

EL PROBLEMA DE LA AVIACIÓN CIVIL Y EL EJÉRCITO

POR EL

General Francisco M. Vélez

Según la información de la prensa diaria, una comisión de caracterizadas personas vinculadas a la Aviación Civil se entrevistó con el primer magistrado solicitando que esta pase nuevamente a depender del Ministerio de Guerra; al efecto presentáronle un petitorio firmado por autoridades provinciales, presidentes de instituciones aeronáuticas y de buen número de pilotos, en el cual se expresan las razones que fundamentan el pedido. La misma información agrega que el Presidente se habría mostrado partidario de la unificación de los servicios aeronáuticos que funcionan en el país.

La noticia tiene importancia fundamental, pues coloca sobre el tapete de actualidad una cuestión que envuelve grandes intereses nacionales y privados no tenidos en cuenta suficientemente hasta aquí. Y no es que haya faltado la visión de ello a nuestras autoridades y cultores del vuelo mecánico; pero factores de diverso orden han intervenido anulando esfuerzos y contrariando propósitos hasta llevar a la Aviación Civil a la situación en que hoy se encuentra.

Nuestra aviación surgió de la acción privada como consecuencia del movimiento mundial respectivo, prohiado entusiastamente por un núcleo de jóvenes de espíritu selecto que encabezaron Jorge Newbery y Alberto R. Macías; éstos buscaron el apoyo del Estado que lo acordó de inmediato por intermedio del Ministerio de Guerra y nació, entonces, la Aviación Militar que asumió la superintendencia en todo lo referente a aeronavegación. Esta medida importaba el apoyo decidido del Estado, pero también unidad de criterio con vistas a la defensa nacional; en esto último fundaron sus disidencias los partidarios de una aviación de sport, disidencias

que condujeron a la separación de la Aviación Civil, primero, y a su completa independencia, de la militar, después.

La presentación mencionada significa que ha bastado corta permanencia en esta última situación, para convencer a gran parte de su personal que la independencia no era suficiente para asegurarle el desarrollo deseado, puesto que en vez de progresar declina, pese a los recursos acordados, fuente principal de las disidencias y anhelos de las entidades civiles.

¿Conviene al país y en particular al ejército, que la Aviación Militar se encargue nuevamente de aquella en la forma que lo estuvo antes, es decir, como una rama de la misma? Creemos que no, pero consideramos también que debe existir entrambas aviaciones relaciones estrechas y criterio uniforme en cuanto a formación de pilotos, adopción de material y régimen de servicio.

Para mayor claridad condensaremos nuestras reflexiones en tres puntos de vista: Ministerio de Guerra, Aviación Militar y Aviación Civil.

Ministerio de Guerra

La experiencia hecha prueba que los recursos acordados por el Estado para el fomento de la Aviación Civil, más los que hoy le aporta el peculio privado, son insuficientes para su desarrollo: si Guerra se hace cargo de ella, estos últimos desaparecerán, resultando escasos los primeros aún para mantenerla en la situación actual que, en consonancia con los términos de los citados representantes, es casi de liquidación. En consecuencia sería necesario aumentar las partidas actuales que, con el consiguiente incremento, deberán pasar al presupuesto de guerra.

Sabido es, por otra parte, que el Ministerio de Guerra ha llegado al extremo límite en la reducción de gastos, sacrificando sueldos, dotación de personal y ganado a las unidades e instrucción de los cuadros superiores — maniobras — a fin de mantener en mediana eficiencia el precario pié de paz actual, cuyos cuadros, a pesar de una actividad abrumadora, no alcanzan a bastar las necesidades del servicio, crecientes de día en día. Sin embargo de esto, que es perfectamente conocido del P. E. y las Cámaras, cada vez se le requiere mayor amplitud y eficiencia en los servicios y, al mismo tiempo, reducción de su presupuesto, condición agravada por el

constante encarecimiento de los aprovisionamientos para el ejército.

En presencia de estos antecedentes, ocurre preguntarse si conseguiría el Ministro los créditos necesarios para el sostén, fomento y desarrollo de la Aviación Civil y, en todo caso, si le conviene encargarse de un servicio que no es de su incumbencia directa, mientras los propios se realizan con tantas dificultades. Es indudable que no; pregúntesele al Ministro de Marina si le conviene encargarse, en iguales términos, de la marina mercante.

Aviación Militar

Pero si para el Ministerio de Guerra la incorporación de la Aviación Civil importa una cuestión técnico-burocrática de presupuesto, difícil de solucionar, a causa del concepto erróneo de que cuanto depende de esta Secretaría de Estado significa preparación bélica, para la Aviación Militar comportaría verdaderos trastornos.

Por lo pronto, el elemento y criterio con que deben desenvolverse ambos servicios son en absoluto distintos, aun cuando concuerden en algunos puntos, como en condiciones generales de material y preparación de pilotos. Ello impone un desdoblamiento de la personalidad del Director General en dos órdenes de actividades; una especial, concreta y rígida — la militar — y otro multiforme y amplia — la civil. Suponiendo que se encuentre el hombre orquesta capaz de tal diversificación con eficiencia en los dos sentidos, restarían aún inconvenientes de orden prácticos imposibles de solucionar en las condiciones actuales.

Comenzarían éstos con la dotación de personal técnico para los numerosos aerodromos civiles que los mismos peticionantes indicaron sería rennesario relevar, de tiempo en tiempo, con el de la Fábrica de Aviones; igual cosa ocurriría con el restante personal para subsanar cuantas fallas se presenten en el servicio, puesto que éste se realizaría bajo la responsabilidad del Director General. Piénsese un momento en el número y calidad de los reemplazos que requerirán los aerodromos existentes, los que se creen, las líneas de vuelos, plazas de aterrizaje, estaciones de nafta, depósitos de material, talleres, etc. etc., que la Aviación Civil debe establecer y mantener en constante actividad.

Sin contar los trastornos que implicaría para la Fábrica de Aviones la remoción frecuente de sus mecánicos y operarios especializados, lo que la convertiría en depósito o escuela de tales ¿de dónde saldría el restante personal de emergencia necesario? Del ejército, sin duda, con grave detrimento de su Aviación Militar distraída en funciones extrañas al objeto de su creación.

Pero los inconvenientes no paran aquí. Nuestra Aviación Militar desarrollada, por la fuerza de las circunstancias, a expensas de las unidades del ejército a causa de no constituir arma ni tener escalafón propio en la Ley Orgánica, está gravitando en forma desequilibradora, a pesar de que su personal le es ya escaso, sobre la dotación orgánica de aquellas. ¿De dónde se sacará, pues, el nuevo personal necesario? Fatalmente tendría que recurrir al propio, de la Aviación Militar, con perjuicio de sí misma, o requerirlo de las unidades del ejército que, ya hemos dicho, están reducidas al límite extremo.

No quedaría, en consecuencia, otro medio de resolver la cuestión que ampliar los cuadros y aumentar el personal especializado del ejército, lo cual se traduce en aumento del presupuesto de guerra, cuyas dificultades hemos expuesto.

Aviación Civil

Para la generalidad de las personas extrañas al ejército y que es la casi totalidad del pueblo de la Nación, aquel constituye un depósito de personal y material listo para ser empleado en cualquier servicio público que lo requiera, partiendo de la base que no pocas veces la necesidad obligó darle tal destino; es posible que esta creencia induzca la idea de que es factible lo solicitado. Sin embargo no es así. El ejército tiene un objetivo serio que justifica su existencia y le reclama constante preparación; cuando se lo distrajo de ella fué siempre de manera transitoria y para salvar situaciones apremiantes que comprometían el orden o la fortuna nacional, caso distinto del que examinamos.

Seguramente la Aviación Civil se beneficiaría en cuanto al régimen de servicio, disciplina y métodos de trabajo; pero los aportes que recibiría del organismo militar, mientras no se le asignen a éste los recursos necesarios, no podrían ir mucho más allá. Mas

aún, cuando el Ministro se vea forzado a reducir su presupuesto, no efectuará la poda en las partidas correspondientes a las unidades y servicios esenciales del ejército, sino en las accesorias, vale decir, en las del orden de la Aviación Civil. Ella no ganaría, pues, mayormente con la anexión lisa y llana al organismo militar.

En nuestro sentir, la solución real del problema es prematura todavía para nuestro país y consistiría en la creación de un Departamento — Ministerio de Aviación — con dos Subsecretarías; una correspondiente a la Escuadra Aerea Nacional y la otra a la Aviación Civil; las aviaciones del ejército y la marina son órganos propios de estas instituciones que no deben ser distraídas con funciones extrañas a las mismas.

Mientras perduren las actuales circunstancias y llegue la oportunidad de encarar la solución definitiva, podría adoptarse un temperamento intermedio que, comportando los factores morales y materiales buscados, propulse el progreso de la Aviación Civil.

Ellos podrían ser, p. e.: 1°. Poner al frente de la misma un oficial superior o jefe en retiro, de preferencia procedente de la especialidad; 2°. Asignarle los recursos necesarios e independientes; 3°. Establecer su dependencia técnica en cuanto a material, del Ministerio de Guerra; 4°. Adoptar los reglamentos del ejército en lo relativo a régimen de servicio, disciplina y formación del personal; 5°. Dar preferencia en los empleos al personal patentado procedente del ejército con antecedentes intachables documentados.

En estas condiciones u otras análogos, estimamos que la Aviación Civil puede ser adscripta a cualquiera de los ministerios.