FAdeA, de Fábrica Argentina de Aviones a Fábrica de Vallas y Chalecos de seguridad

Category: argentinidad
escrito por Redacción STDP | 02/11/2017



Avión Eurofighter Typhoon de la dotación inglesa en Malvinas



Avión Beechcraft T-C6 Texan adquiridos por el actual Gobierno

La debacle de Argentina tiene su parangón con los aviones a reacción hipersónicos Eurofighter Typhoon de la dotación inglesa en Malvinas, que vuelan a 2.500 km por hora, y los aviones a turbohélice subsónicos Beechcraft T-C6 Texan que acaba de adquirir el Gobierno a EEUU y vuelan a 500 Km por hora. Como corolario de ello FAdeA, la legendaria fábrica de aviones de Argentina que fue una de las primeras en el mundo en fabricar aviones a reacción, se ha transformado actualmente en una fábrica de vallas y chalecos de seguridad para la Cumbre del G-20, mientras que el ministro de Defensa cordobés Oscar Aguad dice que solo se limitara a reparar aviones.

Por Miguel Rodríguez Villafañe – Abogado constitucionalista y periodista columnista de opinión – **2 / 11 – 2017**

La Argentina avanzó, cuando se trabajaron fines que permitían ingresar al mundo con un valor agregado, en el que la inteligencia cumplía un papel fundamental.

Así, en términos generales, hubo proyectos de envergadura como el aeronáutico, el espacial, el de la energía nuclear, entre otros.

En 1927, Córdoba se potenció cuando se instaló la fábrica Militar de Aviones. El desarrollo aeronáutico permitió grandes logros industriales. La fábrica produjo el Pulqui I, que fue uno de los primeros aviones a reacción del mundo. De la inteligencia y el trabajo de muchas generaciones de argentinos además, nacieron las aeronaves llamadas DL 22, I Ae 24 Calquín, Pulqui II, Huanquero, Guaraní, Pucará, Pampa y otras. Todas ellas orgullo de la industria nacional, resultados de la inteligencia y dedicación de nuestros ingenieros, técnicos y operarios. A lo que hay que agregar, la investigación y desarrollo tecnológico que se llevó a cabo en el ámbito de la cohetería, con visión hacia lo espacial.

Asimismo, de la misma fábrica nació el denominado Iame (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado). Ello produjo, a partir de 1952, un nuevo polo de desarrollo tecnológico e industrial que transformó aún más el perfil de Córdoba. El emprendimiento se constituyó en “madre de nuestras industrias”, ya que también se hicieron motores, máquinas y herramientas. El valioso emprendimiento le definió a la ciudad una nueva personalidad, proyectada al país y el mundo.

De allí nacieron clásicos de la vida cordobesa, como la moto Puma y sus diversas series; los automóviles Institec, como el Graciela; el tractor Pampa y el inconfundible Rastrojero diesel, este último incorporado todavía hoy, activamente, al paisaje de la Córdoba urbana y rural.

En 1957, la fábrica pasó a denominarse Dinfia (Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas) y

luego, esa área de desarrollo y producción se transforma en Industrias Mecánicas del Estado (IME).

El polo industrial dio trabajo a más de 11.000 personas y Córdoba, gracias a ello y su proyección a otras industrias metal-mecánicas que se asentaron a su influjo fue, por largo tiempo, una de las ciudades más industrializadas de Sudamérica.

Desmantelamientos

En 1979, se dispuso el cierre de IME. Comenzaba la paradoja inaceptable del desmantelamiento de la Argentina que ponía valor agregado intelectual y tecnológico a su producción. Con la medida adoptada, se cerraba ese polo de desarrollo y perjudicaron a los trabajadores y al país. Lo pretendían fundar en la ineficiencia, pero los que tomaban la decisión de cerrar la fábrica eran corresponsables directos de lo que pasaba. Después, en vez de un duelo por lo que se hacía, se dio la paradoja que los directivos del momento, hicieron una fiesta cuando terminaron de liquidar IME.

Luego, vendría la segunda impronta desactivadora, en el gobierno de Carlos Menem, cuando se terminó con el proyecto Cóndor, nacido de la inquietud de dominar el espacio. Además, se hizo morir el proyecto conjunto de hacer un avión con Brasil de uso civil, turbohélice de 19 pasajeros, -el CBA 123-. En esa época, el gobierno también otorgó la concesión de la fábrica, por 25 años, a la empresa norteamericana Lockheed. En esa oportunidad la concesionaria lo primero que hizo fue despedir a 800 operarios.

Los años de gestión de la Lockheed fueron un rotundo fracaso, no obtuvo ningún contrato nuevo de peso para nuestra producción y mientras tanto, la empresa norteamericana se apropió, sin costo, de toda la investigación y desarrollo que tenía la fábrica.

Nueva ilusión

En diciembre de 2009, el Estado Nacional estatizó nuevamente la fábrica y se conforma Fábrica Argentina de Aviones "Brigadier San Martín" (FAdeA). Allí se anunció que se harían 40 aviones IA-63 Pampa III, se mejoraría el Pucará, que se buscaba avanzar en el proyecto de un avión de la Unasur y sobre la base de un prototipo chino, se construiría un helicóptero. También, en coordinación con la sociedad estatal INVAP (Investigaciones Aplicadas S.E.), se dijo, que se buscaba trabajar en el desarrollo y producción de Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) -drones-.

Taller mecánico

Los objetivos antes referidos están hoy, en gran medida, desactivados, paralizados o se realizan a ritmo muy lento. Y para dolor de todos, el secretario general de la Asociación del Personal Aeronáutico (APA), Luis Ortega, ha señalado que «Varios programas de trabajo no se concretaron; se están produciendo chalecos antibalas y vallas, pero no otras tareas relacionadas a la aeronáutica».

Mientras tanto, el gobierno nacional no plantea una política integral, previsibles y de largo alcance en la temática, con valor agregado de inteligencia argentina y, como en otras ocasiones, buscan encontrar soluciones y acotar gastos, sólo despidiendo trabajadores, lo que es inaceptable.

Para colmo, el Ministro de Defensa de la Nación Oscar Aguad, el 2 de octubre, cuando estuvo en Córdoba para presentar aviones que fueron comprados a U.S.A., declaró que la fábrica debe ser "un gran taller de mantenimiento y reparación de aviones".

Defender a FADEA y sus fines

Resulta de vital importancia defender la empresa, el capital humano de la misma y sus logros. Ello constituye un deber para con el esfuerzo de tantas generaciones y un compromiso para con las que vendrán, a las que les debemos dejar posibilidades

de ser y hacer, en ámbitos en los que la inteligencia y el esfuerzo argentinos se potencien para todos. No podemos permitir que un polo de desarrollo industrial como FAdeA se lo termine de desmantelar y dejándolo para tareas que no son para lo que ha sido creado. No es lo mismo que la fábrica sea un polo de desarrollo aeronáutico y espacial, que consolidarla sólo como un taller para el mantenimiento y reparación de aviones.

Miguel Julio Rodríguez Villafañe