

INDUSTRIAS AERONÁUTICAS

Comentarios a un artículo

Por JULIO DE RENTERÍA

Director-Gerente de Elizalde, S. A.

LA aparición en el número 11 de la REVISTA DE AERONÁUTICA de un artículo del comandante Spencer, relacionado con «Un modesto plan de adquisiciones de material de vuelo», nos sugiere algunos comentarios que creemos conveniente dar a la publicidad con objeto de que la gran masa aviatoria que no vive dentro de estos problemas de material, no se desoriente, y también para que los Poderes públicos, antes de dar un paso decisivo que puede resultar en el vacío, vean todas las facetas del problema que tienen que resolver y puedan conocerlo en toda su integridad.

Por otra parte, es muy de agradecer este interés por los problemas de la industria, ya que nosotros, los industriales, vivimos hace años sufriendo las consecuencias de la falta de orientación general de nuestra política aeronáutica.

Además, es lógico suponer que si la organización de nuestra Aeronáutica se hubiera hecho a su debido tiempo, a estas horas tendríamos una coordinación imperiosamente impuesta por una política aeronáutica que estaría en vías de desarrollo, y hoy la industria tendría una potencialidad tal vez insospechada, de la cual no podrían derivarse los errores de carácter subjetivo que en el artículo comentado hemos podido apreciar.

En el citado artículo, todo medida y corrección en la forma, pero de enorme transcendencia revolucionaria en el fondo, se parte de señalar las dificultades con que tropieza Aviación militar para las adquisiciones de material «dada la actual organización de nuestra industria aeronáutica», para continuar después analizando las ventajas e inconvenientes de las dos políticas posibles en cuanto a material, o sea «prototipos nacionales» o «licencias», pronunciándose en favor de esta última y terminando por preconizar la formación de una sola entidad, resumen de todas las actuales industrias aeronáuticas, que, al ser la única que tratase con el Estado, produciría una gran simplificación en la contratación, amén de otra porción de ventajas que enumera el articulista.

Vamos a pasar revista a todos estos importantes temas, y como para hacerlo tenemos que adoptar un guión que nos sirva para ordenar nuestros razonamientos, nos serviremos para este objeto del propio artículo comentado, que por la claridad de su exposición se presta perfectamente a un detenido análisis.

Comienza el comandante Spencer por achacar las dificultades con que tropieza Aviación militar para sus adquisiciones a la actual organización de la industria.

No sabríamos oponernos formalmente a esta afirmación porque, en realidad, debemos reconocer una verdad mucho más triste que la enunciada, y es que tal organización de la industria aeronáutica no existe, ya que el hecho de

que en la actualidad se debatan en pleno naufragio unas cuantas empresas más o menos soñadoras, cada una con su plan o con la falta de plan propio, y viviendo de esperanzas desde el año 1930, no puede llamarse «organización de la Industria Aeronáutica».

Estas empresas viven desde la fecha indicada con la mirada puesta en las alturas, esperando ver por qué sector del horizonte aparece el resplandor que les sirva de guía, la organización que les permita saber a qué atenerse en la cuantía y calidad de sus esfuerzos y las orientaciones de la Aeronáutica española en general para subordinar a ellas sus medios de producción.

Estas industrias, que nacieron merced al esfuerzo creador y a la clara visión del nunca bastante llorado general D. Francisco Echagüe (q. e. p. d.), llegaron a su mayor edad en 1929, y es precisamente entonces cuando, por acabarse la velocidad adquirida por el impulso iniciador citado, comienza la decadencia, que sigue hasta el momento actual, en que ya casi sin fuerzas materiales para continuar, y sin fuerza moral para detenerse, sólo les queda como solución el cerrar los ojos y esperar con estoicismo el milagro..., con la ilusión de que, cuando éste llegue, las coja con un hálito de vida al menos.

Hubo un momento, un destello, que permitió abrir el pecho a la esperanza cuando en septiembre de 1931 el Gobierno de la República, con clara visión de la realidad, creó la Comisión Interministerial, en la que se reconoció la absoluta necesidad de la industria aeronáutica, llegando a precisarse cifras mínimas para su sostenimiento.

Ahora bien: salvando la intención, que fué excelente, de aquello no ha resultado otra cosa que el sarcasmo de reconocer una necesidad que luego no se atiende. No existe, pues, la situación de equilibrio a que alude Spencer; antes al contrario, estamos en un movimiento de descenso acelerado, difícil de contener como no se nos abra a tiempo el paracaídas.

No hemos de negar las dificultades con que se tropieza en Aviación militar para evitar el derrumbamiento de la industria que ella creó, pero esta dificultad, nacida de causas que en el artículo no se mencionan, no puede orillarse por el procedimiento simplista de buscar el camino más corto y cómodo y razonar en apoyo de ser ese camino el más conveniente; esta tendencia *natural* ha de frenarse, lógicamente, analizando las causas de la situación actual, estudiando la solución objetivamente y mirando a un mañana, que todos deseamos próximo, en que se hayan eliminado los tóxicos que viciaban el ambiente aeronáutico nacional.

¿No sería más lógico empezar por reconocer que la Aviación ha sufrido un colapso de varios años, durante los cuales no ha llegado a definir ninguna de sus necesi-

dades, y al abrir ahora los ojos a la realidad se encuentra con que no tiene resueltos ni definidos casi ninguno de los tipos definidos que necesita?

Programa de necesidades

Se empieza por indicar como *dogma* incuestionable la forma en que se ha de hacer la elección de tipos (aviones y motores), e inmediatamente se tropieza en la dificultad de hacerlo, si ha de tenerse en cuenta para su desarrollo a la industria nacional, sin comprender que la dificultad nace precisamente del *dogma*.

El modesto plan de adquisiciones de material de vuelo parte del principio de que Aviación militar fija, no las características de dicho material, sino el tipo *concreto* de aparato y motor cuyas licencias se trata de adquirir.

Cualquiera que fuese la constitución de esta industria, y aunque el plan no fuese tan modesto, bien puede prevverse la misma dificultad que ahora se pone de manifiesto por ser antagónico el concepto industrial con el principio que se ha aceptado como irrefutable.

Fijense las características y no el tipo, y la dificultad desaparece hasta tal punto, que cualquiera que aquéllas fuesen podría la industria satisfacerlas presentando sus proposiciones en *plena competencia*, entre las que podría elegirse, teniendo en cuenta los factores tiempo, garantía, solvencia técnica y economía.

Pudiera argüirse que esta forma de proceder impedía al Estado que entrara en posesión de las licencias de fabricación correspondientes, pero esta condición podría fijarse en el *curso de proposiciones* de la industria, al que ésta aportaría su técnica y experiencia.

No comprendemos la razón por la cual no se procede de este modo, estableciendo la suficiencia absoluta de los organismos oficiales del mismo modo que luego se propone la desaparición de la competencia técnica entre las industrias, a las que por lo visto se les niega todo género de solvencia, que contrasta con la que ampliamente se concede a la organización del Estado.

Esta es la base en que se fundamentan todas las consecuencias erróneas, a mi modesto juicio, que se deducen a lo largo de todo el interesante trabajo de Spencer.

Prototipos y licencias

Dice Spencer: «Prescindiendo de consideraciones de tipo sentimental, orgullo nacional, etc.»; y nosotros nos permitimos preguntar: ¿Cabe prescindir de todo eso cuando se trata de hacer algo grande? ¿Son sólo los estímulos materiales los que han permitido escribir la historia de cualquier nación que se precie de tenerla?

Después de un amplio análisis de las ventajas e inconvenientes de las dos soluciones «prototipos» y «licencias», viene a deducir el articulista que la última es superior a la primera, citando entre otras las siguientes razones: a) En caso de un conflicto guerrero, otras naciones nos armarían. b) Con una seguridad y una modestia digna de mejor empleo se asegura que las licencias que adquiramos, aunque no sean de lo mejor de que disponen las

otras naciones, siempre serán superiores a los resultados que se obtengan como consecuencia de una política de prototipos nacionales.

Estas dos pretendidas ventajas, muy generación del 98, no se creerían expuestas por un hombre que parece personificar la fortaleza y el éxito.

Son, de otro lado, de antiguo conocidas por haber sido repetidamente expuestas por una ex altísima personalidad aviatoria que por lo visto nos comprendía entre las razas de inferior civilización en la humanidad.

Encontramos, por tanto, peligrosas estas razones, porque vienen a acentuar el estado de abandono y achicamiento del espíritu español, que ya muestra sobrada vocación de renuncia, y que más necesita tónicos que drogas debilitantes; recobremos, pues, la fe, la confianza no personificada en éste ni en otro «Mesías», sino en la labor conjunta, en el esfuerzo de todos, hábilmente estimulado y encauzado hacia un ideal común.

En España tenemos en forma de elementos dispersos todo cuanto necesitamos para triunfar, y sólo nos falta el mutuo conocimiento, la supresión de recelos y el aglutinante de la fe, que al suprimir los particularismos personales hacen posible un solo anhelo nacional de superación tanto en la tierra como en el aire.

Apoyado en aquellas razones, Spencer manifiesta abiertamente la imposibilidad de mantener una política de prototipos nacionales y se deja a la industria solamente la misión productora del material *que se le fije* e incluso en las condiciones técnicas y económicas *que se le dictaminen*.

En estas condiciones, muertas las razones básicas de su existencia, y antes de pensar en una concentración como la que se propone, habría de llegarse, lógicamente razonando, mucho más lejos, y fatalmente prevemos la absorción de estas industrias por el Estado, sin que a esta solución creamos que pueda oponerse la incompetencia administrativa del mismo sin que padezca el principio de la superioridad de su organización que para la técnica se establece.

¿Es, pues, la representación técnica del Estado superior a la administrativa? Esto parece deducirse del artículo de Spencer, y yo, respetando a ambas por igual en sus funciones propias, no puedo inclinar la balanza de ninguno de los dos lados, y me permito suponer que la representación administrativa del Estado sentaría afirmaciones contrarias a las que Spencer establece.

Por estas razones mi modesto juicio se inclina a reconocer, no ya conveniente, sino absolutamente precisa la necesidad de una política de prototipos nacionales que establezca en la industria el único estímulo verdaderamente interesante para la nación: *la competencia técnica*; proceder de otra manera sería tanto como reconocer la *no necesidad* de la industria nacional.

¿Es que se cree que una industria puede tener razón de existencia sólo como medio de servir a los organismos del Estado de comparación del coste nacional con el extranjero? Eludimos gustosamente, aun con interior amargura, las consecuencias que de esto se desprenden, pues seguramente nada más lejos del ánimo de Spencer que

una desvalorización de las posibilidades del intelecto y espíritu nacionales, a la que involuntariamente ha llegado con el único objeto de suprimir dificultades momentáneas.

Como argumento en contra de la política de prototipos, nos presenta Spencer una cita del actual ministro de Marina francés, M. Leygues, en la que se afirma que los aviones de caza franceses, no obstante los esfuerzos de la República vecina en su política de prototipos, son inferiores en velocidad a los aviones de bombardeo que tratan de perseguir.

¿Puede argumentarse serenamente con esta cita? Nosotros sacamos de ella la consecuencia de que los franceses tal vez no hayan acertado en su aparato de caza, pero las otras naciones estarán bañándose en agua de rosas al leer las referidas declaraciones, puesto que por ellas comprobarán que su política de prototipos ha sido capaz de crear aviones de bombardeo que no son alcanzados por los aviones de caza franceses.

Además, que de estos posibles errores no está tampoco libre la política de adquisición de licencias, y hasta tal punto esto es cierto, que alguna nación ha llegado a adquirir la de esos desdichados aviones de caza franceses. ¡Lástima que M. Leygues no hiciese sus declaraciones unos años antes!

Fácil es comprender que, efectivamente, nosotros no podemos atender, como ha hecho Francia, a la experimentación de cuarenta prototipos anuales, media que se deduce de las cifras citadas por Spencer, ni a conceder los honores de la serie a cinco, elegidos cada año, y a ello sólo habríamos de comentar que... *afortunadamente* es así. Del mismo modo que la fortuna nos pone en situación de no tener que estudiar el sostenimiento de unas veinticinco Casas constructoras de aviones y ocho fabricantes de motores calificados.

¡Horroriza pensar lo que en este caso llegaría a proponerse aquí, con objeto de evitar los inconvenientes que su mantenimiento industrial requiere!

Sin embargo, pese a la dispersión de esfuerzos que en Francia existe, aminorada, en cierto modo, por concentraciones de orden técnico sugeridas por el Estado, creemos que ella como nación interpreta que su sacrificio ha sido debidamente compensado, aunque no bien dirigido, y en cuanto al balance del rendimiento de su política de prototipos no debe olvidarse de lo que representan nombres de la categoría de Bréguet, Hispano Suiza, Potez, Lorraine, Gnome et Rhône, etc., a cuyo prestigio mundial tanto ha contribuido el presupuesto francés.

Conociendo los errores de los demás y aprovechándolos para no caer en ellos, fácilmente sería comprobable la posibilidad económica nacional para mantener una política de prototipos e incrementar las investigaciones de estudios y experiencias realizadas por el servicio técnico oficial, estableciendo con la industria una colaboración, sirviéndola de guía en sus directrices, cuya posibilidad no detallamos por no salirnos de los límites impuestos a nuestros comentarios.

Para completar nuestros razonamientos en favor de la política de prototipos nacionales sólo nos queda preguntar: ¿qué pasaría si en lugar de analizar, como hace Spen-

cer, con toda minuciosidad las razones en contra de la política de prototipos, se las limitase a una exposición somera y se estudiaran detenidamente todas las razones favorables? Esto no lo hace Spencer, sin duda por partir de la conveniencia de llegar a resultados que borren las dificultades momentáneas que se encuentra Aviación militar y cuyo origen bien pudiera ser diferente del que se supone.

Así, pues, nos manifestamos completamente partidarios de una política de prototipos nacionales, para la que es preciso crear el organismo que la encauce, y mientras esta labor dé su fruto natural, la adquisición de licencias debiera hacerse aprovechando la experiencia de la industria nacional, así como deben ponerse en juego sus relaciones técnico-económicas, para que el prestigio de los organismos oficiales no se desgaste en labores de distinta modalidad a las de su peculiar actuación.

Por lo que se refiere a la adquisición de licencias por el Estado, nada tendríamos que oponer, fuera de nuestra opinión adversa a las licencias en general, como solución definitiva.

Únicamente tememos que produzca dos males: primero, que las Casas, al no ser propietarias de aquello que explotan, pongan menos cariño en utilizarse en debida forma y en mejorar el producto con sus aportaciones técnicas; segundo, que se encuentren mayores dificultades para la contratación del material, ¡aun mayores que hasta la fecha!, como consecuencia de tener que sacar a subasta o concurso los suministros; no obstante la buena fe de Spencer que cree poder evitarlos, sin darse cuenta que una de las pocas cosas que hoy día es una realidad tangible y que está defendida con todo tesón, es la aplicación de la vigente ley de Contabilidad y del reglamento de Contratación.

Concentración de industrias

En el artículo comentado se propone la solución de concentrar las industrias en una sola entidad y que ésta efectúe la distribución del trabajo tal como estime conveniente.

Por lo que anteriormente hemos expuesto, puede comprobarse que primero se ha creado la posibilidad de la concentración única, haciendo desaparecer toda competencia en la industria y, claro es, que partiendo de aquellas premisas, fácil le es a Spencer llegar a la consecuencia de que la concentración única es la fórmula que resuelve todos los problemas hoy planteados. La conclusión debiera ser más terminante: *Suprimida la competencia técnica entre las industrias, se preconiza su desaparición*, y a ello se llegaría cualquiera que fuese la intención preliminar que nos guiase.

La solución, que indudablemente tendría muchas de las ventajas que señala Spencer en los últimos párrafos de su documentado artículo, se basa, además, en el argumento de que en el momento actual de hecho no existe esa competencia, y, aparte de no ser absolutamente cierto, lo que sucede es que Aviación no le saca el fruto a la noble competición por el estado angustioso de la industria y por

emplearse corrientemente, para las resoluciones que a ella afectan, el *automatismo*, que es más fácil y que está menos expuesto a responsabilidades materiales; y para comprobar que esta competencia ha existido y ha producido frutos apreciables, basta mirar el estado de nuestra industria aeronáutica en 1923, en el que tan sólo existían en España una fábrica de aviones y otra de motores, ambas controladas por una misma entidad.

En el aspecto económico tal vez no haya habido competencia hasta el presente, por la razón de que, en la mayoría de los casos, la industria española ha tenido que aceptar precios dictaminados unilateralmente, las más de las veces bajo el «sistema de coacción», que cita Spencer al final de su artículo, y que sirvió de base a la fijación de sus índices en momentos en que el estado de nuestra moneda nos colocaba en situación de desventaja sobre el extranjero.

Al preconizar la desaparición de la competencia técnica y al negar la que hasta el presente ha existido, aunque mal aprovechada, parece desconocerse el concepto de lo que la industria representa y los móviles de su actuación, siendo así que el verdadero industrial comprende que su función social está por encima de toda otra consideración, y por eso, no sólo se ha de doler al verse tratado injustamente por los que no llegan a comprender su significación, sino que ha de defender la base de toda industria, que es el estímulo por la competencia.

Insistimos, una vez más, en que la desaparición de este competencia nos conduciría sin remedio a ser tributarios de otras naciones, de las que habríamos de importar hasta las ideas y la facultad de discurrir, y este resultado bochornoso lo creemos, además, contrario a los intereses de la Nación.

En el aspecto obrero proceden los inconvenientes a que alude Spencer, no de la organización actual, sino de la falta de organización que padecemos, y cuya situación es preciso corregir eficazmente.

Ahora bien, la fórmula presentada no resuelve los inconvenientes actuales, sino que solamente elimina la responsabilidad del Estado en sus representaciones aviatorias, que pudiera ser, en definitiva, lo que se buscara como fin inmediato a obtener. ¿Es que la concentración propuesta permitiría efectuar trasiegos de personal entre Barcelona y Madrid? Pregúntese a la Sociedad Española de Construcción Naval si puede resolver sus conflictos de trabajo enviando obreros de El Ferrol a San Fernando o a Sestao.

Así, pues, de no tratarse de un primer paso para llegar a una estatificación, hipótesis que ni siquiera se apunta por Spencer, quien, por el contrario, más pronto se pronuncia por la reducción de los talleres del Estado, no encontramos una razón de peso en favor de la concentración indicada que oponer a las propias bases de la existencia de la industria.

El problema distributivo igualmente nace de la falta de competencia técnica y cuando ésta existe desaparece, pero es de difícil solución cuando se trata justamente de hacer vivir toda la industria con trabajo proporcional a su capacidad productora sin que existan programas a reali-

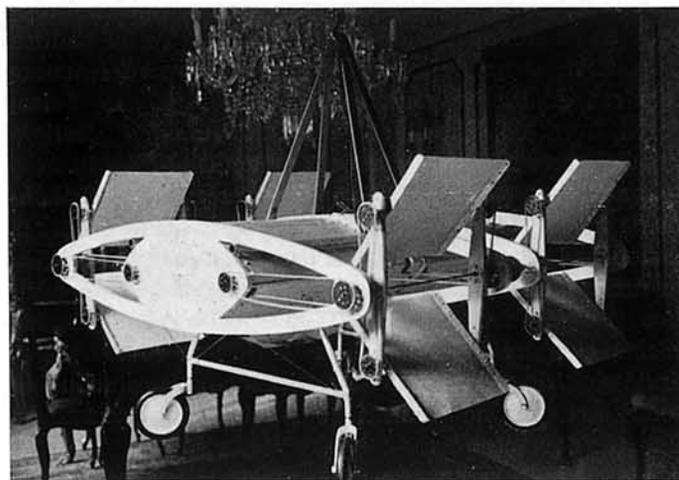
zar, y son tantos los tipos de aparatos de que ahora mismo se carece, según confesión del articulista, que lógicamente habría trabajo para todos tan sólo con que se encontrara una fórmula para evitar que, en momentos determinados, sólo se necesitasen aviones de reconocimiento, y en otro período de tiempo sólo de caza, cosa que hasta ahora ha venido ocurriendo sin que sepamos explicarnos claramente las causas.

En su afán de la máxima simplificación, Spencer, en cuanto a motores, parece inclinarse todavía por una solución más radical y para ello llega a no encontrar razones que justifiquen la existencia de más de una gama de tipos de motores, ya sean éstos indistintamente de refrigeración por aire o por agua. Y a sus ideas nos permitimos añadir, que si la gama elegida es de tal suerte que sus prototipos sean costeados por una nación amiga, debemos aprovechar... la feliz coincidencia del paso del Pisuega por Valladolid; si bien es verdad que, puestos a simplificar, parecía lógico que el articulista comentado aceptara la fórmula de refrigeración por aire, puesto que supone la eliminación de la compra de radiadores de agua...

Desearíamos que en todo cuanto hemos expuesto no se viera un espíritu de oposición sistemática al tan comentado artículo, en el cual hay una gran cantidad de materia aprovechable a nuestro modesto juicio. El mero hecho de que estos asuntos se saquen a la luz pública y en plenario que se presta a la discusión, ya es halagador para los que vivimos el ambiente aeronáutico español, hoy día tan enrarecido.

Y como puntos principales del mencionado artículo que consideramos dignos de estudio, encontramos el de emplazamiento estratégico de la industria y la base para unas posibles coordinaciones técnicas que recojan las ventajas que a favor de una concentración absoluta presenta Spencer.

Medítese, pues, sobre cuanto queda expuesto y sobre lo mucho que al tema podrán añadir plumas más autorizadas que la nuestra, antes de proponer soluciones definitivas, y con ello será posible evitar errores algún día irremediables.



Una vista del modelo de avión de alas rotativas, ideado y construido en Barcelona por D. Ignacio Gavín.