

## Capítulo 23, El Poder Aéreo de los Argentinos

Ver Nota <sup>38</sup>

- Cada vez que hace referencia a Güiraldes usted se transforma.

-Güiraldes me distinguió con su amistad cuando ya sus fuerzas declinaban. Aún así vivía en constante defensa de los nuestro, de nuestra nacionalidad. Y lo hacía como sólo puede hacerlo un “gaucho”, con hidalguía incansable. Para él Aerolíneas Argentinas debía volver a manos argentinas y servir a los objetivos y desarrollo de la Argentina. Sabía muy bien lo que significaba que estuviera en manos extranjeras. Aquí tengo uno de sus libros, y si usted me lo permite le leeré unos párrafos.

Durante la campaña, Güiraldes hizo llegar su libro al actual Presidente de la Nación convencido de que lo leería y comprendería la enorme responsabilidad que le cabría al asumir la primera magistratura... Luego de su primer viaje a España, Kirchner olvidó las recomendaciones de quien fuera un hito en la defensa de la aviación civil. A dos años de asumir, las consecuencias de tal determinación están a la vista...

Verá cómo el sueño de un pionero como Güiraldes y el futuro que auguraba para nuestro Transporte Aerocomercial fue truncado por un grupo de políticos y corruptos que actuaron en la década del 90 y aún hoy siguen en el gobierno. Aquí va:

El avión, protagonista del Siglo XX

*El nuestro es el siglo del avión, y tal vez haya que evocar la primera hacha de sílex del hombre primitivo o el descubrimiento de la rueda para hallar otras innovaciones tecnológicas de consecuencias tan vastas y profundas sobre la vida humana.*

*Hasta el despegue del primer vuelo, el hombre se había regido por conceptos de superficie. Sus comunicaciones e intercambios habían sido realizados por tierra o mar. El poder de las naciones se medía en fuerzas de superficie, y el dominio del mar significó la supremacía mundial a medida que fue creciendo la interdependencia de los pueblos.*

*Al usar el ininterrumpido océano atmosférico, sólo limitado por la capacidad de los medios que lo surcan, el hombre usufructuó una nueva dimensión evadiéndose de la tiranía de la gravedad. Esta nueva era alteró profundamente las bases políticas,*

---

<sup>38</sup> libro del mismo nombre escrito por el Comodoro (R) Juan José Güiraldes en 1979. El “Cadete” Güiraldes, como lo llamaban sus amigos, tras una extensa carrera que lo llevó, entre otros logros a la presidencia de Aerolíneas Argentinas en 1962, falleció en Buenos Aires el 17 de septiembre de 2003. Sus últimas palabras fueron para su esposa y para su querida Aerolíneas, la que estaba empeñado en recuperar para los argentinos. Güiraldes afirmaba: **“Escribir este libro fue para mi un deber de conciencia. La generación inicial que creó y se ocupó del poder aéreo unificado ha dejado de estar en actividad y tiene necesidad de transferir la posta, de explicar a los más jóvenes cómo se llegó a la situación actual que para ellos es apenas un punto de partida”**.

*económicas y sociales del mundo. Las distancias ya no se cuentan en kilómetros o millas, sino en horas de vuelo*

*Si la geografía es factor importante en la determinación de la política de los Estados, las nuevas perspectivas introducidas por la aviación condujo a renovadas concepciones políticas, económicas, sociales y estratégicas, variando los términos de las relaciones de poder. Si en el siglo XIX el almirante Mahan podía equiparar Poder Naval con Poder Mundial, todos sabemos que en este siglo no hay poder sólido sin Poder Aéreo.*

*Aún no han transcurrido tres cuartos de siglo desde el día en que el hombre logró materializar su sueño de separarse de la superficie y emular el vuelo de los pájaros. Las máquinas aéreas, luego de usufructuar el medio, han participado ya en varias contiendas armadas, en las cuales el avión fue un factor decisivo de la victoria. Hoy, tras dominar todo el ámbito terrestre, el avión es el instrumento que sirve para reformular el balance político del mundo.*

*Asistimos a un momento difícil y confuso. La aeronáutica militar ha probado la razón de su existencia y su extraordinaria importancia en las costosas y sangrientas experiencias de las guerras y luchas armadas de este Siglo XX. Pero, cualquiera sea el valor de la aeronáutica en la resolución de las guerras y los conflictos armados, es indispensable comprender que su importancia está dada también por sus grandes posibilidades fuera del campo bélico.*

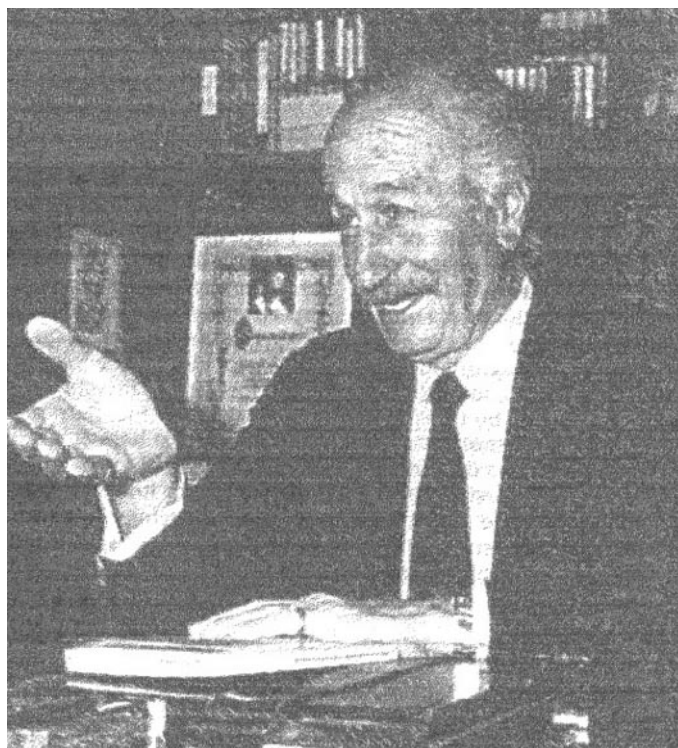
*En pocas materias como en ésta, la confusión acerca de sus características esenciales y el desconocimiento de su ubicación exacta en el marco de los intereses nacionales, o los intereses creados – no siempre coincidentes con los intereses generales de la Nación – pueden producir resultados nefastos. En pocos rubros como en éste la ausencia de una lúcida visión de conjunto puede distorsionar tanto la posición concreta de personas, inclusive de buena fe. No puede ser de otro modo ya que, a fuer de novedosa, dinámica y veloz, la actividad aeronáutica es muy sensible a los errores de enfoque y dirección. Cualquier demora en dar un paso necesario puede producir atrasos de difícil, por no decir de imposible recuperación.*

*Es también cierto que la Argentina ha vivido desgarrada entre sectores que pretendían aprovecharse de todo, o lo confundían con sus intereses sectoriales. Ojalá se vaya abriendo camino en el país – como signo de madurez y condición para un destino de libertad y grandeza – el convencimiento de que cada sector hace un pésimo negocio, inclusive para sus conveniencias particulares, cuando pretende anteponerlas a las de la Nación.*

*Para todos los países del mundo, la actividad Aeronáutica y Espacial constituye un motor de modernización. El avance de la ciencia, el desarrollo de la industria y el comercio, la ampliación del horizonte artístico y cultural, el enriquecimiento material y espiritual de la Nación no son ajenos al dominio del Aire y la conquista del Espacio.*

*Hace treinta años (1949), en un artículo que publicó la Revista Nacional de Aeronáutica, definimos como Poder Aéreo a “la capacidad de una Nación de ejercer*

*acciones por medios aeronáuticos en beneficio de los campos social, económico y político de nuestra Nación. A su vez, los intereses aeronáuticos son los intereses de la Nación protegidos por el Poder Aéreo, siendo el ejercicio de esas acciones realizados a través de medios propios. No pueden ser “prestados”.*



*Las acciones desarrolladas mediante el Poder Aéreo se producen en el aire o el espacio, pero los intereses aeronáuticos suscitados por ese poder aéreo deben estar también sólidamente asentados en tierra. La infraestructura de la industria aeronáutica, la formación del personal, la política aérea de la Nación y **la conciencia aeronáutica** de la población definen el Poder Aéreo del país y la extensión de sus intereses aeronáuticos. Cuanto mayor sea la cantidad de aeropuertos, más moderno su sistema de control y ayuda a la navegación, mejores sus talleres y mejor su industria aeronáutica, cuanto más intensa sea la actividad aeronáutica, privada, deportiva, de trabajo aéreo, tanto mayor será la capacidad de proteger los intereses aeronáuticos y más sólido el Poder Aéreo de la Nación, cuya expresión más trascendente son la Fuerza Aérea en el campo militar y las Líneas Aéreas Regulares en el económico. Por eso la “**línea de bandera**”.*

*Existen naciones que reclaman imperiosamente la aplicación del Poder Aéreo para su desarrollo. Nuestro país presenta un territorio de gran extensión, con poblaciones y núcleos económicos alejados, distribuidos en todo el territorio y que reclaman la actividad aérea como forma excluyente para su desenvolvimiento. Conviene a la Argentina unir entre sí a esas poblaciones aun cuando el rendimiento mismo de las líneas aéreas no sea de ganancia. No será ganancia para quien se reduzca a sumar y restar las columnas del debe y el haber de la explotación de la empresa en sí, pero*

*ciertamente lo será para la Nación que verá en su columna del “haber” el desarrollo de esos núcleos favorecidos por el transporte aéreo. Las Líneas Aéreas del Estado han hecho más por la cohesión y el desarrollo de la Patagonia que todas las medidas de gobierno de los años anteriores a su creación y desarrollo en nuestro Sur.*

*Ante todo es evidente que una nación debe defender su derecho a preservar su mercado aéreo, o en otros términos, su soberanía aérea. Refiriéndonos a la doctrina argentina en la materia, en una carta dirigida al Presidente de la Nación el 30 de mayo de 1959, en ocasión de inaugurar con aviones Comet 4 simultáneamente los servicios de Aerolíneas Argentinas a Chile, Europa y Estados Unidos de América del Norte le expresábamos: “Dos generaciones argentinas de aviadores han venido luchando en defensa de la soberanía en el aire como concepto opuesto al de cielos abiertos o de quinta libertad<sup>39</sup>, y han esgrimido la justicia y el derecho con eficacia incontestable al sostener la doctrina Ferreira en sus convenios de aeronavegación e imponer las disposiciones que legítimamente protegen nuestro tráfico regional”.*

*Consolidando ese derecho a volar, a explotar en favor propio y atendiendo nuestros intereses el 100 % del tráfico de cabotaje y equitativamente el tráfico internacional que generamos – o el derecho al mercado de la propia distancia – es imprescindible poseer capacidad para volar, es decir aptitud concreta para ejercer ese derecho y extraerle las ventajas consecuentes.*

*En un mundo interdependiente en el que ha pasado al ocaso el viejo concepto de la división internacional del trabajo, lo que interesa hoy es defender y preservar el derecho a la propia expansión por vía de la participación en los mercados mundiales y la explotación de los fletes por empresas nacionales, que son fuente de trabajo para nuestros ciudadanos.*

*En el libro “El derecho de volar” el jurisconsulto norteamericano John C. Cooper, muchos años asesor jurídico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) afirmó: “Las condiciones y los elementos principales que a largo plazo contribuirán a formar o limitar la capacidad para volar de un país y, por lo tanto, su Poder Aéreo aplicable a finalidades nacionales, sean en paz como en guerra, son:*

*1.- Condiciones geográficas: ubicación, extensión, conformación física, clima y condiciones meteorológicas;*

*2.- Recursos: naturales, financieros, técnicos;*

*3.- Población: cantidad, temperamento, nivel general de cultura y tecnológico general de la Nación y capacitación industrial, técnica y de investigación existente y aplicable a la aeronáutica;*

---

<sup>39</sup> Se entiende por cielos abiertos la autorización para que líneas aéreas extranjeras vuelen dentro de un país en sus rutas de cabotaje. Mientras los Estado Unidos, Francia e Inglaterra no aceptan abrir sus cielos, pretenden imponerlos en los países subdesarrollados, en una desigual “batalla” comercial, donde las fuerzas de sus empresas es 50 veces superior a las de todos los países de América del Sur juntos.

#### 4.- Condiciones políticas: aspiraciones nacionales y políticas del gobierno”

*El Poder Aéreo, que se apoya y fundamenta en el derecho a volar (mercado) y en la capacidad física de volar (aptitud para usufructuar el medio) es un gran tema en el que no solo influyen los factores materiales sino también las aspiraciones nacionales y los aspectos anímicos de una nación. La capacidad de un país para desarrollar acciones a través del aire no es la suma de las aeronaves que posee.*



*Porque el transporte aéreo no es un simple medio técnico para la movilización de personas o cosas. Constituye una dinámica punta de lanza de la empresa nacional del desarrollo, del cambio de estructuras económicas, pero por sobre todo, de estructuras mentales, e inclusive de una política exterior sustentada en la creencia que la*

***Argentina, unida con sus hermanas latinoamericanas, es una nación con misión histórica que cumplir.***

*Jesús Fueyro, el pensador español contemporáneo escribía que “la praxis coincide sólo en momentos estelares con el tiempo que la posibilita”. Para la Argentina, cuando se habla de industria aeronáutica, esta cita es pertinente, porque sin duda vivimos uno de esos momentos estelares que tal vez sea el último (Güiraldes escribía esto en 1979). No hace mucho, una vez más la Argentina volvió a ganar, laboriosamente, su derecho a volar, siempre cuestionado por quienes disponen de los medios materiales para ejercer ése y otros derechos, dentro y fuera de sus fronteras. Pero se trata de un triunfo parcial y una batalla que deberemos volver a dar. Es como si hubiéramos recogido arena con las manos, se nos escurrirá de entre los dedos mientras todas las frecuencias, aún las que se hacen con bandera argentina, estén en manos extranjeras y sean servidas con aviones que nosotros debemos comprar o arrendar.*

*Es muy fácil entender cómo en el Convenio de Chicago de 1944 – que regula la actividad aérea y dio nacimiento a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) – las naciones que ya se veían ganadoras de la guerra prepararon la defensa de sus intereses comerciales para los tiempos que devinieran tan pronto cesara el postrer disparo. Como dato de interés destaco que entre Inglaterra y EEUU existió durante la guerra un importante acuerdo, en virtud del cual Inglaterra fabricaba aviones de combate y los EEUU se reservaban la fabricación de aviones de bombardeo. En 1941 decía la revista Fortune: “Después de los bombarderos vendrá la aviación mercante exigiendo plena libertad en el aire”, anticipo de los “cielos abiertos” (dominar las rutas internacionales y volar las rutas internas – de cabotaje - de las naciones periféricas) que los países desarrollados intentan imponer tras la globalización. **Va de suyo que EEUU por su flota de transporte y por su dominio de las rutas internacionales aspira a asegurarse el monopolio de hecho, y con ello el flujo de dólares hacia dentro de sus fronteras.***

*Así, tras la Segunda Guerra Mundial, se inició otra larga guerra, incruenta pero no menos tremenda, entre los EEUU, Inglaterra y Francia, por una parte, tratando de imponer a través de los cielos abiertos sus intereses comerciales, y el resto del mundo occidental por la otra, intentando defender en cada paso su derecho a hacer transporte aéreo al servicio de sus respectivos intereses económicos.*

*El transporte aéreo suele ser en todo el mundo peligrosamente proclive al déficit, como consecuencia de varios factores, es cierto, pero principalmente – y ésta es la médula del problema – como consecuencia de la aplicación de teorías de libertad en el aire, de libre competencia o de cielos abiertos, causante de un fabulosos exceso de oferta con relación a las necesidades de demanda.*

*Así la evolución de la aviación comercial argentina puede dividirse en:*

*1º) De 1925 a 1945: ciclo de las empresas precursoras y fundadoras de la aviación comercial de nuestro país, como Aeroposta Argentina SA.*

2°) De 1946 a 1949: ciclo de las sociedades mixtas de aeronavegación.

3°) De 1950 a 1955: La exclusividad de Aerolíneas Argentinas en el transporte internacional

4°) De 1956 a 1961: la competencia abierta.

5°) de 1962 a 1989: La competencia regulada

6°) de 1990 a 2000 La transnacionalización de Aerolíneas Argentinas y Austral, la desregulación feroz del mercado.

7°) de 2000 a la fecha: La crisis del sistema. La pérdida de capacidad y la presión de EEUU por cielos abiertos.

*Cabe recordar que, tal como lo establece el Decreto 10632/61 “es necesario tener en cuenta que los servicios comerciales de transporte aéreo constituyen una actividad de significación económica esencial dentro de un sistema nacional de transportes, especialmente para un país en desarrollo”.*

- ¿Me dice usted que Güiraldes escribió esto en 1979?

- Así es. ¿No le hace recordar a Perón cuando vaticinó que el año 2000 nos encontraría unidos o dominados?

- Nada más lejos que la unión y el desarrollo que él vaticinó para nuestro transporte aerocomercial...

- ¿Por qué cree que él luchaba? Veía la miopía de los gobiernos que sólo pensaban en acumular poder en su provecho. A ninguno le importaba la crisis que se avecinaba. Y el Gobierno actual no hace más que aumentar la brecha... Lo increíble es que se dice peronista...

-Mejor miremos otro escrito...

