

# Usos y desusos

Base Aérea de Morón / Aeropuerto internacional –  
antes, durante, después.



Historia Urbana de Buenos Aires

Catedra Dra. Arq María Marta Lupano

● **Docentes** Dra. Arq. Maria Marta Lupano, Arq. Jorge Purriños

Arq. Federico Fiorini

**Natacha Paz**

ÍNDICE  
INTRODUCCION / OBJETIVOS  
  
PRIMERAS APROXIMACIONES  
    situación del área  
    introducción  
    Aeronáutica en la Argentina  
    sinopsis cronológica  
  
RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO  
    etapas  
    etapa primera  
    etapa segunda  
    etapa tercera  
    conclusiones  
  
MEMORIA DE INVESTIGACIÓN  
    BIBLIOGRAFIA  
    archivos  
    agradecimientos

## **/ introducción**

En 1925, el presidente Alvear autoriza al arriendo de tierras al sur de la estación de Castelar del ferrocarril del Oeste, para asentar un Aeródromo Central al que llamó 'Presidente Rivadavia' y del que me explayaré a lo largo de esta investigación. Este espacio, comúnmente conocido como La Base Aérea de Morón, ha pasado por múltiples usos desde su fundación, algunos de ellos, sin actividad en la actualidad.

Es menester para mí, por haber vivido toda la vida a una cuadra de este predio, y por la importancia de su enclave en el tejido de la ciudad, como primer objetivo, considerarlo como un todo frente o dentro de la ciudad; indagar sobre las cuestiones de borde cuando el tejido de su entorno se consolida con el paso del tiempo y se transforma de rural a urbano. Y, por otro lado, como segundo objetivo, desentramar las diferentes capas que lo compusieron como equipamiento urbano, mediante un extensivo relevamiento fotográfico.

Basada en estos dos objetivos fundamentales, la investigación se desarrolla por etapas de consolidación, buscando transmitir la importancia de cada una de ellas y como la necesidad de priorizar cada momento reviste un impacto en los diferentes cambios de usos que tiene la Base de Morón.

Por último, me interesa dar a conocer el contenido de un predio muchas veces 'envasado' en el imaginario urbano de quienes habitan la zona, y cuestionar su uso/desuso en la actualidad.

Teniendo en cuenta que al haber tenido actividades y funciones militares no hay un relevamiento cartográfico del área accesible para su consulta, solo de sus cambios en cuestiones de contorno, decidí hacer un relevamiento fotográfico, que a su vez muestre las transformaciones en el área y en la sociedad que la compone, e indagar cómo eso se traduce en las funciones, morfología, equipamiento e infraestructura de la Base Aérea de Morón.

Como última instancia, me parece pertinente hablar sobre cuestiones identitarias y regionales, que reformulan el significado socio-cultural de un enclave como el Aeródromo en su entorno: a nivel urbano, y a nivel social.

## **/ objetivos**

- Identificar mediante la visita a reservorios documentales las diferentes etapas que transformaron la Base Aérea de Morón.
- Detectar los procesos históricos que definieron las etapas de transformación de dicho espacio/territorio.
- Releva in situ el estado actual y las posibilidades de rehabilitación o no de su antigua condición de aeropuerto.

/ desuso.

1. m. Der. Falta de aplicación o inobservancia de una ley, que, sin embargo, no implica su derogación.

/ uso.

(del lat. *Usus*)

1. m. Acción y efecto de usar.
  2. m. Ejercicio o práctica general de algo.
  3. m. **moda**.
  4. m. Modo determinado de obrar que tiene alguien o algo.
  5. m. Empleo continuado y habitual de alguien o algo.
- Andar alguien al ~.
1. loc. verb. Acomodarse al tiempo, contemporizar con las cosas según piden las ocasiones.

Resulta coherente que la ciudad se recicle, que a los espacios se los redefina en función de las prácticas sociales, de su uso y su desuso. Pero cuando un espacio, más allá de sí mismo, define un área dándole identidad, su uso es determinado más por el imaginario urbano que crea y no tanto por su función física. Y su desuso, pasa a ser relativo.

'Las ciudades se constituyen *más allá del patrimonio edificado*. Recorridas por los sentidos e imaginarios que *recrean los espacios urbanos*, las ciudades son antes que "objetos reales", el producto de los imaginarios sociales que pueblan cada rincón y que *dejan huella* en las vivencias y prácticas colectivas de sus habitantes.'

'LAS FIESTAS, CELEBRACIONES Y RITUALES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES: IMÁGENES E IMAGINARIOS URBANOS', *Jornada de Imaginarios Urbanos 2005*, Mónica Lacarrieu, Dra. En filosofía y letras (Antropóloga social)

### / primeras aproximaciones

La localidad de Castelar está ubicada en el Municipio de Morón. En sus comienzos, desde su primera aparición como urbanización en 1913, se la llamaba apeadero Km 22 del tren del Oeste, y las primeras ocupaciones de su territorio fueron a su alrededor. Una de ellas fue la escuela Italo-Argentina de aviación, que se instaló, en 1920, en un terreno del lado norte a pocos metros del apeadero (futura estación), costeando las vías. Para 1925 el Centro de Aviación Civil arrendó las tierras, y esta escuela cambió su nombre a 'Escuela de Aviación Civil'. A su vez, muy cerca de Morón ya se encontraba funcionando desde 1912,

en El Palomar, la 'Escuela de Aviación Militar'. \*(1)

Estas primeras aproximaciones de la zona a la Aviación, generan un marco identitario, caracterizándola con ciertas cualidades que perdurarían en el tiempo hasta estos días.

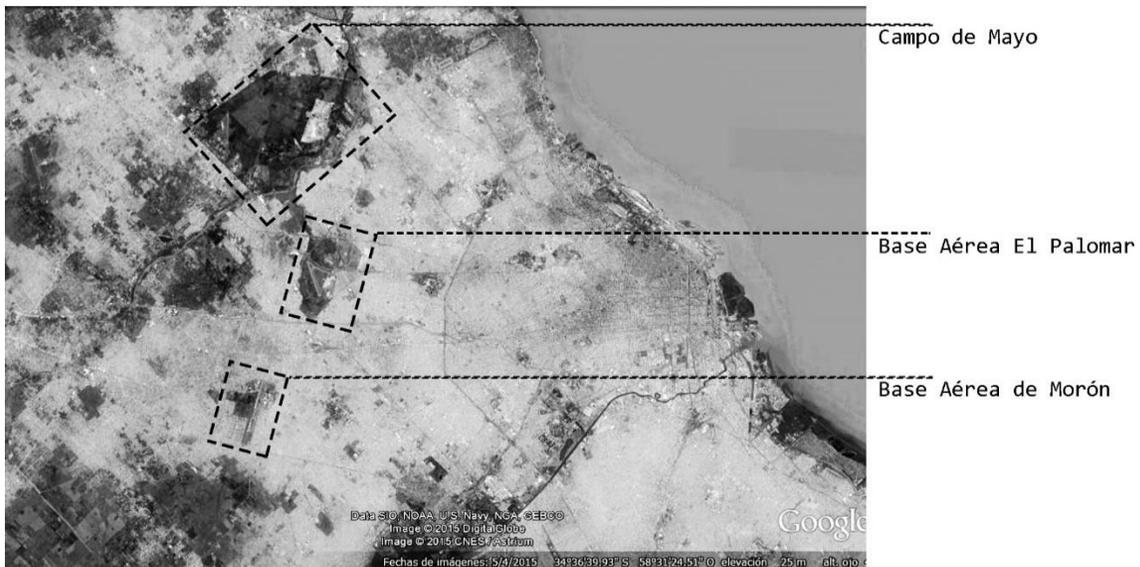
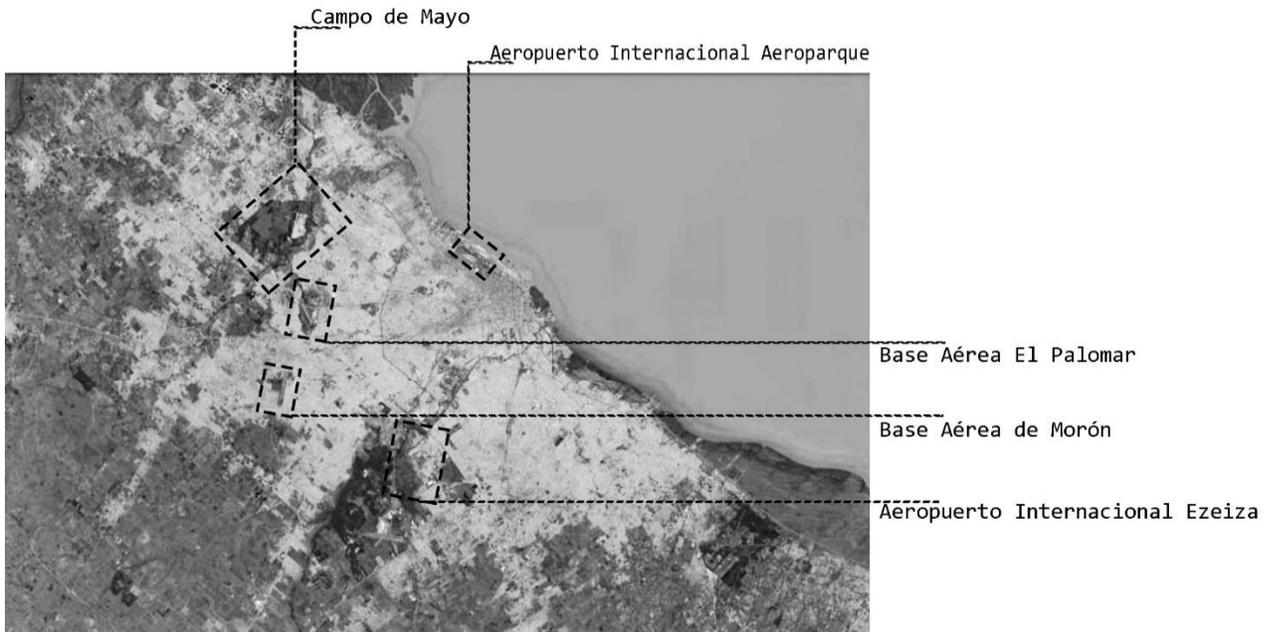
'La ciudad es y seguirá siendo un espacio donde habitamos con los nuestros, donde se *recuerda el pasado y se evoca el futuro*. La ciudad se mueve, se transforma, habla, cambia y se configura, no tanto por sus espacios físicos, como por sus habitantes. La ciudad es la imagen de un mundo, pero también de modo contrario, el mundo de una imagen que, lenta y colectivamente, *se va construyendo y volviendo a construir constantemente por sus habitantes*.'

'*Imaginarios urbanos*', Mónica Arzoz, *Revista internacional de arquitectura y diseño Arquine*, [www.arquine.com/imaginarios-urbanos](http://www.arquine.com/imaginarios-urbanos)

[1\* Municipio de Morón e Instituto y Archivo histórico Municipal de Morón. (2010). 'Morón, de los orígenes al bicentenario'. Argentina.

## / situación del área

Resultan de estos procesos grandes equipamientos urbanos que interrumpen en la trama, en su contexto, generando extensas zonas de borde. La ciudad continua creciendo, teniendo en cuenta que cuando se fundaron las Bases Aéreas de El Palomar y de Morón, sus zonas aledañas eran rurales; estos equipamientos se fusionaban con su entorno. En Morón, la Base se instala en una zona que genera límites, no cambios abruptos, con apenas unas calles consolidadas en su entorno, y sin urbanización hasta unas hectáreas hacia el norte.



|2\* Imágenes satelitales actuales, consolidación del área Metropolitana de Buenos Aires, y del entorno de los equipamientos aeronáuticos.

## / introducción

El 29 de Diciembre de 1925 el Presidente Marcelo T. de Alvear autoriza al servicio Aeronáutico del Ejército a 'arrendar' un terreno ubicado en el Partido de Morón, fundando allí un aeródromo que cubriera las necesidades de la Aviación Civil de la Capital y sus alrededores. El 2 de Enero del siguiente año, 1926, el coronel Luis A. Cassinelli, en nombre del Servicio Aeronáutico del Ejército, tomó posesión del campo, para luego, el 5 de Febrero ser nombrado, finalmente, 'Aeródromo Central Presidente Rivadavia'.\*(3)

Según diversas fuentes, los terrenos eran propiedad de Merlo Gómez, quién los cedió en conformidad con una única pauta, que fueran utilizados para fines aeronáuticos, el día que así no fuera,

deberían ser retornados a sus descendientes o a quien correspondiera.

Allí, y como se puede ver en el desarrollo fotográfico más adelante en este trabajo, se van situando paulatinamente: el taller aeronáutico Sfredo/Paolini, el Aero Club Argentino, el Centro Universitario de Aviación, el Aero Club los Patos, la sociedad Argentina de Aeronavegación, Jorge Luro, Ciata, y muchos otros más.

El país en ese momento, se encontraba en plena etapa de desarrollo aeronáutico, y predios como las Bases Aéreas acompañaban este proceso colmando sus espacios con programa que abastecía sus necesidades.

## / la Aeronáutica en Argentina

El joven Aaron de Anchorena trae de Francia en 1907 por primera vez al país un globo esférico de 1200 metros cúbicos bautizado 'Pampero' en la navidad de 1907 donde invita a participar a Jorge A. Newbery. Tras este hecho, el 13 de enero de **1908** se creaba el **Aero Club Argentino** como primera entidad aérea del país. Sus autoridades fueron: Aarón de Anchorena (Presidente), Arturo Luisoni (vicepresidente) y Jorge Newbery (vicepresidente segundo). \*(4)

El barón Antonio de Marchi, como presidente de la Sportiva, se comprometió a traer para las festividades el vuelo de "los más pesados que el aire" y logra el concurso de destacados aviadores europeos que llegan al país en los primeros días de enero de 1910. \*(4)

Arribados los aviones era imprescindible contar con un aeródromo y es así como el 23 de marzo de 1910, nació el aeródromo de Villa Lugano con dos kilómetros de pista de tierra, ocho hangares y doscientos metros de tribuna; fue allí donde le nacieron alas a la Patria. El 30 de marzo de ese año el aviador Emile Aubrun realizó el primer vuelo nocturno en el mundo partiendo desde allí. Paralelamente con sus actividades aeronáuticas civiles, el Aero Club Argentino, fue despertando la conciencia de la sociedad en la utilidad del avión para las actividades militares, como ya habían hecho Italia, Francia, Alemania y las demás potencias europeas. La idea fue prendiendo en Argentina y por ello se formó una Comisión Pro Flotilla Aero Militar Argentina encargada de recaudar fondos para la compra de aparatos. \*(4)

|3\* Municipio de Morón e Instituto y Archivo histórico Municipal de Morón. (2010). 'Morón, de los orígenes al bicentenario'. Argentina.

|4\* Sitio oficial de la Fuerza Aérea Argentina / Historia de la FAA / [www.fuerzaaerea.mil.ar/historia](http://www.fuerzaaerea.mil.ar/historia)

Así el 10 de agosto de **1912**, el Presidente de la Nación Doctor Roque Sáenz Peña firmó el decreto por el que se creaba la **Escuela de Aviación Militar**, gracias al extraordinario aporte del Aero Club Argentino que brindaba gratuitamente su parque aerostático, asesoramiento y profesores. El lugar donde habría de instalarse el nuevo instituto era un terreno que había pertenecido al Segundo Grupo de Artillería a Caballo y que el Aero Club Argentino cedió a la Escuela de Aviación Militar con sus instalaciones y que llevaba el nombre de **El Palomar**. \*(4)

En 1926 el **aeropuerto de Morón**, primera obra destinada al transporte aéreo encarada por el Estado Nacional, recibe el nombre de "Aeródromo Central Presidente Rivadavia". Decreto S/Nº - 2ª parte BM Nº 2038, el área iba tomando carácter aeronáutico con El Palomar y el Aeródromo Central de Morón. \*(4)

En **1927** ante la importancia adquirida por la Aviación Militar, un decreto del Poder Ejecutivo creaba la **Dirección General de Aeronáutica** con la categoría de Gran Repartición. Ese mismo año se instalaba en Córdoba la **Fábrica militar de Aviones**, ya que si bien se fabricaban aviones desde los inicios de la aviación en nuestro país, (los Castaibert o los Mira), y desde 1916 existía un taller en la escuela que no sólo reparaba sino que llegó a construir máquinas, la fabricación no estaba racionalizada ni regulada. Es así que el 4 de enero de **1945** la Fuerza Aérea Argentina nace como **fuerza armada independiente** al crearse la **Secretaría de Aeronáutica**. A partir de esta fecha la nueva Fuerza asume en igualdad con el Ejército y la Marina de Guerra, la alta misión que significaba la custodia y defensa de la Soberanía Nacional. \*(4)

La nueva Fuerza se moderniza, en especial al recibir la Argentina, como pago por la deuda que Gran Bretaña tenía con nuestro país luego de la Segunda Guerra Mundial, modernos aviones a reacción, los famosos Gloster-Meteor y los grandes bombarderos Avro Lincoln y Lancaster, **con lo que la Fuerza Aérea Argentina se convierte en la primera de América Latina en poseer aparatos a reacción**. \*(4)

En 1949, aparecen las Brigadas Aéreas siendo la del Palomar la Brigada I y la de Morón la VII Brigada. El Aeródromo Central Presidente Rivadavia, funcionará como **Aeropuerto Internacional**, pero solo por un año, cuando se inaugura el predio del Aeropuerto Pistarini en Ezeiza. \*(3)

En **1951**, el Aeródromo cambia su denominación de Aeródromo Civil-Comercial a Aeródromo **Militar**. \*(5)

En **1952** la Fuerza Aérea da comienzo a su presencia en la **Antártida**, la experiencia se concreta de forma permanente con la creación de la "Base Aérea Teniente Benjamín Matienzo". \*(4)

A partir de **1969** comienza a desarrollarse en la Brigada de Morón una creciente actividad con helicópteros, ya que gran parte de las maquinarias que hasta ese momento estaban en Morón, son trasladadas a otros destinos. \*(3)

Durante la década de (1970-1980) se crean la Dirección Nacional de la Policía Aeronáutica, la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y el Liceo Aeronáutico Militar. \*(4)

[4\* Municipio de Morón e Instituto y Archivo histórico Municipal de Morón. (2010). 'Morón, de los orígenes al bicentenario'. Argentina.

[5\* Revista Noticias e historias de la Aviación Argentina n| 24

La década siguiente estuvo signada por un acontecimiento bélico sin precedentes en la historia del país. El 2 de abril la Argentina inicia la operación tendiente a la recuperación de las Islas Malvinas. La Fuerza Aérea participa en ella y en el posterior conflicto con Gran Bretaña, que se prolonga hasta el 14 de junio.

### **/ sinopsis cronológica**

\_fundación de Castelar.

**\_1912** Primera escuela de aviación militar en El Palomar.

**\_1920** Italo-Argentina de aviación se instala en predio lado norte en Castelar.

**\_1925** La Italo-Argentina se transforma en Escuela de aviación civil.

**\_1926** El aeropuerto de Morón, primera obra destinada al transporte aéreo encarada por el Estado Nacional, recibe el nombre de "Aeródromo Central Presidente Rivadavia". Decreto S/Nº - 2ª parte BM Nº 2038

**\_1927** Se crea la Dirección General de Aeronáutica bajo la jurisdicción del Ejército.

**\_1937** se traslada la Escuela de aviación civil a Córdoba.

**\_1941** El gobierno nacional dispone en Palomar una Agrupación de Transporte.

**\_1945** se crea la Secretaría de Aeronáutica= Fuerza Aérea Argentina.

**\_1949** Se crean las Brigadas aéreas, la VII en Morón, I en El Palomar / Se habilita el Aeropuerto de Ezeiza / Morón deja funciones comerciales para ser aeropuerto mixto civil - militar.

**\_1951** de aeropuerto a aeródromo militar sede de la VII Brigada aérea dependiente del comando aéreo de transporte.

**\_1958** accidente en la caída de Gloster en plena trama barrial de Castelar.

**\_1969** tras el traslado de gran cantidad de material aéreo, se desarrolla en esta brigada el trabajo con helicópteros.

**\_1973** Se instala en la Base de Morón el Instituto Nacional de Aviación Civil/CIATA Cuenta con amplias instalaciones que albergan aulas, gabinetes, laboratorios, biblioteca, talleres, sala de conferencias y microcine.

**\_1987** trasladan la VII Brigada fuera de Morón.

**\_2015** El Aeródromo cumple funciones civiles y educativas.

[4\* Municipio de Morón e Instituto y Archivo histórico Municipal de Morón. (2010). 'Morón, de los orígenes al bicentenario'. Argentina.

[5\* Revista Noticias e historias de la Aviación Argentina n| 24

## RELEVAMIENTO FOTOGÁFICO

### / etapas

Luego de haber barrido cronológicamente los diferentes cambios que van dando forma a la Actual Base Aérea de Morón, habiendo pasado por el marco general de la Aeronáutica en el país y su afianzamiento, es menester subdividir en etapas la evolución del Aeródromo, signadas por el contexto social-económico de Argentina, sus actores, usuarios, infraestructura y necesidades.

En una primera etapa, hay presencia de uso fuertemente **deportivo y fabril**. Con tipologías 'galpón' y poca infraestructura/equipamiento general en el predio, que iría desde su fundación en la década del '20 hasta mediados de la década del '50.

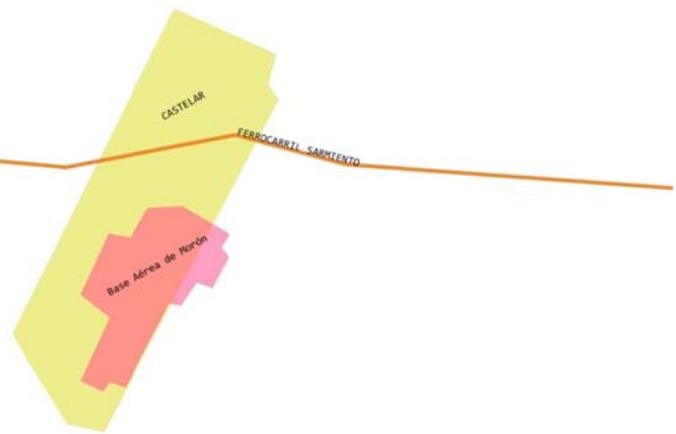
## USOS

### / etapa primera

Desde su fundación en la década del 30', el Aeródromo comenzó sus actividades como un espacio para el deporte aéreo, siendo el Aeroclub Argentino uno de los primeros asentamientos en el predio. También lo fueron los talleres, como el de Sfreddo y Paolini, primeros en el lugar, que comenzaron con una fábrica de hélices para luego expandirse hasta tener varios talleres. (Ver fotografía correspondiente año 1926)

La primera etapa se identifica por dos cuestiones: a nivel urbano, el enclave se instala en el área más rural de la zona, con poca consolidación cercana, solo estaba el Cementerio dos cuadras al norte, sin demarcación de límites claros y con gran extensión de terreno para pocos usuarios, lo que genera una etapa de poca infraestructura para el Aeródromo, y menos aún equipamiento común en el área.

Por otro lado, las funciones primordiales del Aeródromo, serían deportivas y fabriles. Paulatinamente, la calle Máximo Paz, acceso a los talleres para llegar a ellos, se va poblando de otros usuarios como ser: El Aeroclub los Patos, el Centro Universitario de Aviación, la Sociedad Argentina de Aeronavegación, Jorge Luro. (Ver fotografía correspondiente año 1937)



En una segunda etapa, el uso deportivo desaparece dando lugar a funciones **civiles-comerciales y militares**.

Con equipamiento habitacional, infraestructura de soporte, y consolidación de su borde. Este periodo se genera entre 1949 y 1986. Y en una última etapa, las funciones militares desaparecen, dejando tras de sí edificios inutilizados y predios vacíos, donde el uso de la Base Aérea se limita a funciones **civiles y educativas**. Este periodo llega hasta la actualidad.

## /TALLERES-FÁBRICAS

Hubo factores que propiciaron la evolución de las industrias en la zona del Partido de Morón como la cercanía de un mercado consumidor como el de Capital, la posibilidad que ofrecían los transportes como el ferrocarril del Oeste y las vías de comunicación, la altura del terreno que permitía buen drenaje, el valor de la tierra, relativamente mucho más barato que en zonas cercanas a la Capital y la disponibilidad de fuentes de energía. Hubo dos rubros con mayor desarrollo, uno fue el textil con grandes emprendimientos como Alfa o Textil Castelar, vecina de la Base Aérea de Morón por muchos años, y la otra la metalúrgica. Pero también, al ser una zona aeronáutica, hubo grandes emprendimientos fabriles vinculados a las partes de las maquinarias aéreas. Sfredo y Paolini, comenzaron con una fábrica de hélices para aviones, y llegaron a ser uno de los talleres de reparaciones más importante a nivel nacional. Más tarde también se instalan, en el Aeródromo, Panagra y, luego, Pan Am ya cumpliendo funciones comerciales en la segunda etapa. En esta imagen se puede ver como el predio no tiene límites físicos, y solo cuenta con los talleres de Sfredo y Paolini, y el Aeroclub Argentino. Sin infraestructura de apoyo ni equipamiento además de los talleres y depósitos. En este periodo, solo unas pocas calles estaban consolidadas en el entorno, Sta. María de Oro, Máximo Paz, Zeballos, Alcorta. La zona urbanizada más cercana estaba sobre la estación del ferrocarril a 15 cuadras de distancia. El Aeródromo estaba rodeado por chacras, el Cementerio y el Matadero Municipal.

1929



Fotografía Aérea desde Sta. María de Oro. Archivo General de la Nación\_ Departamento fotográfico.

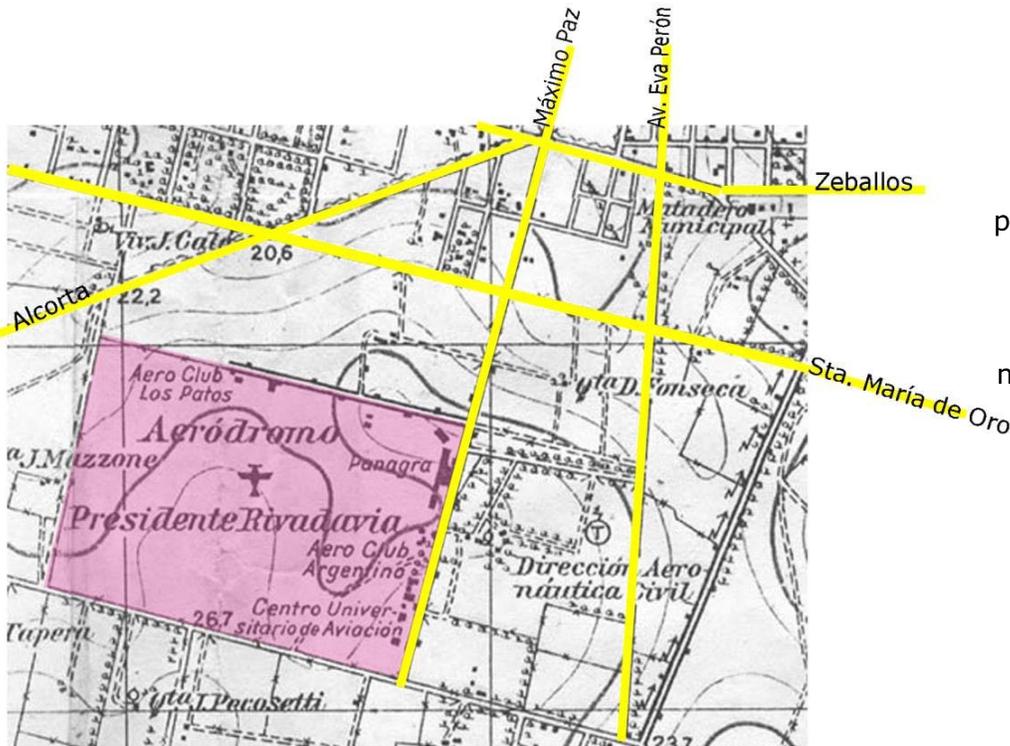


1930

Instituto y Archivo Histórico de Morón



Taller Sfredo y Paolini / década del '30 / fabricación de hélices. Sfredo en primer plano.



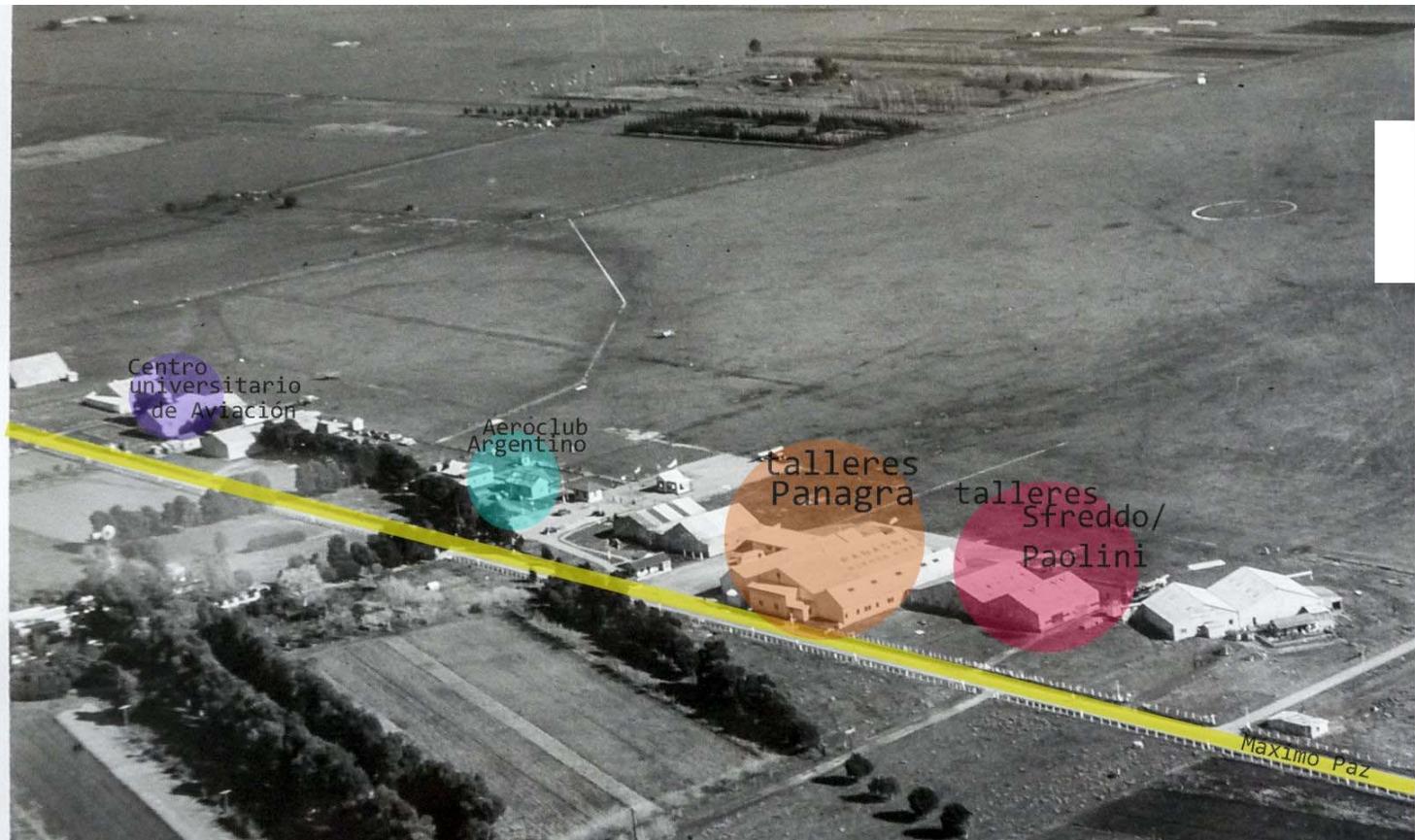
En este plano podemos ver cómo, en primera instancia, el borde/límite del Aeródromo es mucho más acotado de lo que sería en un futuro, y por otro lado, se identifican a los talleres/hangares sobre el eje de Máximo Paz, esto se daría de esta manera hasta mediados de la década del '50.

década del '40 Relevamiento cartográfico. Instituto Geográfico Militar.

Instituto y Archivo histórico de Morón

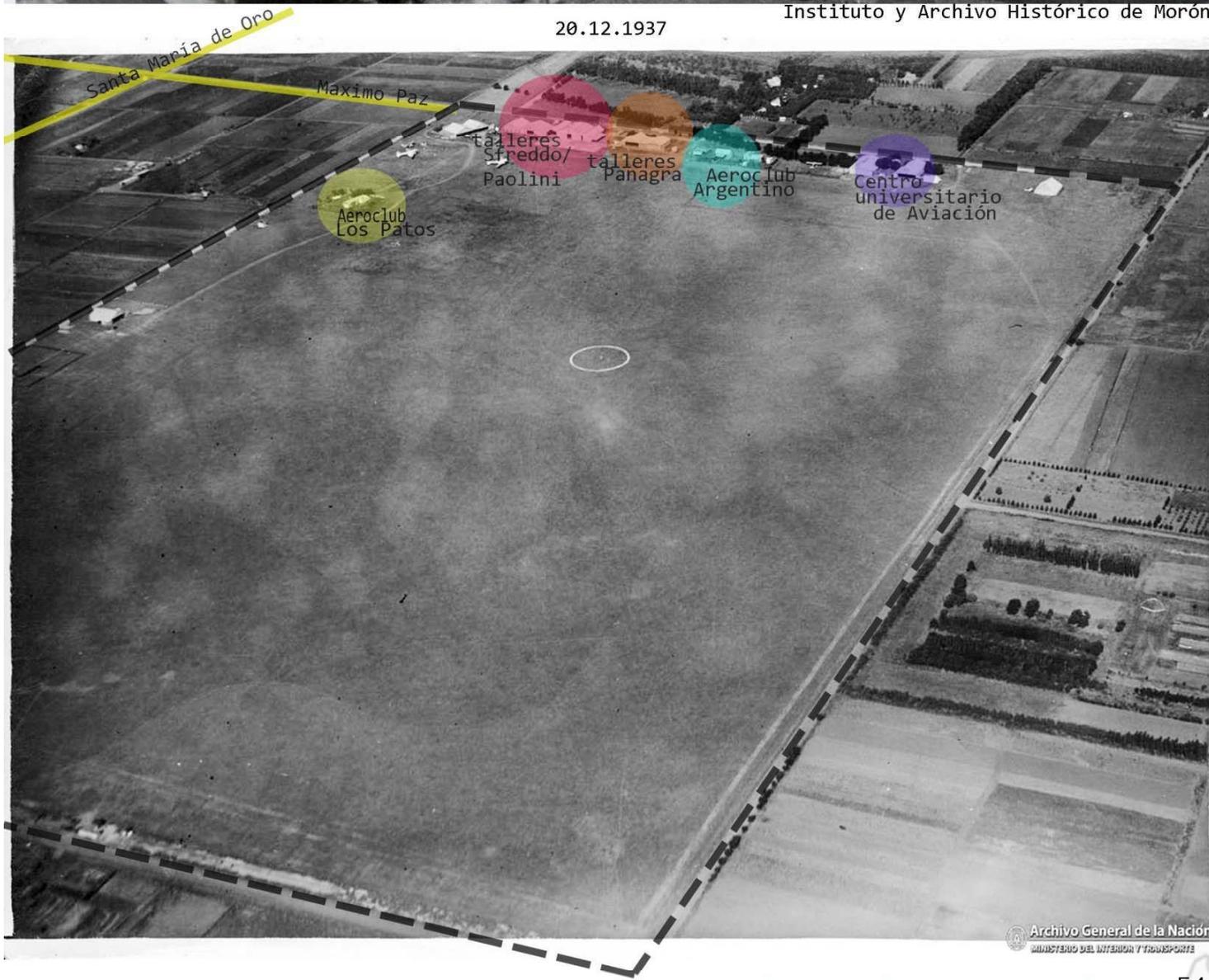


Presentación del SYP 2. Taller Sfreddo y Paolini. En la foto de izq. a der.: Sfreddo, Paolini y Carola Lorenzini, quien fuera una de las primeras mujeres del país en realizar aeronavegación.



20.12.1937

Instituto y Archivo Histórico de Morón





Paulatinamente, el Aeródromo se iba poblando de talleres, hangares, fábricas.

1941

Instituto y Archivo Histórico de Morón



Fiesta inauguración de nuevos talleres de Sfreddo y Paolini.

**/ etapa segunda** Esta etapa, que a mi criterio comienza a mediados de 1942 cuando se retiran las funciones deportivas del Aeródromo para comenzar a ser solo civil-comercial y en unos años militar, se ve signada por el momentáneo uso como Aeropuerto Internacional. En 1948 se inaugura la torre de control aéreo (Ver fotografía), que solo funcionaría en plenitud por un año, ya que en 1949 se inaugura el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Se reducen las funciones de Morón a Aeropuerto de empleo mixto para aeronaves civiles y militares. Pero en 1951 vuelve a modificar su denominación de Aeropuerto de Morón a Aeródromo Militar, convirtiéndose en sede de la VII Brigada Aérea dependiente del Comando Aéreo de Transporte.

Todos estos cambios, fueron acompañados de infraestructura, equipamiento y consolidación de borde. Al empezar las funciones militares, los límites se hicieron presentes, lo cual significó un cambio abrupto en el entorno que también comenzaba a consolidarse por los loteos de terrenos vecinos.

De la etapa de Aeropuerto Internacional, quedó la torre de control parte del edificio central.

1949







casino OFICIALES



casino SUB-OFFICIALES



actividades APOYO



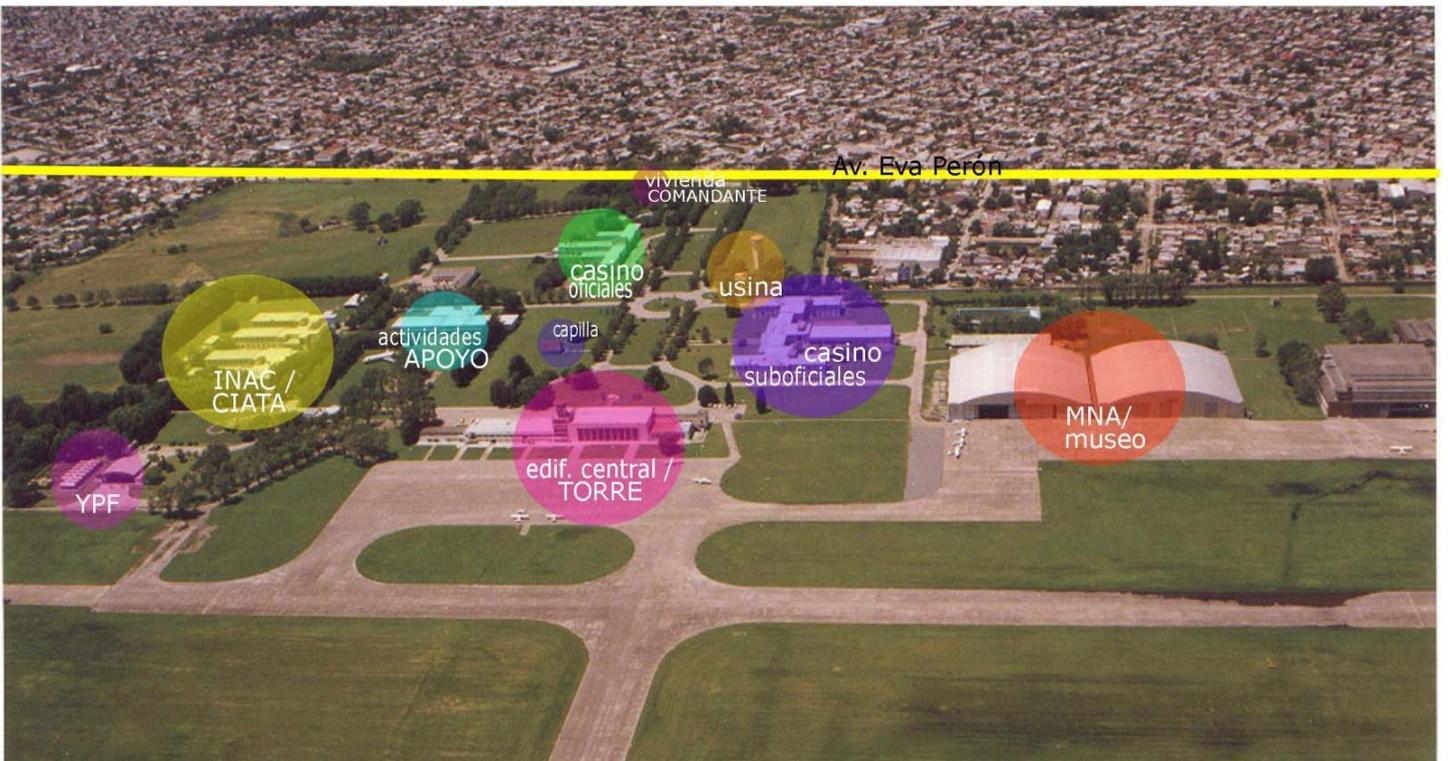
actividades APOYO



INAC / CIATA



usina ENERGÍA



Luego de relevar fotográficamente la actualidad del área construida en la etapa segunda del planteo, se puede identificar un gran aporte en cuanto a infraestructura y equipamiento para el Aeródromo. El uso militar de las instalaciones prosiguió hasta el año 1986, cuando la VII Brigada fue trasladada a otra localidad. Algunos de los edificios, se mantienen con otros usos, como ser el casino de oficiales, destinado en parte a actividades administrativas. El edificio central se utiliza con fines civiles. La usina quedó en desuso por su inactividad, hoy hay en ese mismo terreno generadores eléctricos. Lo que antiguamente fue INAC, cambió su nombre a CIATA, pero sigue teniendo funciones educativas desde la década del '80. Es importante también decir, que el Instituto educativo hace uso de varias de las instalaciones del Aeródromo. Las últimas fotografías de la página pertenecen a interiores de algunas de estas edificaciones.



CAPILLA Ntra. Sra. de Loreto



EX- talleres Sfreddo/Paolini sobre Máximo Paz



PLANTA YPF



actividades APOYO BOMBEROS



MNA / museo aeronáutica



usina ENERGÍA



interior / CIATA



interior / EDIFICIO CENTRAL

**/ etapa tercera \_actual** Esta etapa comprende desde 1986, cuando la VII Brigada Aérea se retira de Morón hasta la actualidad. Es en este periodo las funciones militares se retiran, dejando su infraestructura abandonada. Los usos de este periodo sobre la Base Aérea comprenden un sentido más civil del área, con escuelas de manejo aeronáutico y el centro educacional CIATA. En el relevamiento fotográfico actual de las páginas anteriores, constan una serie de construcciones que fueron rehabilitadas, reutilizadas o que siguieron en uso aún después del retiro militar. En las instancias en que se solapan las actividades, como los hangares con las funciones comerciales, o las actividades militares con las civiles, el área del Aeródromo se vió poblado de usuarios. Desde la etapa primera en la que el terreno era mucho más acotado se fue consolidando una pista de 3100 mts, y sumando y a su vez loteando tierras hasta conformar el terreno de hoy en día. Con el correr del tiempo, los bordes se fueron compactando, y el tejido de la ciudad llegó a ocupar terrenos que anteriormente procedían del Aeródromo (Nuevo Tejido). Partes de él, que estaban en desuso y sin mantenimiento, fueron incorporadas por el Municipio a la ciudad con equipamiento, como un Campo de deportes y una Reserva Ecológica. De la suma de las instancias históricas, de sus usos, de sus cambios, quedan además de la arquitectura ya mencionada, los ingresos. Por el Este, el ingreso está regulado, es el principal y se accede directamente a la urbanización de la etapa militar. Por el Norte, queda el ingreso restringido solo para personal habilitado, y consta de un cartel que aclara: zona militar. Y por el Oeste, se da el ingreso a ANAC, ente regulador de aviación civil.

Los diferentes estratos constitutivos, pueden leerse en esta imagen satelital de análisis final. Síntesis de los elementos recabados a lo largo de esta investigación.

2015



## **/conclusiones**

En esta etapa y luego de relevar desde la fundación del Aeródromo, me gustaría retomar los conceptos que planteo en la introducción, donde desarrollo el sentido de imaginario urbano. Resulta evidente que al superponerse las diferentes capas históricas-sociales que responden a los cambios de usos del Aeródromo, y viceversa, la composición final resulta ser un conjunto de elementos que responden, a su vez, a distintas funciones dispersas en un terreno de gran extensión. Esta etapa está constituida por el hoy, el remanente de esas edificaciones que antaño tuvieron valor habitacional, la rehabilitación de algunas, la reutilización de otras, pero en su mayoría y teniendo en cuenta que las funciones pasaron de ser variadas a constar únicamente de espacios educativos y vuelos civiles, se constituye por el valor del ayer. Y es acá donde retomo el concepto de imaginario urbano, el que es construido por capas en nuestra forma de percibir los espacios. Cuando me propuse indagar sobre la Base Aérea, tuve en cuenta dos cosas, la primera fue mi sensación de toda la vida, de considerarla un tapón urbano, en mi percepción de barrio, lo que está detrás del Aeródromo ya no es Castelar, aunque el plano jurisdiccional diga lo contrario. No lo habito, no lo vivo, no lo recorro. La segunda, fue la sensación de borde, el límite que produce, por esto comencé a indagar en los vecinos y en su mayoría se repetían las mismas sensaciones, todos decían saber que era la Base Aérea, pero ninguno en realidad conocía muy bien que se hacía allí, que no y que se hizo.

[...] 'Un imaginario urbano es una representación **psico-socio-cultural y simbólica**, que puede ser individual o colectiva y que se origina principalmente en el uso y apropiación cotidiana de cualquier tipo de espacio. Es a partir de éstos, donde se crean puntos de referencia, sitios donde las relaciones y las prácticas socio-culturales se intensifican y donde surge una identidad individual o colectiva, local o regional, es decir un punto donde se establecen raíces.' 'Imaginarios urbanos', Mónica Arzoz, Revista internacional de arquitectura y diseño Arquine, [www.arquine.com/imaginarios-urbanos](http://www.arquine.com/imaginarios-urbanos)

Este imaginario urbano que construimos a partir de la Base aérea de Morón, está conformado por todos sus cambios a lo largo del tiempo, por quienes viven el día a día con el ruido de los vuelos, o con las aglomeraciones de gente cuando se realiza el Bautismo a principio de año o durante las exposiciones de aeronáutica. Se asienta en las cuestiones de borde, en el límite virtual y físico que propone un equipamiento de estas dimensiones en un barrio residencial de baja y media densidad. Está fundado en la presencia militar, que supo tener este lugar en un periodo oscuro de nuestra historia como país. Se establece a partir de las construcciones obsoletas, como un edificio central con torre de control aéreo y dos de las pistas más grandes del país con tan poco uso. Su borde funciona como una barrera, entre el barrio y lo que pasa dentro del predio, pero el imaginario construye y, allí donde hay una incógnita, reformula a partir de las suposiciones que se tiene sobre este lugar. Por estas cuestiones, identitarias de mi barrio, construidas a través de los años por sus vecinos, el objetivo de esta investigación fue relevar su historia, sus usos, sus desusos. Construir certezas, y buscar nuevas incógnitas, como preguntarse qué pasaría si el Aeródromo de Morón volviera a habilitarse como Aeropuerto Internacional, hoy. Si bien las condiciones de las pistas y la necesidad de control serían limitantes para las funciones de Aeropuerto comercial, su principal contra para retomar las actividades es el tejido de la ciudad. Se constituyó tan cerca de la pista que no hay cómo formular un plan de contingencia en caso de desperfectos en un vuelo. La pista está rodeada de casas, y eso es lo que fundamentalmente impediría que se retomen las actividades comerciales.

Cuando se fundó el Aeródromo, esta parte de Castelar, que ni siquiera era llamada así aún, era rural; en la década del '30, lo único consolidado en esta zona, era lo cercano a la estación del ferrocarril. Este predio era un espacio de propuesta, de experimentación, que se fue poblando de talleres que proponían y apostaban a un área en pleno desarrollo. Así también paso con su entorno, poco a poco la zona residencial alcanzó el borde del Aeródromo, y siguió creciendo como el río que pasa por entre las piedras, bordeándolo, buscando su límite.

Hoy, el Aeródromo está encapsulado entre una masa construida de viviendas, estas definen su borde día a día, dentro de sus límites, la masa se dispersa y pasa a ser el verde el que gana, con muy baja densidad edilicia para tantos metros y metros de lote. Hoy las necesidades son de suelo, y los metros de la Base se acotan para dar paso al loteo, a la vivienda, y a la recreación.

## / memoria de la investigación

En primer lugar me dirigí al **Instituto Histórico Municipal de Morón**, a sabiendas de haber encontrado información cartográfica en otras oportunidades, previo llamado telefónico para consultar si se disponía información sobre la **Base Aérea de Morón**. Al llegar me tenían preparadas unas revistas, y unas fotografías que me fueron de mucha ayuda sobre el primer periodo, o etapa primera, como la llamé en la investigación. Como punto de partida me sirvió para tener una base de lo que necesitaba buscar.

Luego me dirigí a la **Casa de la memoria y la vida**, Mansión Seré en busca de información sobre el periodo militar, pero no contaban con relevamiento del área, solo tenían muchísima información del centro de detención clandestina Mansión.

Me dirigí entonces hacia el **Museo de la Aeronáutica Nacional**, ubicado dentro del predio de la Base Aérea, para tener una primera aproximación a las instalaciones y en simultáneo chequear que tipo de información exhibían. Al entrar, pude constatar en primera persona las medidas de seguridad para el ingreso al predio y el entorno inmediato del Museo. Pero no encontré información sobre lo que buscaba, si bien había algo de historia, no había elementos contundentes que pudiera utilizar en la investigación.

Visite en los siguientes días el **Instituto Geográfico Militar** de donde pude extraer una reproducción de un sector de Morón, donde se incluía el Aeródromo Presidente Bernardino Rivadavia. También me dirigí al **Archivo General de la Nación**, pero solo pude consultar el **Departamento de documentos fotográficos** ya que estaban mudando los archivos del Cuarto piso donde se encuentra el resto del Archivo. Aquí conseguí tres imágenes, que si bien eran del periodo que necesitaba, etapa segunda, solo se mostraba como arquitectura el edificio central de torre del Aeropuerto.

Antes de dirigirme en primera instancia al Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón, indague si en cuestiones de Aeronáutica solo tenía el Museo de Aeronáutica Nacional. Encontré una **División de Archivo Histórico** que atiende de 7.30 a 13.30 de lunes a jueves en Viamonte 153, pero no pude acercarme por horarios laborales, entonces envié un mail a la Dirección de Estudios Históricos [estudios\\_historicos\\_sg@faa.mil.ar](mailto:estudios_historicos_sg@faa.mil.ar) pidiendo la información que necesitaba. Me enviaron el link de su biblioteca online, y ofrecieron la posibilidad de visitar la **Biblioteca Nacional de Aeronáutica**, de lunes a viernes de 9 a 18 hs, en Paraguay 748, la cual visite, y consulté varias revistas de aeronáutica que me sirvieron en cuestiones de historia y contexto social.

Por último, realicé un **relevamiento fotográfico in situ**, en busca de la arquitectura que no encontré en ningún archivo, y basándome en la nomenclatura de la infraestructura, y en testimonios de usuarios, pude realizar la reconstrucción de las funciones de dichos edificios en el periodo que buscaba, etapa segunda.

Llegado un momento de la visita a Archivos, pensé seriamente cambiar la temática o incluso el lugar de estudio, por la ausencia de información en general. Pero decidí que ante la falta de material escrito alguien tenía que hablar sobre ello, quizás sumando a la reconstrucción fotográfica, el imaginario de una vecina en primera persona.

### **/ bibliografía consultada**

- Bravo, Martín Gabino, 'Reseña Histórica del Partido de Morón', Morón, 1946.
- Municipio de Morón e Instituto y Archivo histórico Municipal de Morón, 'Morón, de los orígenes al bicentenario', Argentina, 2010.
- Revista Aeroespacio n| 442.
- Revista Noticias e historias de la Aviación Argentina n| 24, 27, 29.
- Revista Arquine.
- Saez, Graciela, 'Identidad e Historia Local. Acerca de la identidad de los Moronenses', en Revista de Historia Bonaerense, Instituto Histórico del Partido de Morón, n|21, 2000.

### **/ archivos consultados**

- Archivo General de la Nación, Departamento Documentos Fotográficos/ L.N Alem 246, CABA.
- Archivo Histórico Mansión Seré / Sta. María de Oro 3530, Castelar.
- Biblioteca Nacional Aeronáutica / Paraguay 748, CABA.
- Instituto Geográfico Militar / Av. Cabildo 381, CABA.
- Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón / Juan Manuel de Estrada 17, Haedo.
- Museo Aeronáutico Nacional / Av. Eva Perón 2200, Castelar.

### **/ sitios web consultados**

[www.binae.org.ar](http://www.binae.org.ar) (Sitio web de la Biblioteca de Aeronáutica)

[www.fuerzaaerea.mil.ar](http://www.fuerzaaerea.mil.ar) (Sitio web del INAC/CIATA)

[www.moronhistorico.com.ar/revista.htm](http://www.moronhistorico.com.ar/revista.htm) (Revista de Historia Bonaerense, publicada por el Instituto Histórico de Morón)

### **/ agradecimientos**

- A mis docentes Maria Marta Lupano, Jorge Purriños y Federico Fiorini por el debate, la formación y por incitar a la búsqueda propia.
- A Melina Sirolli, por haberme recomendado la cátedra y la materia.
- A mi papá, Nelson Paz, por haberme llevado a relevar el interior de la Base Aérea y por haber aportado datos vivenciales del lugar.