equipajes; realizar la documentación de vuelo, chequear los equipos de emergencia; verificar la existencia del libro de quejas a bordo; verificar el aprovisionamiento de comidas y bebidas para el vuelo; verificar que los baños de damas y de caballeros tuvieran jabones, toallas de felpa y de papel, papel higiénico, vasos de cartón y desodorante y asegurar que la alfombra estuviese limpia y fija al piso; además, previo al embarque de los pasajeros, “la auxiliar deberá preparar en una bandeja los siguientes elementos: caramelos masticables y algodón para los oídos. Esto será suministrado a los pasajeros antes del encendido de los motores”⁴².

El manual codificaba detalladamente el trato con los pasajeros. Hasta la llegada de los aviones Boeing 707, que aumentaron mucho el número de pasajeros, se esperaba que las auxiliares los saludaran durante el embarque “cortésmente usando el nombre de los pasajeros cuando este detalle sea conocido”. Hasta el momento del despegue, las auxiliares debían permanecer de pie “vigilando constantemente que ningún pasajero abandone su asiento. Si alguno lo intentare, se le llamará la atención utilizando la frase, ‘Por favor señor

.....

42. El cielo es el límite, 72.

pasajero permanezca en su asiento”⁴³. Una vez apagado el cartel de no fumar, la auxiliar “ofrecerá retirar sombreros y abrigos, explicará el funcionamiento de las luces, reclinación del asiento y timbres de llamada”; debían advertirles además “que no usaran lapiceras de fuente, explicándoles que el cambio de presión provoca el derrame de la tinta”⁴⁴. El trabajo de los tripulantes no se agotaba allí. Las auxiliares debían atender a los pasajeros en caso de malestar, en los vuelos “movidos”, alcanzándoles las famosas bolsitas mientras ellas mismas trataban de no caerse. Los tripulantes tenían además que estar preparados para asistirlos en caso de emergencia. Algunas tareas, como el llenado de las planillas y la comunicación de avisos a los pasajeros⁴⁵.

La llegada de turbohélices y jets significó mayor espacio de circulación en la cabina (figuras 3 y 6), galleys más amplios y versátiles (figura 4) y vuelos más estables, seguros y confortables, lo que permitió aumentar la cantidad de tripulantes de cabina abordo y la calidad y variedad de los refrigerios ofrecidos. También incrementó la cantidad de pasajeros y el viajar se convirtió en una experiencia más confinada: sin salones o literas y cada vez con menos espacio entre asientos. Las tareas de los tripulantes de cabina se multiplicaron y se hicieron más complejas y en algunos casos más pesadas. En las aerolíneas privadas, estos cambios favorecieron además sistemas de programación de las tripulaciones que buscaban maximizar el uso de las aeronaves flexibilizando a los trabajadores: a cambio de sueldos más altos, las tripulaciones debían aceptar recibir sus programas de vuelo con solo dos o tres días de anticipación y cambiar permanentemente de rutas y de compañeros de trabajo –aunque siempre volaban en los aviones para los que estaban habilitados y que en general servían un puñado de rutas–. En Aerolíneas, en cambio, las tripulaciones eran más o menos estables, organizadas en equipos basados –entre otras cosas⁴⁶– en la proximidad de las residencias para optimizar el servicio que los transportaba de y hacia el aeropuerto, y la programación de vuelos era mensual.

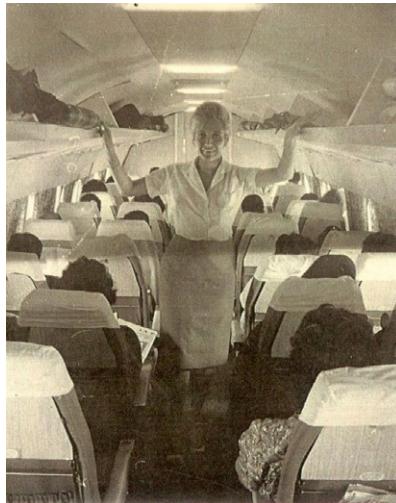
43. *El cielo es el límite*, 72.

44. *El cielo es el límite*, 73.

45. En Aerolíneas, las mujeres lograron la posibilidad de ascender a comisarios recién en 1985. Casi simultáneamente, Austral admitió hombres entre sus tripulantes.

46. Mauricio programador de vuelo de Aerolíneas a comienzos de los años ochenta, recuerda que había también múltiples pedidos especiales, de gente que pedía volar junta, de comandantes que solicitaban volar con algunas tripulantes en particular y de tripulantes que pedían que se las eximiera de volar con determinados comandantes. Mauricio (programador de vuelo entre 1981 y 1983 de Aerolíneas y tripulante de Aerolíneas entre 1983 y 1993) entrevistado por Melina Piglia, 7 de septiembre de 2019.

Figura 3. Auxiliar de Aerolineas trabajando en la cabina del Avro, circa 1965



Fuente: Alejo Larocca, "Fotografía de auxiliar Teresa Bono abordo del HS 748 AVRO", Facebook de Aerolíneas Argentinas, tiempos pasados, publicación del 23 de junio de 2019, <https://www.facebook.com/photo?fbid=10219511325922340&set=g.121415761260497>

Figura 4. Galleys de turista (izquierda) del Comet 4



Fuente: Alejo Larocca, "Fotografia Galley 1 Comet 4", Facebook de Aerolíneas Argentinas, tiempos pasados, publicación del 23 de junio de 2019, <https://www.facebook.com/photo?fbid=10219511344842813&set=g.121415761260497>

Las y los comisarios y las auxiliares tenían además la responsabilidad de chequear los nuevos sistemas de seguridad de los aviones (figura 4, ver puerta) y el más complejo *catering*, además de revisar baños y cabina. Mientras el DC-6 o el COMET tenían una soga para el descenso de la aeronave en caso de aterrizaje de emergencia (figura 5), los YS-11 y los BAC tenían toboganes, pero estos nuevos dispositivos todavía contenían muchas partes que debían ser aseguradas de modo manual antes del vuelo o desenganchadas de igual modo en una emergencia: esa era una tarea nueva que se sumaba a las muchas responsabilidades de los tripulantes⁴⁷. Estos tenían, además, un tiempo más reducido para realizarlas: los aviones más modernos, como vimos, necesitaban menos escalas, por lo que la programación de los vuelos tendió a comprimirse y se achicaron los tiempos en tierra a la par que se multiplicaban las tareas. Según recuerda Ana, en 1971 tenían unos escasos veinte o veinticinco minutos para hacer el chequeo de elementos de seguridad, galley, cabina y baños antes de tener que proceder al embarque de los pasajeros⁴⁸.

Figura 5. Entrenamiento de Tripulantes en el Comet IV



Fuente: Clara Catalina Rebuffo, "Fotografía del Comet IV curso emergencia con Rubén Di Marco Olga Testoni y Totò Dimonte", Facebook de Aerolíneas Argentinas, tiempos pasados, publicación del 2 junio de 2020, <https://www.facebook.com/clara.rebuffo/posts/10220766183601074>

47. Inés, entrevista.

48. Inés, entrevista.

La comida se volvió parte esencial del creciente glamour del viaje en avión; tenía una dimensión teatral: escenificaba la distinción social. En sus vuelos internacionales, Aerolíneas se preciaba de ofrecer un servicio elegante aún en clase turista, donde se servían los fiambres y luego se les retiraban los platos y se les daba a elegir entre filete y pollo⁴⁹. Para los tripulantes el trabajo involucrado en “el servicio” –esto es, la entrega de los refrigerios a los pasajeros– se multiplicó: la comida era más compleja, involucraba calentar y manipular alimentos y bebidas calientes y servir varios tipos de bebidas frías con y sin alcohol; la cantidad de pasajeros a atender era mayor en cada nuevo avión introducido y, hasta la llegada de los Boeing, el servicio se hacía sin carrito: todo se entregaba bandeja por bandeja en mano, lo que implicaba, recuerda Ana, caminar mucho y con esfuerzo físico notable. El servicio, tanto en Aerolíneas como en Austral lo prestaban tripulantes mujeres, y este era un renglón central en su entrenamiento: el modo en que se entregaba una taza, el modo en que se disponían los elementos en una bandeja o, más tarde, en los carritos, todo debía ejecutarse de forma que hiciera sentir al pasajero en un entorno “de lujo”, “exclusivo” (figuras 6 y 7). La comida, como otros dispositivos, se generalizó en los aviones en la segunda posguerra y estaba destinada además a mantener a los pasajeros tranquilos y entretenidos. Como señala Bryce Evans, ya en los años cincuenta la NASA y Pan American habían avanzado en investigaciones que mostraban el efecto calmante del masticar⁵⁰.

Figura 6. La atención al pasajero en un BAC-11, principios de los años 70



Fuente: Facebook de Austral a la Altura del recuerdo, <https://www.facebook.com/photo?fbid=10206333164824794&set=g.445202168994322>

49. El cielo es el límite: 52.

50. Bryce Evans, “Food and Aviation. The Pan American Ideal”, Seminario sobre Historia de la Comida, 2019, <https://www.history.ac.uk/events/food-and-aviation-pan-american-ideal>

Figura 7. Aviso de Austral, 1970

Fuente: “El vaso envuelto en la servilleta. La bebida antes que los canapés (...) Detalles, me dirán. Eso es estilo”. Con la Izquierda No, Publicidad de Austral, en Archivo Personal de Pablo Potenze (APPP), Buenos Aires-Argentina, Fondo: Publicidad.

El énfasis en la sofisticación de la comida y en la calidad del servicio era particularmente intenso en Austral y ALA –las dos aerolíneas privadas– que tenían una cultura empresarial que las acercaba –aunque con límites– a las aerolíneas norteamericanas⁵¹. Como para fines de los años sesenta Aerolíneas y las empresas aéreas privadas volaban aviones de tecnologías similares y las tarifas de cabotaje eran homogéneas –el mercado estaba muy regulado–, la puntualidad y el servicio superior estaba en el centro de la estrategia de diferenciación de las aerolíneas privadas. La atención llegaba a su cúspide especialmente en las rutas en las que solían viajar pasajeros más encumbrados: así, en el vuelo de Buenos Aires a Bariloche se servía parrillada y bebidas calientes y torta en el vuelo de regreso; mientras en el brevísimo vuelo a Montevideo se servía un refinado desayuno. Las tripulantes debían adquirir nuevos saberes: la compañía les imponía tomar cursos de quesos, de vinos, de fiambres⁵². Finalmente, a todas

.....

51. Las compañías aéreas norteamericanas imponían condiciones aún más duras. Los matrimonios estaban prohibidos, al igual que la maternidad y existían cláusulas en los contratos que forzaban el retiro de las azafatas al llegar a los 32 años; los gremios, al menos hasta fines de los años sesenta, avalaron los despidos por estas causas. Cobble, *The Other Women's*, 76-78.

52. Ana, entrevista.

estas nuevas exigencias se sumaba la venta en vuelo: las tripulantes de Austral, por ejemplo, vendían remeras, corbatas, bolsos, pañuelos y muñecos de peluche con el logotipo de la empresa en los vuelos nacionales y whisky y cigarrillos importados en los internacionales⁵³.

El camino hacia esa sofisticación del servicio, que se alcanzó plenamente con los jets –Comet, BAC y luego los Boeing– tuvo en los turbohélices unas etapas intermedias más agitadas. Si bien tenían galleys más amplios y se asumió que se podrían prestar servicios más complejos, estos aviones tenían todavía muchas limitaciones y el trabajo de los tripulantes en ellos era bastante incómodo. Los YS-11, recuerda Inés, eran una “porquería de avión”: se movían mucho, a golpes violentos y el ruido en la cabina de pasajeros “te volvía loca”⁵⁴. Como había sucedido con los Avro de Aerolíneas, también los YS-11 tuvieron problemas de seguridad, entre ellos un incidente con una puerta de carga que se abrió en vuelo.

Dado que era una parte central de la experiencia que la aerolínea ofrecía, el aspecto físico de la azafata y su performance debían ser impecables. En Austral y ALA estas cuestiones estaban particularmente exacerbadas. La imagen de la azafata que la empresa publicitaba –y seleccionaba con sus políticas de empleo– estaba, como la brasilera, racializada: pero en lugar del exotismo de Varig, se reforzaba el estereotipo de la joven refinada, de clase media alta y de orígenes europeos⁵⁵. Rita, una tripulante que ingresó a la compañía a fines de los setenta, recuerda que “Las más antiguas, que habían entrado en los setenta, eran todas iguales, eran todas parejas, todas rubias, todas altas, todas iguales”⁵⁶. Como en las líneas aéreas norteamericanas, las tripulantes debían mantener su peso y eran estrechamente supervisadas; hasta 1974 firmaban un contrato en el que se comprometían a no quedar embarazadas y, según Inés, “te echaban por cualquier pavada”⁵⁷.

Sociabilidades y afectos

En muchos de los testimonios recogidos los jets aparecen asociados a la belleza estética o a la admiración por la superioridad técnica, mientras los DC-3, menos graciosos, parecen entrar en una esfera de domesticidad, de lo cercano, recordados con afecto como

53. Ana, entrevista; Inés, entrevista. En Aerolíneas en los años setenta también se vendían artículos *duty free* en los vuelos a países limítrofes; el responsable financiero era el comisario de abordo. Ernesto (tripulante de Aerolíneas Argentinas desde 1974 hasta 1991) entrevistado por Melina Piglia, 8 de julio de 2019.

54. Inés, entrevista.

55. Castelliti, “Varig, ‘A Real Brazilian’”, 82-105. La sexualización de la imagen de las azafatas en Argentina se mantuvo, sin embargo –en contraste con las compañías norteamericanas– dentro de límites más estrictos, marcados por una moral sexual mucho más conservadora, reforzada entre otras cosas por la propia dictadura de Juan Carlos Onganía entre 1966-1973.

56. Rita (tripulante de Aerolíneas Argentinas desde 1978 hasta la actualidad), entrevistada por Camila Luna, 10 de marzo de 2019.

57. Inés, entrevista.

máquinas “nobles”. “El jumbo es superior a todos”. “Pero como avión los pilotos recordamos el DC-3. Hay un grupo que tiene uno, pero... llenarlo de nafta, imagine lo que cuesta ahora, mantenerlo... Los viejos pilotos todos prefieren el DC-3”⁵⁸.

Parte de ese afecto se vinculaba con el tipo de prácticas que esas máquinas habilitaban y, entre ellas, las de sociabilidad. Como vimos, los aviones a pistón requerían múltiples escalas, con paradas prolongadas y a menudo la tripulación debía pernoctar en alguna de ellas. En muchos casos, en el Litoral o la Patagonia, lo cual generó vínculos estrechos de las tripulaciones con las comunidades a las que Aerolíneas servía. Esto se vio intensificado, además, por la política de la compañía de armar tripulaciones estables para cada ruta⁵⁹. Esta política también fortalecía los lazos entre los miembros de la tripulación. Por otro lado, por las condiciones climáticas o topográficas especialmente difíciles de algunos aeropuertos, un número pequeño y estable de pilotos “expertos” los servían⁶⁰. Así, por ejemplo, cuando el comandante Guillermo Hillcoat –jefe de la línea Sandrigham en Aerolíneas– se jubiló y realizó por ello su último vuelo a Posadas (Argentina) en diciembre de 1960, se encontró, en el lugar donde solía almorzar, con una celebración sorpresa en su honor, con presencia de autoridades e instituciones locales⁶¹.

Estas relaciones con la población local se cimentaban con una multitud de mutuas “gauchadas”⁶². En los vuelos a Tierra del Fuego, las tripulaciones de Aerolíneas llevaban el correo oficial, pero también hacían “entregas especiales”, armando paquetes de diarios, revistas y mensajes que, atados a un ladrillo, se arrojaban desde la ventanilla del DC-3 en las estancias de la isla. “En el caso de la Misión Salesiana –recordaba Ricardo Dreher, comandante de Aerolíneas–, agregábamos un paquete de caramelos para los chicos que, abierto cerca de la ventanilla, eran succionados por el aire y llovían caramelos en la Misión”⁶³. Los sacerdotes y los chicos a la hora en que pasaba el vuelo de Aerolíneas esperaban el avión en el patio de la escuela. Estos favores, eran retribuidos con regalos de corderos o centollas, pero también, más importante, con la posibilidad de contar con “buen y cómodo pernocte”, en lugares donde los hoteles eran escasos, deficientes o inexistentes, “además de lugares exclusivos para pescar truchas, etc.”⁶⁴.

.....

58. Juan, entrevista.

59. En esta asignación se tenía en cuenta el domicilio de los tripulantes para que no tuvieran que viajar mucho y, en un principio, hasta el origen de los comandantes. Quienes eran nativos del sur –como Willi Schlenker– o venían de volar en Aeroposta, quedaban asignados a las difíciles rutas patagónicas; quienes habían volado en Zonda, a las del norte. Juan, entrevista.

60. Este era el caso, por ejemplo, de Ushuaia. Ricardo Dreher, “Vuelos a la Patagonia”, testimonio, en Jorge Vrsalović, *Apuntes de Aviación. Ushuaia. Tierra del Fuego* (Ushuaia: edición de autor, 1998), 101-102.

61. Jaime Rodríguez-López, “Ecos de un Cóndor. Guillermo Hillcoat”, s/f, mimeo. Manuscrito, reseña biográfica facilitada por el autor.

62. “Gauchadas” quiere decir favores.

63. Dreher, “Vuelos a la Patagonia”, 101.

64. Dreher, “Vuelos a la Patagonia”, 101.

Para los pilotos, estos favores y atenciones, que implicaban “picardías”, “flexibilizaciones” de las normas, suponían ensanchar su margen de libertad. Este margen encontraba sostén en una cultura compartida con sus jefes, que hacían la “vista gorda”, pero también en la propia tecnología de los aviones a pistón, que permitían volar bajo, abrir las ventanillas en vuelo o compartir —con su cabina de pilotaje cercana al pasaje— conversaciones, comida y bebida con los pasajeros durante el viaje. Dreher recuerda que:

Siempre viajaba algún pasajero que era práctico para abrir las patas de las centollas y sacar el interior tan sabroso. Estos pasajeros eran VIP para nosotros e, invitados con tragos, compartían la cabina de vuelo con nosotros (...) la vida abordo era muy familiar. Los pasajeros preparaban sus tragos haciéndose cargo del bar galley del avión y charlaban amigablemente con la tripulación. En aviones pequeños, la comunicación con los pasajeros también acercaba: se hacía a viva voz, ya que no se disponía de intercomunicador. El cambio tecnológico implicó el fin de esa era: Ya volando aviones presurizados como el Avro 748 o los Boeing 737 o 727, donde no podíamos abrir las ventanas en vuelo, se acabó la aventura del diariero.⁶⁵

En estas configuraciones sociales y afectivas más estables que los aviones más pequeños habilitaban, los pilotos estaban en el centro: eran los poderosos conductores del avión en cuyas manos estaba la vida de tripulantes y pasajeros. La tecnología más sencilla ponía el acento en la pericia del piloto, el “héroe” que, con mucha frecuencia, lograba atravesar la tormenta o aterrizar en condiciones adversas. En los relatos de peripecias —situaciones riesgosas recordadas con mucha emoción y orgullo— a los que los viejos pilotos son afectos, máquina y hombre aparecen imbricados: el piloto hábil “sintiendo” la máquina y a través de ella las condiciones del aire que la sustenta y adaptando a cada instante su respuesta, con coraje, sangre fría e ingenio. Más segura, la era de los aviones más modernos, el radar y los pilotos automáticos, resultaba también menos heroica.

Si en el recuerdo de pilotos entrevistados prima la versión nostálgica de la época dorada y heroica de los aviones a pistón, algunos testimonios contemporáneos, dan cuenta que, sobre todo entre los pilotos jóvenes —que tenían por entonces alrededor de 25 años—, la modernización tecnológica generaba entusiasmo y abría oportunidades que tenían que ver con la fascinación con las máquinas nuevas y la posibilidad de nuevos desafíos profesionales, y no necesariamente con los ingresos. La revista *Confirmado* afirmaba en 1966 que:

Las perspectivas de hacer carrera es uno de los incentivos suplementarios de Aerolíneas Argentinas (...) Por esa razón, Pedro Heslop y Selem Helou, comandantes de DC3 que alcanzaron ese grado en Austral a los 23 y 24 años, no vacilaron en reiniciar su carrera como copilotos de esas máquinas en la empresa nacional. Hoy, los dos

.....
65. Dreher, “Vuelos a la Patagonia”, 101-102.

recuperaron su perdida jerarquía y están en condiciones de trepar sucesivos escalones: en adelante, pueden aspirar a comandar aviones a pistón de mayor envergadura (DC4, DC6), a turbohélice (Avro 748), a reacción (Caravelle, Comet 4).⁶⁶

Estos testimonios nos remiten nuevamente a la emergencia de una nueva identidad de los pilotos. Como ha sugerido Jeon, estas identidades se vinculaban con la transición del piloto natural, “nacido para volar”, al piloto mecánico, operador –y monitor– de máquinas, entrenado para volar⁶⁷. Muchos de los pilotos argentinos de la década del sesenta eran, en este sentido, híbridos: construían crecientemente su identidad sobre la base de este orgullo de su formación técnico-profesional, sobre todo los que en esos años eran jóvenes copilotos o comandantes en el cabotaje, pero habían vivido –más brevemente que los otros– las épocas heroicas y las añoraban.

Para los tripulantes que experimentaron el pasaje a los aviones más modernos la experiencia parece haber sido similar y en el discurso persiste el entusiasmo por los jets⁶⁸. Como vimos, cambiar de avión implicaba pasar nuevamente por entrenamientos y habilitaciones y un aumento de la intensidad de trabajo. Sin embargo, también permitía un entorno de trabajo más confortable, significaba en general un ascenso –y por ende más dinero–, nuevas oportunidades y mayor prestigio. Como los Comet requerían más tripulantes que los DC-6, y los B-707 que los Comet, un número mayor fue teniendo la oportunidad de pasar a “internacional”, que entre otras cosas implicaba acceder a viáticos en dólares que podían ahorrarse para mejorar el salario o la posibilidad de hacer dinero extra comprando prendas de seda, perfumes, whisky o cigarrillos importados para revender⁶⁹. Lo mismo sucedía con quienes comenzaron a volar los recién llegados DC-6 de ALA y Austral en 1967 o los BAC en 1968, ya que esos aviones hacían las rutas a países limítrofes de Austral⁷⁰. Pasar a volar en los aviones modernos podía implicar el acceso al consumo de codiciados bienes importados o la oportunidad de viajar a capitales europeas y alojarse en hoteles lujosos o la posibilidad de interactuar con hombres adinerados volando con los BAC 1-11-500 en las “rutas de la high” –Bariloche, Córdoba y Mendoza, Rosario–⁷¹.

Conclusiones

Las transformaciones técnicas producen movilidades diferentes. Estas movilidades son practicadas, experimentadas y simbolizadas por los actores y ellos mismos –pasajeros, operadores y mediadores– son producidos como sujetos móviles, a través de procesos directos o sutiles que les inculcan coreografías, procedimientos, disposiciones sensoriales y

66. “Más de cuatro pasos en las nubes”, 6 de enero de 1966, en APPP, Fondo: Noticias, Confirmado.

67. Jeon, *Technologies of the Operator*, 48-66.

68. Ana, entrevista.

69. Ernesto, entrevista; Mauricio, entrevista.

70. Inés, entrevista.

71. De esas interacciones con frecuencia derivaron romances y matrimonios. Ana, entrevista.

afectivas. En el transporte aéreo, el vínculo entre humanos y máquinas está en el centro de actividad: las máquinas son habitadas y operadas por humanos, en una hibridación estrecha. El desarrollo técnico de los aviones en la segunda posguerra acentuó esta hibridación y el peso de las máquinas: amplió el horizonte de actuación humano —permitiendo circular en el aire a enormes alturas— a la par que intermedió crecientemente con instrumentos, climatización y aislación sonora la relación de los sujetos aeromóviles con el medio circundante.

Visto en el mediano plazo, el cambio de los aviones a pistón a las aeronaves más modernas que hemos descrito puede verse como parte de un doble proceso de mayor diferenciación, por un lado, y de creciente regulación y disciplinamiento, por el otro. Los pasajeros se separaron en categorías, se marcó su distancia física respecto de los pilotos y se los confinó a sus asientos, mientras aumentaba el contraste entre los varios tipos de trabajadores móviles, que se reflejó en la separación entre los gremios aeronáuticos, unos beneficiados por la complejidad de las máquinas e identificados con ella, otros perjudicados, transformados en redundantes e inmóviles. Del otro lado, el cambio técnico y la creciente influencia de las grandes compañías productoras de aviones —cada vez más concentradas— implicó una creciente regulación y estandarización de las prácticas de pilotos y tripulantes en aras de la seguridad. A la vez, como muestra el ejemplo del Avro, no todo fue disciplinamiento: los conocimientos que pilotos y tripulaciones produjeron durante su interacción con estas nuevas tecnologías, incidieron en los procesos de rediseño y modernización permanente, que se volvió una constante en la industria aeronáutica.

La hibridación humano-máquina resultó en una circulación de sentidos entre ambos: la modernidad, el poder y la elegancia de las máquinas se “contagia” como atributo a los pilotos jóvenes que lograban conducirlas o de las tripulantes jóvenes y bellas que trabajaban en ellos. En pilotos más experimentados, en cambio, la mirada nostálgica recupera la familiaridad, la sociabilidad y el poderío del hombre sobre la máquina: las máquinas más pequeñas comunican un sentido de intimidad y de familiaridad, el del piloto que conduce y reina en su avión como en un dominio personal. Para los más jóvenes, entonces, la renovación técnica —y su paso a volar aviones más modernos como parte también de un movimiento en el escalafón— implicaron una ampliación del espacio de autonomía personal⁷², el acceso a nuevos círculos sociales, a nuevas oportunidades de crecimiento profesional, a mejores ingresos. Los pilotos que estaban más altos en el escalafón también gozaron de las ventajas “objetivas” del paso a volar aviones modernos —ascensos, mejores salarios— pero los experimentaron subjetivamente como una pérdida de autonomía personal, una contracción del lugar central que habían ocupado en las configuraciones sociales y afectivas habilitadas por los aviones más pequeños.

72. Whitelegg, *Working the skies*, 3.

El artículo deja sin explorar un conjunto de cuestiones, que abren una agenda de futuras investigaciones. En primer lugar, estudiar los procesos de entrenamiento de los pilotos y mecánicos y al papel de los instructores extranjeros y locales en la transferencia de las nuevas tecnologías, así como indagar acerca de los trabajadores de tierra, que operaban las tecnologías que hacían posibles los vuelos. En segundo lugar, es necesario incluir la renovación de las flotas aerocomerciales en una reflexión más amplia sobre el proceso modernización del transporte aéreo, en particular de la infraestructura aérea, en el marco la modernización de los Estados latinoamericanos en los años cincuenta y sesenta, atendiendo tanto al papel de los Estados y de las demandas de los intereses locales, como al rol de los capitales extranjeros y de los organismos internacionales.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivos

- [1] Archivo Personal de Pablo Potenze (APPP), Buenos Aires-Argentina. Fondos: Noticias y Publicidad.

Publicaciones periódicas

- [2] Confirmado. Argentina. 1966.
- [3] Flight International. Reino Unido. 1953.
- [4] La Prensa, Argentina. 1959; 1961.
- [5] La Razón, Argentina. 1962.

Documentos impresos y manuscritos

- [6] Dreher, Ricardo. "Vuelos a la Patagonia", testimonio. En Jorge Vrsalović, Apuntes de Aviación. Ushuaia. Tierra del Fuego, 100-103. Ushuaia: edición de autor, 1998.
- [7] El cielo es el límite. La historia de AA. Buenos Aires: Aerolíneas Argentinas, 2003.
- [8] Rodríguez-López, Jaime. "Ecos de un Cóndor. Guillermo Hillcoat". s/f. Mimeo. Manuscrito, reseña biográfica facilitada por el autor.

Fuentes secundarias

- [9] Artopoulos, Alejandro. Tecnología e innovación en países emergentes. La aventura del Pulqui II. Buenos Aires: Lenguaje Claro, 2013.

- [10] Barry, Kathleen M. *Femininity in Flight. A History of Flight Attendants*. Durham y Londres: Duke University Press, 2007.
- [11] Bernardes, Roberto. *Embraer. Elos entre estado e Mercado*. San Pablo: Hucitec, 2000.
- [12] Castelliti, Carolina. "Varig, 'A Real Brazilian Embassy Outside': Anthropological Reflections on Aviation and National Imaginaries". *Journal of Transport History* 40, no. 1 (2019): 82-105. <https://doi.org/10.1177/0022526618822132>
- [13] Cobble, Dorothy Sue. *The Other Women's Movement. Workplace Justice and Sopocial Rights in Modern America*. Princeton y Oxford: Princeton University Press, 2004.
- [14] Evans, Bryce. "Food and Aviation. The Pan American Ideal". Seminario sobre Historia de la Comida, 2019. <https://www.history.ac.uk/events/food-and-aviation-pan-american-ideal>
- [15] Jeon, Chihyung. "Technologies of the Operator: Engineering the Pilot in the US and Japan. 1930-1960". Tesis de doctorado, Massachusetts Institute of Technology, 2010.
- [16] Kehrt, Christian. "New Perspectives in Aviation History: Flight Experiences of German Military Pilots". *Mobility in History* 6, no. 1 (2015): 41-53. <https://doi.org/10.3167/mih.2015.060105>
- [17] Luna, Camila. "Trece mujeres. La construcción de liderazgo femenino en el sindicato de azafatas y comisarios de abordo". Ponencia presentada en las XIV Jornadas Nacionales de Historia de las Mujeres/IX Congreso Nacional Iberoamericano de Estudios de Género, Mar del Plata y Buenos Aires, Argentina, julio y agosto de 2019. <https://drive.google.com/file/d/1bGM1iPdQ1T1ceSmCz44ijif7ZH2Qfp4i/view>
- [18] Mindell, David. *Digital Apollo. Human and Machine in Spaceflight*. Cambridge y Londres: MIT Press, 2008.
- [19] Piglia, Melina. "En torno al viaje en avión en la Argentina: representaciones y experiencias, 1929-1958". *Avances del CESOR* 12, no. 13 (2015). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5635590>
- [20] Piglia, Melina. "Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de Aerolíneas Argentinas". *Revista de Historia de la Economía y la Empresa*, no. 12 (2018): 125-152.
- [21] Vidal-Olivares, Javier. "Latin America in the Internationalisation Strategy of Iberia, 1946-2000". *Journal of Transport History* 40, no. 1 (2019):106-122. <https://doi.org/10.1177/0022526619832276>
- [22] Whitelegg, Drew. *Working the Skies. The Fast Paced, Disorienting World of the Flight Attendants*. Nueva York: New York University Press, 2007.