



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
24 ABR 2010	
Recibido.....	1605.....Hs.
Exp. N°.....	23676-PJ.....F.V.

Proyecto de Declaración

La Cámara de Diputados de la provincia de Santa Fe declara su profunda satisfacción por la decisión del Gobierno Nacional de iniciar la reactivación de la **Fábrica de Aviones de Córdoba**, que fuera reestatizada en el mes de agosto del año pasado y que en este mes de abril reiniciará su producción, abasteciendo con aeropartes y conjuntos a su par brasilera Embraer.

RICARDO PEIRONE
Diputado Provincial

Fundamentos

Sr. Presidente:

Como argentinos y particularmente como peronistas, nos interesa remarcar la recuperación de manos de la Lockheed, de la que fue en sus inicios, en un hoy lejano 1927, la primera fábrica militar de Latino América.

Antecedentes

Es de estricta justicia, aún con las particularidades y contradicciones de todo proceso de la vida política de nuestro país, recordar y poner el acento en aquellos hechos que son verdaderos hitos en la búsqueda del desarrollo de nuestra nación.

La historia de la FMA comenzó el 8 de junio de 1926, cuando el Poder Ejecutivo de la Nación, a cargo de Marcelo Torcuato de Alvear, decide formar una comisión para impulsar la creación de la Fábrica Militar de Aviones y designa a Domingo Selva, de la Dirección General de Ingenieros, y al mayor Francisco de Arteaga, de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército. Mientras que el 10 de noviembre de 1926 se realizó la colocación y bendición de la piedra fundamental de la FMA donde el 2 de enero de 1927 comienzan los trabajos de construcción de la primera Fábrica Militar de Aviones de América del Sur.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Aunque formalmente inician las tareas el 10 de octubre de 1927, con un acto que dio comienzo a las 10 con la presencia de entre otros, el general Agustín P. Justo (más tarde presidente de facto) y el gobernador Ramón J. Cárcano. La fábrica estaba compuesta por 8 edificios de tejas rojas y se cuenta en el libro de Arreguez que "Justo lo invitó a Cárcano a dar paso a la corriente eléctrica y a las 11.30, cuando el interruptor cubierto con una cinta argentina estableció el contacto, las máquinas comenzaron a trabajar. Los operarios, sin demoras, iniciaron la tarea de construir componentes del que sería, en poco tiempo, el primer avión en serie de fabricación nacional bajo licencia: el AVRO K-504 GOSPORT".

A partir de allí comenzaría una verdadera revolución en la industria nacional porque, además de las actividades específicas que dieron origen a la Fábrica Militar de Aviones, se sumarían en carácter permanente o experimental la fabricación y reparación de instrumentos industriales y automotores; fabricación y reparación de paracaídas; de automóviles, tractores, motocicletas, y repuestos; producción metalúrgica de fundición y forja; construcción de automóviles y lanchas de plástico; fabricación de instrumentos de vuelo; de fusiles y ametralladoras para el Ejército, como así también desarrollo y construcción de un vehículo de colchón de aire; cohetes y artefactos espaciales.

Con la segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen en 1929 se inició la instalación de un taller de motores y se construyó durante ese año el primer motor: el FMA Lorraine Dietrich. Más tarde, en 1930, los talleres pasan a integrar el Servicio de Fabricación con el nombre de Fabricación de Motores. Y luego, en 1948 se crea la Fábrica de Motores de Aviación.

La misma alcanzaría su desarrollo pleno unos años después, de la mano del Brigadier San Martín, en el período de la primera década que vivió este país bajo un Gobierno justicialista.

El Brigadier San Martín, enmarcando su tarea en la construcción de un proyecto nacional, profundizó el desarrollo de un polo productivo, con epicentro en Córdoba, dedicado a la fabricación de material aeronáutico, insumos para la industria pesada y semi pesada, del transporte y de vehículos livianos.

De allí salieron las motocicletas Puma, los rastrojeros y el primer intento de un desarrollo autónomo en materia aeronáutica, con la fabricación de los Pulqui, Pulqui I y Pulqui II.

La Guarnición Aérea Militar de Córdoba era la más grande de Sudamérica, contaba con la Fábrica Militar de Aviones, la Escuela de Aviación Militar, la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica, el Instituto Universitario Aeronáutico y dos barrios de oficiales donde habitaban los superiores y el barrio Aeronáutico construido a fines de la década del 40. Pero, lo más importante es que la evolución de la infraestructura creada en ese lugar alcanzó un poderío industrial inédito que tuvo a Córdoba como protagonista fundamental.

Gral. López 3055 - (S3000DCO) Santa Fe - Argentina



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Vuelta a la Fuerza Aérea

Luego del derrocamiento de Perón por la Revolución Libertadora, en 1956 la IAME recobra el nombre de Fábrica Militar de Aviones hasta que por el decreto 766 del 23 de enero de 1957, se crea un nuevo organismo con la misión fundamental de retomar la industria aeronáutica. Se denomina Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas (DES-FIA), empresa del Estado. En aquellos años contaba con 8.273 empleados, 21.700 m² de superficie, 3.500 máquinas herramientas y una potencia instalada de 19.500 hp.

Desde el 31 de diciembre de 1967 y hasta el 26 de diciembre de 1968, las fábricas ligadas al material aeronáutico de DINFIA vuelven a reunirse bajo el nombre originario de Fábrica Militar de Aviones. Se dispone la transferencia sin cargo al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina de los inmuebles, gabinetes, laboratorios y talleres. Y el 27 de diciembre de 1968 la FMA pasa a denominarse Área de Material-Córdoba (AMC) y dependerá del Comando. Ya habían pasado por sus talleres y laboratorios las mejores aeronaves de su época, como el Pulqui I, el Pulqui II, el Pucará y el Pampa. Y empezaban a ser un recuerdo que en sus instalaciones nacieron las motocicletas Puma, los tractores Pampa, los automóviles Institec y los utilitarios Rastrojero. La dictadura de 1976 a 1982, si bien intentó recuperar su producción, no lo consiguió. Apenas en 1978 se consideró la realización de un programa para retomar los primeros lugares de la industria aeronáutica mundial en coincidencia con el requerimiento de la Fuerza Aérea que necesitaba un nuevo avión de entrenamiento avanzado que reemplazara a los Morane-Saulnier MS-760 París.

Llega la democracia y el final

Por supuesto, este proyecto no era compatible con los intereses del paradigma dominante a nivel internacional, situación que nos llevó a la cancelación definitiva de este proyecto. Los últimos dos presidentes que tuvieron injerencia en el destino de la FMA fueron Raúl Alfonsín y Carlos Menem. El último caudillo radical, en diciembre de 1987, para solucionar el ahogo financiero en la producción aeroespacial y aeronáutica, constituyó la Fábrica Argentina de Materiales Aeroespaciales (FAMA), con un 46% de capital del Estado argentino, 44% del consorcio Aeritalia y 10% de la empresa Techint. Pero no duró mucho la iniciativa. Y el presidente riojano, desde abril de 1990, le dio garantías al Gobierno norteamericano de la desactivación del proyecto Cóndor y así lo hizo efectivo el ministro de Defensa Erman González, quien el 28 de mayo de 1991 anunció la desmantelación junto con drásticas medidas de austeridad y la puesta en marcha de un plan de privatizaciones. Disuelta FAMA, toda la Fábrica Militar de Aviones fue entregada a la empresa norteamericana Lockheed Martin, que no diseñó ni fabricó ni una sola aeronave, y apenas cumplió con una parte del contrato que especificaba el mantenimiento de componentes y aviones de la Fuerza Aérea Argentina.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

En nuestros días

Hoy, todos estos edificios están intactos, como los proyectaron y vieron crecer sus fundadores, operarios, ingenieros, pilotos, mecánicos y técnicos; pero lo que ya no atesoran son la tecnología y el desarrollo de aquellos años. Aún así, se resisten al paso del tiempo y al abandono del que son víctimas en la actualidad.

En estos días el Gobierno nacional ha comenzado a recorrer un camino que se espera termine con la recuperación de ese polo industrial, técnico y de formación profesional que aún resiste.

La voluntad puesta por el Gobierno Nacional en el renacer de este proyecto, que intenta volver a recrear al Área Material Córdoba, como centro de desarrollo tecnológico industrial independiente, merece, cuanto menos que, como militantes que todos somos, lo recordemos como un hito dentro de nuestra historia, en la búsqueda de un desarrollo independiente y sustentable.

Hoy, esta industria, que emplea a mil trabajadores, menguada en casi un ochenta por ciento en lo que fue su mejor momento (cinco mil operarios), solo va a estar dedicada a una complementación para la fabricación de los aviones Embrear, que justamente se producen en Brasil.

La pérdida del rumbo, en cuanto a un desarrollo independiente, ha permitido que otro miembro de esta alianza del Mercado Común del Sur, ocupe hoy el primer lugar en la producción de material pesado, no sólo aeronáutico sino aeroespacial.

Los convenios de complementación nos permiten hoy la reactivación de la que fue el Área Material Córdoba.

Creemos importante, y en el mismo sentido que el sostenido por el Diputado Marín, en oportunidad de su reestatización, en septiembre del año pasado, que hoy, en abril de 2010, y en el día de su puesta en marcha, brindemos nuestra apoyo de viva voz, adhiriendo a lo que es la intención manifiesta de un desarrollo nacional sostenido y autosustentable y la búsqueda de una profunda integración con otros países de América Latina.

MARÍN

RICARDO PEIRONE
Diputado Provincial