

SERIE

DOCUMENTOS DE TRABAJO N°18

La Patria Alada, desarrollo
aeronáutico argentino,
1945-1955

Comodoro (R) Oscar
L. Aranda Durañona



AUTORIDADES

Escuela de Defensa Nacional

Presidenta de la Nación

Dra. Cristina Fernández de Kirchner

Ministro de Defensa

Ing. Agustín Rossi

Secretario de Estrategia y Asuntos Militares

Dr. Jorge Raúl Fernando Fernández

Subsecretario de Formación

Mg. Javier Araujo

Director de Escuela de Defensa Nacional

Lic. Jorge Elbaum

Serie Documentos de Trabajo

Secretario de Publicaciones

Dr. Hernán Borisonik

Diseñadora y diagramadora

D.G. Lara Melamet

SERIE
DOCUMENTOS DE TRABAJO N° 18

La Patria Alada, desarrollo
aeronáutico argentino, 1945-1955

Comodoro (R) Oscar L. Aranda Durañona¹

Escuela de
Defensa Nacional



**Ministerio de
Defensa**
Presidencia de la Nación

Este artículo refleja las opiniones personales de su autor
y no necesariamente las de la Escuela de Defensa Nacional.



INTRODUCCIÓN

El 4 de enero de 1945, el Gobierno Nacional creó la Secretaría de Aeronáutica como órgano de gobierno, dirección y administración de las actividades y asuntos aeronáuticos, civiles y militares (excepto las dependientes de la Armada), en todo lo que se relacionaba con la defensa y el aprovechamiento integral del espacio aéreo de la Nación. Por el mismo acto, con el cien por ciento de los medios del Arma de Aviación del Ejército, se constituyó la Fuerza Aérea Argentina con el rango de tercera rama de la Defensa Nacional.

La nueva organización, Aeronáutica Argentina, sumaba en su estructura la aviación militar y la civil, fue representada con la figura alegórica de la Patria Alada, símbolo del concepto de Poder Aéreo Integral. Es decir, una entidad compuesta por un cuerpo, la Patria obviamente; con dos alas, una civil y otra militar; ambas accionadas en forma armónica y equilibrada por una estructura física movilizada en tierra con las mismas piernas y abastecida por los mismos brazos: la infraestructura y los servicios de tránsito aéreo comunes para ambas aviaciones y, en especial, dirigida por una sola cabeza que, desde el nivel superior del Estado velaba y asignaba los recursos presupuestarios de acuerdo con las prioridades de la política Nacional.

PODER AÉREO INTEGRAL

En las primeras dos décadas del Siglo XX la introducción de la práctica del vuelo en la vida organizada de las naciones, sea ya con fines pacíficos como bélicos, planteó dos incógnitas: La primera, era de corte netamente estratégico y aludía al nivel orgánico y a la autonomía presupuestaria que se le debía otorgar a la aviación militar.

La segunda, se refería a la mejor manera de fomentar la enseñanza del vuelo entre la civilidad. No solo por las posibilidades que se le vislumbraba a la aviación utilizada con fines pacíficos como factor de crecimiento económico y de bienestar sino, también, por la necesidad de disponer de aviadores civiles adiestrados como reserva para afrontar una contingencia bélica.

Resultaba primordial, por lo tanto, facilitar medios, regular y controlar la actividad aérea, y realizar la obra pública requerida por el empleo de los aviones: pistas, aeródromos, servicios de apoyo al tránsito aéreo y, en fin, todo aquello que el general Giulio Dohuet en 1920 denominó los caminos en el aire. El italiano formuló tres hipótesis resumidas en el apotegma de Poder Aéreo Integral, que el tiempo se ocupó de demostrarlas como tesis.

1. Los medios aéreos eran superiores a los terrestres y marinos por las características que le otorgaban el medio en donde operaban.
2. Los elementos aéreos que actuaban fuera del radio de acción de los ejércitos y de las marinas debían constituirse en armadas aéreas autónomas.
3. La aeronáutica militar debía asistir a la civil en todo lo vinculado con la defensa nacional: Fomento y desarrollo del Transporte Aéreo. Preparación del personal civil aeronáutico –navegante y no navegante– a efectos de

1. Aviador Militar, Veterano de Guerra de Malvinas, diplomado en Estado Mayor, Licenciado en Sistemas Aéreos y Espaciales por el Instituto Universitario Aeronáutico y doctorando en Historia por la Universidad de El Salvador. Desde 2000 conduce la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Es Miembro de Número del Instituto de Historia Militar Argentina, de la Academia Argentina de la Historia, Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay e integra el Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia. En distintos concursos literarios de nuestro medio recibió DOCE premios y menciones y sus textos galardonados integraron SEIS antologías. Cuenta en su haber DOS novelas editadas, TRES biografías, UN ensayo literario y dirigió la redacción y edición de CINCO tomos de la Historia Oficial de la Fuerza Aérea; en 2012, "El vuelo del cóndor", libro conmemorativo del centenario de la aviación militar argentina.

formar las reservas. Impulsar las construcciones aéreas para obtener aviones con participación privada. A través del Estado, desarrollar la infraestructura y servicios de apoyo al vuelo.

En la Argentina, el primero que encaró la solución de estas necesidades fue el coronel Enrique Mosconi.

CORONEL ENRIQUE MOSCONI

Desde su cargo de jefe del Servicio Aéreo del Ejército, en 1920, Mosconi fue el primero en tratar de solucionar, con visión de estadista, las múltiples cargas que generaba la aeronáutica en su condición de componente de la Defensa Nacional. Fue el primero en promover a la aeronáutica como rama independiente del Ejército y el primero en organizar dentro de su estado mayor.

1. Sección Aviación Civil
2. División Líneas Aéreas y Movilización
3. Comisión Nacional Pro donación terrenos para campos de vuelo
4. Explorar las posibles rutas aéreas comerciales con aeronaves militares

Los siguientes pensamientos del coronel Mosconi, con seguridad debieron de ser tenidos en cuenta por el coronel Perón y por los aviadores que crearon la Patria Alada en 1945:

1. En los países de escasa densidad de población y recursos financieros, donde no es posible fundar una aviación civil amplia, le corresponde a la aviación militar tomar la iniciativa y ayudar al desenvolvimiento general de la aeronáutica.
2. En tiempos de paz, debe ser nuestra misión prepararnos para la guerra con el costo mínimo absorbiendo funciones que importen progresos y ventajas económicas para el país.

La solución instrumentada por Mosconi en 1920, lamentablemente se desarticuló en 1931, cuando la Dirección de Aeronáutica Civil, dependiente en esos momentos de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército, fue transferida al Ministerio del Interior.

La medida muy criticada, especialmente por los propios aviadores civiles, se basó en el argumento de que la principal función de la aviación era el traslado de cartas y por, tal motivo debía estar junto con Correos y Telecomunicaciones.

Con esa configuración se llegó a 1943. Al mismo tiempo que la Argentina disponía de una aviación militar bastante bien equipada, si se omitían los problemas en la obtención de repuestos originados por la tradicional postura neutralista del gobierno, la situación en la aviación civil, comercial y de fomento dejaba mucho que desear:

1. No existía una red de aeropuertos ni un organismo de mantenimiento.
2. Buenos Aires, la segunda ciudad del mundo de habla hispana, no tenía un aeropuerto internacional.
3. No existía una red de control de tránsito aéreo ni de información meteorológica. Las empresas extranjeras se brindaban su propio apoyo de comunicaciones.
4. Se carecía de empresas de aviación argentinas internacionales.
5. La única aerolínea privada era Aeroposta. Con solo tres aviones Junker 52 volaba a la Patagonia. La deficiencia era cubierta por Líneas Aéreas del Estado (LADE), primera línea estatal de fomento del mundo que operaba con aviones militares de El Palomar.

6. Ni hablar de la aviación civil y deportiva y de los aeroclubes en donde se capacitaban los aviadores que compondrían la reserva en caso de conflicto. Solo en Buenos Aires existía una escuela de aeronáutica asentada en instalaciones prestadas, sin presupuesto oficial.

MOVIMIENTO FUNDADOR

Poco después de producida la revolución del 4 de junio de 1943, el coronel Perón recibió en la Secretaría del ministerio de Guerra al teniente coronel Bernardo Menéndez, jefe de la BAM El Palomar y miembro fundador N° 15 del G.O.U. Durante la audiencia, Perón aceptó escuchar los reclamos de un grupo de oficiales de la aviación, Solicitaban exponerle las dificultades que impedían el crecimiento de la aeronáutica argentina. Perón consintió escuchar los planteos y dijo que estaba dispuesto a ayudarlos, pero con la condición de que se reunieran en una casa particular porque, dado el tenor de la presentación, si los recibía en las oficinas del Ministerio de Guerra tendría que “meterlos presos por motín”.

El mayor Carlos Mauriño ofreció su departamento en Belgrano, en la calle Virrey Del Pino 2446, donde se reunieron el siguiente 10 de junio. Los aviadores comenzaron a explicar las trabas Al desarrollo aeronáutico y la discriminación padecida en el Ejército. Perón los interrumpió diciendo:

“Miren, en esta guerra que se está librando ahora no se concibe ninguna operación sin el concurso de la aviación. Y antes del inicio, en Europa, la gente ya se trasladaba de un lado a otro por vía aérea. Cuando regresaba a la Argentina, en el aeropuerto Santos Dumont de Río de Janeiro, he visto aterrizar un avión cada cinco minutos mientras que aquí, cada vez que pasa uno, miramos para arriba. Yo les voy a ayudar, pero necesito un aviador para trabajar conmigo”. Los aviadores presentes eligieron al mayor César Raúl Ojeda, titular de la cátedra de Aeronáutica en la Escuela Superior de Guerra del Ejército.

A Ojeda le salió el pase al ministerio de Guerra, donde recibió total libertad para proponer las medidas que pudieran transformar al Arma de Aviación en una Secretaría de Estado. Ojeda solicitó la asignación de un equipo de colaboradores con cinco capitanes Aviadores, alumnos de la Escuela Superior de Guerra: capitanes Raúl H. Casanova, César A. Guasco, Carlos García Cuerva, Félix J. Jaureguiberry y Armando E. Bustos Videla que la tradición recuerda como los quintillizos.

Gracias a este equipo de jóvenes, Ojeda tenía en ese entonces 34 años, guiados por el coronel Perón, entre 1943 y 1944, se definieron y sentaron las bases sobre las que se construiría la Patria Alada. Las medidas de mayor trascendencia tomadas en 1943 fueron:

1. La Fábrica Militar de Aviones salió de FM y pasó a depender de la Dirección General de Material Aeronáutico. Se convirtió en Instituto Aerotécnico porque además de fabricar, debía investigar, solucionar problemas tecnológicos y, en nombre del Estado, debía fiscalizar las construcciones aéreas del país.
2. La Dirección General de Aviación Civil salió del ámbito del Ministerio del Interior, fue transferida al Comando de Aviación del Ejército.
3. En diciembre de 1943, tras el egreso de los subtenientes de aviación, fue disuelta la escuadrilla aérea del Colegio Militar y se ordenó que, en 1944, la totalidad de los alumnos de Aviación, se presentaran en la Escuela de Aviación Militar en Córdoba.

Los mentores de este movimiento fundador fueron en primer término el coronel Perón. Como Secretario, al comienzo, y luego como Ministro de Guerra fijó los criterios a los que debía ajustarse la organización aeronáutica.

En segundo término figuró la mano derecha de Perón, me refero a César Raúl Ojeda. Además de ser un hombre temperamental y tenaz, por los años dedicados al estudio y enseñanza de la materia aeronáutica en la ESGE tenía el bagaje conceptual necesario para redactar y proponer las leyes y decretos que darían el respaldo jurídico y legal a la nueva cartera de Estado.

En tercer término cito al entonces coronel Bartolomé De la Colina, Director General de Material Aeronáutico que al concluir 1943, fue designado Comandante en Jefe de Aeronáutica.

COMANDO EN JEFE DE AERONÁUTICA 1944 - SECRETARÍA 1945

En 1944, sobre la estructura del Comando de Aviación del Ejército más los elementos recibidos en 1943, se creó el Comando en Jefe de Aeronáutica con una jerarquía equivalente al Comando en jefe del Ejército.

A lo largo de este año preparatorio se adoptaron las medidas para facilitar el funcionamiento de la nueva cartera de Estado y de una fuerza aérea autónoma, separada ya del ejército que la había gestado.

Se solucionaron las deficiencias más urgentes referidas al equipamiento que, tras casi diez años en servicio, acusaba síntomas de desgaste agravados por el embargo estadounidense y las dificultades para obtener repuestos de ese origen.

1. Desarrollo y fabricación con maderas del país y motor argentino del IAe. 22 DL, en el Instituto Aerotécnico de Córdoba dirigido por el mayor San Martín.
2. Confección del Escalafón del Personal Militar Superior y de Cuadros, y aprobación con acuerdo general de ministros de la Ley Orgánica de la Aeronáutica Militar Permanente.
3. Creación de las especialidades necesarias para el funcionamiento autónomo de la Aeronáutica militar separada del Ejército: Medicina, Justicia e Informaciones, todas ellas Aeronáuticas.
4. Creación de un Cuartel Maestre General para suplantar el del Ejército y en especial para dirigir la construcción de aeródromos. Se obtuvieron los terrenos para erigir nuevas bases y talleres aeronáuticos.
5. Inauguración de los centros de enseñanza necesarios para formar el personal que ejercería las responsabilidades previstas para la Patria Alada: Escuela Superior de Guerra Aérea, Escuela de Especialidades de Aeronáuticas, de Tropas Aerotransportadas y Escuela Nacional de Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.
6. El 30 de noviembre de 1944 egresó de la primera camada de oficiales de la Escuela de Aviación Militar con el grado de alféreces luciendo ya el uniforme de la Aeronáutica Militar.

“El fin de 1944 nos sorprendió trabajando, —escribió Ojeda—. El 26 de diciembre, un día después de Navidad, el coronel Perón llamó al comodoro De la Colina y le dijo que como la aviación había funcionado bastante bien, él los iba a premiar y a crear la Secretaría de Aeronáutica. Nosotros teníamos el proyecto de Decreto redactado. Perón lo aprobó y así fue dictada con fecha 4 de enero de 1945. De la Colina fue nombrado Secretario”.

El sueño de la Patria Alada o Poder Aéreo Integral de los aviadores se había cumplido. Una cabeza, un cuerpo, los mismos brazos y piernas; y dos alas, una civil y otra militar para reafirmar y defender los derechos soberanos del país en el aeroespacio.

Los pilares teóricos explicados en los considerando del Decreto fundacional decían:

1. Las acciones bélicas de la Segunda Guerra, en vías de definirse, había demostrado la importancia del arma aérea.
2. El avión asumía un papel más preponderante como medio de transporte y factor de progreso.

3. El uso militar y comercial del avión originaba técnicas de producción especializadas y determinantes de orientaciones particulares a la industria en general.
4. La instrucción aérea de la población civil y la infraestructura de apoyo a la aviación se relacionaban entre sí, tanto en las misiones de guerra como en la vida diaria del país.

La existencia de la Secretaría con rango ministerial y la vigencia del 100% de los Decretos leyes propiciados fueron ratificados el 19 de diciembre de 1946, por la Ley 12.911 promulgada en el primer año de sesión de las cámaras del gobierno constitucional.

VECTORES DE DESARROLLO

En los diez años siguientes (1945-1955) el crecimiento de la Aeronáutica Argentina fue exponencial. Al frente de la Secretaría (Ministerio a partir de 1949) el general Perón puso a hombres contagiados de su mística de la nueva Argentina nacida en 1943. Trabajaron sin desmayo y con imaginación para invertir los enormes recursos del Presupuesto Central asignados en los Planes Quinquenales. El desarrollo aeronáutico involucró la totalidad de los componentes del poder aéreo. Cada uno de ellos evolucionó por andariveles paralelos, pero direccionados hacia la misma meta: la grandeza de la Patria.

En primer lugar aludiré a la aviación militar, aunque lo haré en forma muy somera pues existe más información publicada. Solo hablaré sobre ciertos aspectos doctrinarios de la organización elegida al comienzo que guardaban una estrecha relación con la situación post-bélica que se vivía entre 1945 y 1952.

Por ser menos conocida, me detendré a explicar el impulso que recibió la aviación civil porque en los diez años abarcados por los dos primeros gobiernos del General Perón se construyó, diría que casi el 100%, la Aeronáutica civil, comercial y deportiva de la Argentina. Si hoy se pasa por Aeroparque, aterriza en cualquier otro aeródromo; se viaja en un avión de Aerolíneas o se entra en la web del SMN y se entera si va llover o no, se debe tener la plena seguridad de que todo se edificó en ese entonces.

En la exposición permanecerán en el tintero otras actividades de similar trascendencia aunque más específicas y sin tanta repercusión pública: como el derecho aeronáutico, la medicina, la participación en la organización internacional de aviación civil, los primeros ensayos de coheterías, las misiones humanitarias en el exterior y las tareas aéreas para el bienestar de la comunidad (fumigación aérea contra la langosta, bombardeo de los diques de hielo cordilleranos, etc), exploración antártica, difusión de la conciencia aeronáutica y varias más. Cada una de las áreas de desarrollo citadas, merece por lo menos que se le dedique una investigación monográfica.

AVIACIÓN MILITAR

El 27 de marzo de 1945, con acuerdo general de ministros, el presidente Farrell decretó el estado de guerra con Alemania y Japón, y se adhirió al Acta de Chapultepec de solidaridad hemisférica. Con lo cual, el 11 de mayo, los representantes argentinos (embajador Oscar Ibarra García, recién acreditado en los EEUU, y el embajador Ramón J. Cárcano), ocuparon sus asientos entre los representantes de las naciones reunidas reunidos en San Francisco y, el nombre de la Argentina figuró entre los miembros fundadores de las Naciones Unidas.

Entre tanto, en Buenos Aires, se había firmado el reglamento orgánico de la Secretaría de Aeronáutica y, dentro de ella, la Fuerza Aérea que, a órdenes del Comandante en jefe de las FFAA, ejercía sus responsabilidades operativas a

través de los regimientos aéreos de las distintas especialidades: Caza, Ataque, Observación, Bombardeo y Transporte. Existía un segundo comando operativo, del mismo nivel del anterior, el Comando de Defensa Antiaérea Activa cuya misión aseguraba la defensa aérea del país mediante la preparación para la guerra de la aeronáutica militar.

Como se puede apreciar, la organización aprobada respondía a los paradigmas de la ARMADA AÉREA usados por la Luftwaffe, la Aviación Italiana, la española y otros países. El modelo partía de la premisa de que todo elemento volador o que servía para hacer la guerra en y desde el aire dependía de la Aeronáutica Militar. Por supuesto, esa aspiración los aviadores se estrelló contra las previsiones de las otras fuerzas hermanas que nunca habían renunciado a sus aspiraciones de disponer de una aviación orgánica.

El brigadier César Ojeda recordaba en sus memorias que se trató de incorporar a la Aviación Naval y que se había conseguido la media palabra del almirante Alberto Teisaire, por entonces Ministro de Marina y del Interior. El episodio coincidió con el viaje del presidente Farrell al Paraguay. El coronel Perón aprobó la preparación del decreto, pero finalmente el almirante se opuso y solo concedió el pase a la Aeronáutica de una docena de aviadores navales.

El siguiente planteo afrontado por los Aviadores Militares independizaos provino de los artilleros del Ejército cuando, a mediados de 1945 se enteraron que debían transferir las batería antiaéreas porque la defensa antiaérea de los objetivos territoriales era una responsabilidad aeronáutica. El diferendo se zanjó antes del fin del año cuando terminada ya la guerra, se modificó el reglamento orgánico de la FAA y se limitó la responsabilidad del comando de defensa antiaérea activa, exclusivamente, a los objetivos de interés aeronáuticos.

La Infantería Aérea o tropas aerotransportadas resistieron más tiempo a los embates del Ejército. A similitud de la Marina, la Armada Aérea creada en la Argentina tenía su propia Infantería que se entregaba por aterrizaje, o se lanzaba con paracaídas y, en forma equivalente a los efectos logrados con un bombardeo aéreo, contribuía a conquistar objetivos de estrategia operacional. Hasta 1952 la Escuela de Paracaidistas Militares creada en 1944 por el Comando en Jefe de Aeronáutica, dependió del Comando de Instituto Militares de la FAA.

AVIACIÓN CIVIL

El fin de la Segunda Guerra y el perfeccionamiento alcanzado por los grandes multimotores abrieron perspectivas insospechadas a la explotación de la aviación comercial. La mayoría de los países emprendió una agresiva campaña para obtener las concesiones de las líneas internacionales.

Advertido, el gobierno Nacional a través de la Secretaría de Aeronáutica organizó la estructura administrativa y regulatoria de la actividad y redactó las normas para preservar los derechos soberanos de la Nación sobre el espacio aéreo que se extendía encima del territorio y aguas jurisdiccionales.

A fines de abril de 1945, se promulgó el Decreto 9358/abr 45 la “Política del Estado en Materia de Aeronavegación problemas afines”. De neto corte nacionalista, el texto reivindicaba la soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo territorial y aguas adyacentes. Asimismo propiciaba la explotación de las líneas aéreas de cabotaje por empresas con mayoría accionaria de capitales argentinos; establecía una serie de restricciones para las compañías extranjeras y favorecía la supervisión argentina y el fomento del vuelo nacional.

El concepto “aprovechamiento integral del espacio aéreo” abarcaba la responsabilidad del Estado de “entender en el gobierno y administración de la Aviación Civil, Comercial y Deportiva, controlar y prestar los servicios de apoyo al tránsito aéreo así como brindar la infraestructura y servicios terrestres requeridos para la realización de los vuelos.

TRÁNSITO AÉREO

A los efectos de hacer realidad “aprovechamiento integral del espacio aéreo” se creó la Dirección de Tránsito Aéreo y se constituyeron siete Regionales de Tránsito Aéreo para asegurar el control de los vuelos de las aeronaves civiles y comerciales dentro del territorio nacional.

Al mismo tiempo, por otra Ley, la Dirección General de Meteorología, Geofísica e Hidrología del Ministerio de Agricultura fue transferida a la Secretaría de Aeronáutica.

Meses después, se afectaron las dieciséis (16) estaciones de radio de la dirección citada para la protección meteorológica de los vuelos. Éstas, mas las redes radioeléctricas de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de Líneas Aéreas del Estado constituyeran la Red Radioeléctrica de la Dirección de Tránsito Aéreo. A fines de 1946 contaba con VEINTITRÉS (23) estaciones.

El cubrimiento se completó en 1947 con la inversión de DIEZ MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL PESOS (\$10.882.000 m/n) para adquirir las treinta y una (31) estaciones de las empresas internacionales Pan American Air Grace Inc. (PANAGRA), Pan American Airways Inc (PANAM), Sociedad Mixta de Aviación del Litoral Fluvial Argentino (ALFA), Cruzeiro do Sul Ltda., Sociedad General de Aviación S.A. y Air France. Hacia fines de 1947 la Red de Tránsito Aéreo quedó integrada por 46 estaciones.

INFRAESTRUCTURA

Enmarcada por la ley promulgada en 1945, Dirección General de Infraestructura lanzó en mayo de 1946 el Plan de Infraestructura que comprendía la mejora del aeródromo Morón, el comienzo del Aeropuerto Ezeiza a cargo del Ministerio de Obras Públicas y la licitación de los aeropuertos Córdoba, Salta, Resistencia, Comodoro Rivadavia, Formosa y Clorinda. Por \$3.000.000, las obras incluían estaciones de pasajeros, pavimentación de pistas y plataformas, instalaciones eléctricas y casas para el personal.

Además, en 1946 se expropiaron los terrenos para construir la mayoría de los aeródromos actuales y se compraron en Hawai las maquinarias y equipamientos usados en la guerra para construir pistas y satisfacer el programa contemplado en el 1º Plan Quinquenal.

Entre 1945 y 1946 se construyeron 512.679, 52 m² de plataformas de hormigón y 1.770.222 m² de tratamiento bituminoso en las pistas. Con el hormigón empleado se podría haber pavimentado una ruta de 85 kilómetros. Simultáneamente, en este período se erigieron edificios e instalaciones por más de 215.000 m².

El 20 de enero de 1947 se creó el I Batallón de Construcciones Aeronáuticas dependiente de la Dirección General de Infraestructura.

AVIACIÓN COMERCIAL

La Dirección de Aeronáutica Comercial gestionó la política aerocomercial. Encabezada por el Dr. Enrique A. Ferreira, experimentado abogado en Derecho Internacional, y destacado profesor de la Universidad de Córdoba, las iniciativas de este organismo de la Secretaría de Aeronáutica trascendieron en foros internacionales por la defensa de los intereses argentinos.

A propuesta de este señor, en diciembre de 1945, se constituyó la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA) que fue autorizada a funcionar como sociedad de economía mixta privado-estatal y se firmó con Gran Bretaña el primer acuerdo de reciprocidad. A partir de los primeros meses de 1948, se suscribieron en Europa acuerdos con casi todos los países.

A comienzos de 1946 la Argentina se adhirió al Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, donde se afianzó el principio de soberanía sobre el cielo territorial, y nuestro país impuso la posición intermedia, denominada doctrina Ferreira, sobre la categoría de cabotaje internacional que incluía los vuelos allende las fronteras y conectaba el país con las economías regionales.

El 4 de junio de 1946, en ocasión de asumir la presidencia el general Perón, FAMA efectuó el primer servicio internacional a Santiago de Chile. Poco después, desde Puerto Nuevo despegaría el hidroavión Sunderland con destino a Inglaterra.

Con respecto a los vuelos nacionales, el concepto general consistía en que, toda la actividad aérea remunerada ejecutada enteramente en territorio argentino, debía realizarse, con preferencia, por el Estado o por medio de las sociedades argentinas de capital mixto.

Bajo la denominación "Sociedades Mixtas de Aeronavegación" se constituyeron cuatro empresas Aeroposta Argentina, en el litoral marítimo patagónico; Aviación Litoral Fluvial Argentino (ALFA) en la Mesopotamia; Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas (ZONDA) y la citada Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA).

Esta matriz organizativa se mantuvo hasta mayo de 1949 cuando, para absorber el pronunciado déficit, el Poder Ejecutivo estatizó por decreto las sociedades mixtas y las transfirió al ministerio de Transporte de la Nación, donde se unificaron en Aerolíneas Argentinas

En 1950, solo LADE que existía desde 1940, quedó en la órbita de la Secretaría. Como es natural, fue mantenida y extendida su función estratégica de vuelos de fomento a la Patagonia, lo que perdura hasta hoy día.

AVIACIÓN DEPORTIVA

De acuerdo con la ley promulgada en 1945, los constructores de la Patria Alada prestaron especial atención a incentivar las vocaciones y propiciar el aprendizaje del vuelo en la población civil, como una contribución a la formación de las reservas en caso de guerra. En 1947 la Secretaría invirtió en el fomento del vuelo civil U\$S 440.000.

El primer paso para sistematizar la enseñanza a los servidores de la aviación civil se dio en 1945, cuando la Escuela Nacional de Aeronáutica se mudó desde el edificio de la Escuela "Ángel Gallardo" a un local en la calle Juncal 1290 donde disponía de siete aulas compartidas con la Dirección de Aeronáutica Deportiva.

En este año para atender las nuevas responsabilidades de tránsito aéreo se dictaron cursos de Técnicos, Personal de Aeropuertos y Operadores Radiotelegrafistas. A la par de la instrucción teórica la práctica en talleres y en vuelo de pilotos y radio-operadores se efectuaba en la Base Aérea Militar "El Palomar".

Para tener una idea de la acción desarrollada en este terreno, en 1951 se publicaron las cifras de los avances más significativos en el fomento a la aviación civil:

1. En seis años, 400.000 escolares recibieron instrucción en aeromodelismo.
2. Se habilitaron treinta y cuatro (34) aeródromos privados y ochenta y un (81) públicos.
3. Cuarenta y tres (43) Escuelas de Pilotaje con Motor.
4. Veintisiete (27) Escuelas de Vuelo sin Motor, y se otorgaron 4622 Patentes y certificados para Vuelo.

EQUIPAMIENTO AÉREO

De más está decir que la Patria Alada encontraba su razón de ser en el vuelo y para volar se necesitaban aviones.

Para reflexionar sobre ese tema me remito a la primera lección sobre Defensa Nacional dictada por el coronel Perón, en la Universidad de La Plata. Allí sostuvo que “la mejor garantía para mantener la paz era una adecuada preparación para la guerra y el desarrollo de la industria Nacional, bélica en particular”.

Urgidos por el estado de beligerancia, y en sintonía con dicha orientación, para obtener aviones, a partir de 1944 en el Instituto Aerotécnico de Córdoba se impulsaron numerosos proyectos y construcciones de prototipos y de series de aeronaves para capacitar a los aviadores militares y civiles. Sin embargo, en 1945, la producción resultó insuficiente para cubrir las necesidades de renovación del parque aéreo para adiestramiento y operaciones.

Además, debo recordar la convicción de las autoridades del primer gobierno peronista de que en 1950 estallaría la 3ª Guerra Mundial entre el Bloque Occidental y el Bloque Comunista. En la visión del general Perón, una Argentina poderosa, fuertemente armada, actuaría como bastión defensivo de la autonomía regional. Por ese motivo, pese al nacionalismo de los constructores de la Patria Alada, el grueso de las obtenciones de material aéreo entre 1945 y 1950 debió efectuarse en el exterior.

De todos modos debe quedar bien en claro que, en 1955, el parque aéreo de la aviación militar argentino para todas las especialidades alcanzaba a 600 máquinas. El 40% de ellas (240) era de origen nacional. Mientras tanto, la aviación estatal y civil contabilizaba 1600 aeronaves.

Con respecto a esta última cifra, deseo enfatizar, que en este período funcionó el Grupo Aéreo Estatal asentado en la Base Oficial de Aviación Civil de José C. Paz con el que se satisfacían las necesidades de todos los organismos del Gobierno Nacional, incluso fuerzas de seguridad.

INDUSTRIAS MECÁNICAS

Al finalizar la década de los 50, sin otros requerimientos en el horizonte, la planta cordobesa quedó abocada a desarrollar sólo productos experimentales de alta tecnología como los aviones a reacción que no ocupaban, en forma masiva, mano de obra calificada.

El 30 de noviembre de 1951, el presidente Perón creó la Fábrica de Motores y Automotores, dependiente del Instituto Aerotécnico. La medida se justificó por la inactividad en que había caído la producción de aviones. Además, porque la producción de motores y de automotores generaría recursos genuinos para subsidiar los proyectos aéreos del Instituto, a la vez que fomentaría la industria privada que, en el futuro, podría reportar para el país beneficios económicos y sociales.

En marzo de 1952, con miras a la próxima constitución de la empresa estatal Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado, se excluyó al Instituto Aerotécnico de la Guarnición Aérea Córdoba. Por Decreto, sobre la base del Instituto Aerotécnico, se creó Industrias Aeronáutica y Mecánica del Estado (IAME).

Bajo la figura de una empresa estatal el IAME entendería en las tareas que incumbieran al Estado Nacional en materia de “investigación, estudio, proyecto, construcción, fabricación, reparación, comercialización, y distribución de productos utilizados o a utilizar por la Aeronáutica Nacional, tanto en sus aspectos civil y comercial como militar, así como todas aquellas actividades mecánicas vinculadas directa o indirectamente con su potencial fabril y que constituyera un aporte al mejor desarrollo y fortalecimiento de la economía nacional”.

El Ministerio de Aeronáutica, por intermedio de IAME alcanzó los objetivos fijados por el segundo Plan Quinquenal para los diferentes aspectos de producción: motores primarios, automotores, motocicletas e investigaciones aeronáuticas.

Motores: El 30 de noviembre de 1951 el presidente Perón creó por Decreto, la Fábrica de Motores y Automotores, dependiente del I. Aerotécnico. En total, se produjeron 24.500 unidades de los diferentes tipos: a) motores de dos tiempos a explosión desde 3 a 32 HP; b) motores de dos tiempos semidiesel de 55 HP, y c) motor de cuatro tiempos Diesel de 40 HP.

Los motores de construcción nacional fueron de óptima calidad, tanto por lo que se refiere a materiales y terminación como a performances, siendo iguales o superiores a sus similares extranjeros. Se contrató a Borgward Argentina el montado de una fábrica de motores Diesel, 4 tiempos, de 42 HP, con radicación de capitales y financiación privada, para satisfacer la producción de las fábricas de automóviles y tractores.

Automotores: El IAME fabricó: a) Automóviles sport y supersport con carrocería plástica, equipados con motores a nafta, cuatro tiempos, de importación; b) automóviles sedan Justicialista, de serie, equipados con motor nacional de 4 cilindros, dos tiempos, a explosión 32 HP.; c) Camioncito liviano (pick-up) Justicialista, de serie, con motor nacional de dos cilindros, dos tiempos, a explosión 24 HP; d) Rural Justicialista, de serie, con motor nacional de cuatro cilindros, dos tiempos, a explosión, 32 HP; e) Furgón Justicialista, de serie, con motor nacional de dos cilindros, dos tiempos, a explosión, 24 HP; e) Camión liviano tipo rastrojero, de serie (las 2.300 primeras unidades, con motor a nafta, 4 tiempos, 45 HP, de importación; las unidades subsiguientes, con motor Diesel de 42 HP, cuatro tiempos, de importación.

En 1954 se fabricó con insumos íntegramente nacionales: f) Tractores Pampa, Motor de 55 HP, Diesel; g) Tractor Fiat a oruga en las primeras 300 unidades y las subsiguientes con ruedas. Motor de 55 HP, Diesel.

La fabricación mencionada contribuyó a solucionar el problema del transporte en el país y a la mecanización del campo. Se estimaba que, en 1957, la producción de automóviles y camiones livianos satisfaría el 30% de las necesidades del mercado, y con la fabricación de tractores, el 50%.

Motocicletas: La motocicleta Puma que fabricaba el IAME daba al obrero un medio práctico y económico para el transporte personal. Dotado de un motor Sach Telelevel construido bajo licencia de 3 HP, dos tiempos, un cilindro, de 98 centímetros cúbicos de cilindrada, y e precio de venta al público era de \$7.200, mientras que los similares importados rondaban los \$10.500. La producción de estos vehículos llegó a alcanzar las 10.000 unidades anuales.

Lanchas: El IAME presentó una lancha de carrera, construida en material plástico, casco modelado en una sola pieza, sin juntas. Incombustible y resistente a la intemperie. Con relación a lanchas de su tipo, la reducción del 25%

del peso (380 kg con motor y carga completa de combustible) le permitía desarrollar velocidades más altas y tener mayor maniobrabilidad.

Junto con el modelo deportivo se presentó una lancha de paseo, también en material plástico, con capacidad para siete personas. Tenía un motor fuera de borda, y el peso total era de 135 kg.

Aluminio: El IAME, por la ley de Fabricaciones Militares promulgada en 1944, recibió la misión de estudiar la producción de aluminio en el país. La meta era producir 10.000 toneladas anuales de aluminio metálico para todas las formas de utilización nacional. Incluso las aleaciones de difícil elaboración destinadas a la construcción aeronáutica.

Con la obtención de minerales plumíferos existentes y la instalación de la fábrica de alúmina, con una producción de 20.000 toneladas anuales, se cubrirían las necesidades de materia prima. En tanto que la instalación de una planta de energía eléctrica para el 25 a 30.000 kilovatios continuos completaría el ciclo para alimentar la planta de electrólisis y producir 10.000 toneladas al año de aluminio metálico, cuya elaboración y la de sus aleaciones permitirá transformar hasta 2.000 toneladas al año.

CONCLUSIONES

El desarrollo de la Aeronáutica Argentina realizado entre 1945 y 1955 es quizá unas de las epopeyas del crecimiento económico nacional menos conocida de nuestra historia vernácula. Influyó en el olvido, la profunda inquina contra el peronismo que predominó en los gobiernos surgidos de la revolución de 1955.

De todos modos la verdad siempre aflora y lo que pasó, pasó. No hay forma de borrar la memoria de los pueblos y menos aún de una Institución como la Fuerza Aérea Argentina, compuesta por hombres que, en cada aterrizaje, en cada decisión que adoptan durante un vuelo se juegan la vida. A bordo de un avión a 800 km/hs, no hay lugar para remilgos ni compadreo y al buen piloto, en cualquier bar de un grupo aéreo, se lo saluda siempre con respeto.

No por otra causa, cuando por razones vegetativas se alejaron los mandos que habían sido sus enemigos, hombres de la talla de los brigadieres Ojeda, Mejía y Olmedo comenzaron a visitar las Escuelas y Unidades de la Fuerza y a conocer a las nuevas generaciones de aviadores. Y fueron los jóvenes oficiales quienes se sacaron el sombrero ante aquellos ancianos que, de inmediato, identificaron como los verdaderos constructores de la Patria Alada.