

## Francisco Halbritter, *Historia de la industria aeronáutica argentina (Tomo I)*

Buenos Aires, Asociación de Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2004, 478 páginas.

por Carlos de la Vega<sup>1</sup>

Hay algunas obras que, a pesar de no encuadrarse en los parámetros canonizados por la “academia” ni ser su autor miembro de esa cofradía, están destinadas a transformarse en un fulcro ineludible de los estudios de aquella. Probablemente los dos monumentales tomos de Francisco Halbritter sobre la historia de la industria aeronáutica argentina sea una de ellas. Editada en 2004 por la Asociación de Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica del Círculo de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), fue auspiciada por Lockheed Martin Aircraft de Argentina S.A (LMAASA), constituyendo uno de los pocos aportes incontrovertiblemente positivos del no muy feliz paso del gigante norteamericano de la producción de armamento por la concesión menemista de la Fábrica Militar de Aviones (FMA) radicada en la Ciudad de Córdoba.

El autor de esta obra es un personaje más que singular. Húngaro naturalizado argentino, Francisco Halbritter, cursó hasta quinto año de Ingeniería Naval y Mecánica en la Universidad de Buenos Aires (UBA) para luego seguir otros derroteros, estudiando hidráulica, neumática, soldadura eléctrica y control de calidad. Trabajó durante años en el sector metalúrgico y para variar un poco de actividad, se dedicó también a la gestión técnica y administrativa de redes de agua en San Carlos de Bariloche. Actualmente reside en La Cumbre, Provincia de Córdoba.

Sin embargo, a pesar de los orígenes navales de la formación intelectual de Halbritter su pasión más grande ha estado en el aire y no en el agua. Ha sido editor y director de dos revistas dedicadas a la actividad aeronáutica, *Aero Agro* y *LV-Lima Victor*, y en ese derrotero se abocó a realizar un increíblemente minucioso registro de la historia de la industria aeronáutica nacional, tanto en la vertiente que impulsó el Estado, como en la que protagonizaron diversas iniciativas privadas. Todo ese trabajo se volcó en los dos voluminosos tomos de su obra antes mencionada.

El segundo tomo de lo que podría considerarse la *opus magna* de este autodidacta de la aeronáutica se enfoca principalmente en la historia de las empresas privadas argentinas que durante la segunda mitad del siglo XX se aventuraron en la riesgosa y difícil actividad de la producción aeronáutica, como la cordobesa Aero Boero o la sanjuanina Chincul. Este tomo tiene sus propias particularidades que

---

<sup>1</sup> Licenciado en Filosofía, Especialista en Economía Política. Secretario de Gestión Institucional de la Facultad de Matemática, Astronomía, Física y Computación (FAMAF) de la Universidad Nacional de Córdoba (UNC).

serán dejadas para otra ocasión.

El primer tomo, en cambio, aborda principalmente los esfuerzos estatales por poner en marcha el desarrollo y la fabricación nacional de aeronaves en el contexto de un país que no se había logrado industrializar previamente como era el caso de los líderes mundiales de esta actividad. En este intento, la FMA, con las diferentes denominaciones que fue tomando a lo largo de su historia (Instituto Aerotécnico –I.A–, Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado –IAME–, Dirección Nacional de Fabricación e Investigación Aeronáutica –DINFIA–, Fábrica Argentina de Materiales Aeroespaciales –FAMAF–, etc), fue la columna vertebral de la industria aeronáutica argentina.

Halbritter estructura este primer cuerpo de su trabajo de investigación en ocho capítulos y tres apéndices individuales y aunque el eje principal va a ser el esfuerzo estatal por desarrollar la industria aeronáutica, cerca de la mitad del libro está dedicado a los pioneros de la actividad en la Argentina, lo que incluye personas individuales y algunas instituciones, como los aeroclubes, y empresas privadas. Luego de dar cuenta de estos primeros años, el autor se adentra en lo más meduloso de este primer tomo, la FMA y su multifacética, y tantas veces frustrada, trayectoria.

El libro de Halbritter no es una obra analítica o historiográfica en el sentido clásico. En ocasiones se presenta más bien como un catálogo de productos, personajes o hechos. Uno de sus aportes más singulares es una extensa colección de fotografías de época y dibujos de perfiles de los aviones de los que está hablando. También se pueden encontrar los listados de las matriculas, fechas de alta y baja, usuarios y cifras de producción de muchas de esas aeronaves; o de los organismos que integran la evolución institucional de la aviación civil y militar argentina, con sus fechas y legislación de creación. Por momentos toda esa información puede parecer confusa, demasiado diversa y abigarrada, pero eso mismo la constituye en una formidable fuente de consulta para cualquier investigación ulterior. Los archivos históricos nacionales sobre la actividad aeronáutica argentina, especialmente en lo industrial, suelen estar incompletos, muchas veces en mal estado de conservación y de no fácil acceso. En el caso de la FMA, la mayor parte de sus Memorias se encuentran guardadas en la Dirección de Estudios Históricos de la FAA ubicada en la entrada por calle Viamonte del edificio Alas I, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; pero más allá de la buena disposición de quienes trabajan ahí, las condiciones de resguardo del material es sumamente precario y faltan registros de decenas de años. En Córdoba, en la sede de la actual FAdeA (Fábrica Argentina de Aviones “Brig. San Martín”) hubo momentos en donde no era mal visto mandar a la basura archivos para hacer espacio. Estas deficiencias en la preservación de los elementos que permiten reconstruir adecuadamente la memoria histórica de la actividad, especialmente de su faz industrial, no es ajena a lo ocurrido en otras áreas de la administración pública y le da enorme valor a la meticulosa tarea de Halbritter.

El libro también contiene algunas observaciones que, aunque no estructuradas entorno a un marco conceptual riguroso en términos epistemológicos, no por eso son menos reveladoras del contexto nacional y de las dinámicas propias de la FMA en las que se intentó construir una industria aeronáutica en un país periférico y no desarrollado. Algunos breves ejemplos ilustrarán de qué se trata.

En 1943 el bloqueo norteamericano a la Argentina por no declararle la guerra a la Alemania nazi impidió la llegada de los tubos de acero para fabricación en la FMA de los aviones de entrenamiento Focke Wulf Fw-44J adquiridos al país germano en 1936. Argentina carecía de una industria para fabricar estos insumos y los aviones debieron terminarse en madera.

Ha sido narrada hasta el cansancio la historia de los célebres ingenieros alemanes que llegaron en tiempos de las dos primeras presidencias de Juan D. Perón a trabajar a la FMA. De ellos el más conocido es Kurt Tank, “padre” del *Pulqui II*, uno de los primeros aviones a reacción del mundo, desarrollado y fabricado en Argentina a fines de la década de los cincuenta. Halbritter nos recuerda que no solo los alemanes llegaron para trabajar por aquellos años en la FMA, sino que hubo otros europeos como Émile Dewoitine, creador del *Pulqui*, avión también a reacción que voló por primera vez en Córdoba en 1947; o el italiano Césare Pallavicino. Todos ellos se habían instalado en el país luego de finalizada la Segunda Guerra Mundial con gran parte de los hombres que integraban sus equipos de trabajo en las empresas de las que provenían en sus países de origen. Pero a través del relato de las vicisitudes de estos personajes en Argentina y en la FMA, se van vislumbrando las enormes dificultades que hubo para integrar realmente a estos especialistas a los grupos técnicos que se desempeñaban en la Fábrica cordobesa. De hecho, del grupo de los ingenieros “estrellas”, solo el alemán Reimar Horten, especialista de talla mundial en alas volantes, se quedaría en el país más allá de la caída de Perón. Los demás emigrarían a otros países o retornarían al propio en pocos años. Varias causas se aunarían para este desenlace. La más dramática sería el revanchismo de clase que pondrían en marcha los que derrocaron a Perón en 1955 pretendiendo borrar todo vestigio de su obra lo que, entre otras cosas, obligó a Tank a irse de Argentina. Pero no sería solo eso, ya antes Dewoitine y Pallavicino habían partido por la falta de un horizonte claro para la industria de la que eran parte. Halbritter rescata un libro de Horten editado en Alemania, denominado *Nurflügel*, en el que relata sus vivencias trabajando en Argentina y en donde se puede ver como el deseo peronista de desarrollar una industria aeronáutica en la frontera tecnológica de su época chocaba con las necesidades políticas más inmediatas y las reales capacidades del país dificultando los avances diarios.

El otro gran tema que va a aparecer en el libro de Halbritter es la, por lo menos, ambigua actitud de la FAA respecto de la FMA, a pesar de ser aquélla la propietaria y administradora de ésta hasta su concesión a LMAASA en 1995. Tanto en el relato de como el brigadier general Heriberto Ahrens, Comandante en Jefe de la FAA en 1956, decide reequipar su Fuerza con aviones norteamericanos bloqueando la posibilidad de que el *Pulqui II*, aún con las deficiencias que tenía, llegara a la producción en serie y por lo tanto condenando al programa a su cierre; como en la descripción de las internas a fines de los años '60 sobre si desarrollar el IA-58 *Pucará*, uno de los aviones más exitosos de la historia de la FMA, o comprar en Estados Unidos el avión contrainsurgencia OV-10 *Bronco*; exponen un elemento central para explicar el fracaso en el largo plazo de la fábrica de aviones cordobesa. Definitivamente, la FAA como institución nunca estuvo íntegramente comprometida con la FMA y con el desarrollo aeronáutico nacional, y los miembros de la Fuerza que sí mostraron

compromiso con esta misión fueron más bien la excepción que la regla.

Son innumerables los demás datos y elementos que surgen del tomo 1 de esta *Historia de la industria aeronáutica argentina* y que serían relevantes para cualquier estudio que se emprenda del desarrollo aeronáutico argentino, sea desde el punto de vista histórico, político, económico o tecnológico. El propio autor no se priva de dejar varias reflexiones a lo largo de su trabajo, aunque globalmente la obra tiene otra fisonomía y orientación.

Por supuesto, también se acusan faltantes en el libro. Se le podría reprochar la ausencia de un análisis, o al menos de una recopilación de datos, económicos y organizacionales respecto de FMA a lo largo de su historia. No sería una tarea sencilla, pero la información está disponible, al menos de forma fragmentada, en las Memorias de la empresa ya mencionadas más arriba. Esto permitiría conocer más en profundidad la dinámica interna de esta entidad y sus vinculaciones con el entorno que le tocó vivir en cada una de sus etapas. Por ejemplo, la escasez de personal técnico especializado producto de ser una industria tecnología intensiva en un país productor de bienes primarios; y las bajas remuneraciones que se pagaban que fomentaban la constante emigración de los mejores trabajadores; fueron dos problemas recurrentes a lo largo de la historia de la fábrica que están bien expuestos en los archivos y explican buena parte de los problemas que debió enfrentar esta empresa durante su vida. Estos temas, el libro no los aborda. De modo análogo, no hay un desarrollo de las derivaciones que tuvo la Fábrica de aviones en la industria automotriz argentina. No obstante, también debe reconocerse que una indagación de esta naturaleza probablemente hubiera requerido otro trabajo específico por sus particularidades, metodológicas y de contenido, y por la propia extensión que hubiera demandado.

Otra instancia que es nombrada muy brevemente por Halbritter y es sumamente ilustrativa de los modelos de país en pugna en Argentina entorno a las iniciativas industrialistas como la FMA, es la interpelación de la Cámara de Diputados de la Nación al ministro de Guerra, general Manuel A. Rodríguez y al ministro de Marina, capitán de navío Eleazar Videla realizada en 1935. En ella, el diputado por Santa Fe del Partido Demócrata Progresista, Julio Noble, puso en cuestión la viabilidad y la utilidad de contar con una industria aeronáutica nacional.

No obstante, las críticas que puedan hacerse, no caben dudas de que el texto de Halbritter es ineludible para cualquier estudio del intento de crear y consolidar la industria aeronáutica en Argentina; y a través de ello, se torna también de enorme valor para aproximarse a los esfuerzos realizados para la industrialización general del país y para concretar el anhelo del desarrollo nacional, con sus promesas, logros y frustraciones.

Esta obra es uno de esos libros que el volumen físico y algunos rasgos de su disposición interna pueden parecer desalentadores de su lectura, pero en cuanto se la comienza a consultar aquí o allá, empieza a atrapar; hasta que uno decide sentarse tranquilo para comenzar con cuidado y atención por la primer página.