

Y LA GUERRA CONTAMINÓ LOS CIELOS
Evolución del pensamiento doctrinario aeronáutico

Oscar Luis Aranda Durañona

Y LA GUERRA CONTAMINÓ LOS CIELOS
Evolución del pensamiento doctrinario aeronáutico

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

2008

Aranda Durañona, Oscar Luis

Y la guerra contaminó los cielos: Evolución del pensamiento doctrinario aeronáutico - 1ª ed. - Buenos Aires: Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2008.

256 p.; 22x15 cm.

ISBN 978-987-97386-2-7

1. Historia Aeronáutica. I. Título

CDD 355.09

ISBN 978-987-97386-2-7

Coordinación editorial

Dirección de Estudios Históricos

Fuerza Aérea Argentina

Viamonte 153, EP -

C1053ABD - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Diseño de tapa: Cecilia Paz

Composición y armado:

Caligrafix Servicios Gráficos Integrales S. H.

Av. Pueyrredón 1440, 2º

Telefax: 4821-6263

C. e.: info@caligrafix.com.ar - www.caligrafix.com.ar

Primera edición: 500 ejemplares

Están prohibidas y penadas por ley la reproducción y la difusión, total o parcial, de esta obra, en cualquier forma, por medios mecánicos o electrónicos, incluso por fotocopias, grabación magnetofónica y cualquier otro sistema de almacenamiento de información, sin el previo consentimiento escrito del editor.

© 2007, Fuerza Aérea Argentina



Ministerio de Defensa

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Comodoro Pedro Zanni 250

C1104AXF - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Queda hecho el depósito que determina la Ley 11723

Impreso en la Argentina

Agradecimiento

*A la Sociedad Militar Seguro de Vida,
en especial a sus directores, por el constante aliento
y apoyo a las tareas de investigación y difusión de la
historia aeronáutica que realiza esta Dirección.*

“Ni inspirado, ni elegido, ni genio. El líder verdadero es una persona que se asume como sujeto moral y actúa en consecuencia.”

A. Levy

B. Estrategia, Cognición y Poder

PRÓLOGO

Cuando el comodoro Aranda Durañona me ofreció que le prologara *Y la guerra contaminó los cielos*, que estaba por finalizar, y me confirió el honor de estar, aquí y ahora, con usted caro lector, me llenó de regocijo.

¿Por qué mi regocijo? Por la renovada satisfacción de constatar el progreso que han alcanzado en la investigación histórica algunos verdaderos profesionales del aire que, después de cumplir en forma cabal su misión de “soldados”, aprendieron a testimoniar por escrito su condición de servidores públicos vitalicios de la Nación. En efecto, sucesivos directores del organismo de la Fuerza Aérea Argentina responsable de la historiografía aeronáutica han publicado estudios que, por su seriedad académica, contribuyen a conformar la “memoria completa” de esta actividad humana que apenas atesora un siglo en los cielos patrios.

¿Y por qué sentirme honrado? Porque en la primera mitad de los noventa, tan pronto me retiré por propia voluntad del servicio activo, con un reducido grupo de colegas fundamos el Centro Aeronáutico de Estudios Estratégicos (CAEE). Una sociedad civil sin fines de lucro cuya finalidad era contribuir a consolidar la conciencia aeroespacial argentina y abordar el tercer milenio con un paquete realista y consensuado de programas tendientes a superar las debilidades crónicas de la rama aeronáutica del Poder del Estado.

Tuvimos el honor de exponer nuestra visión en el Congreso de la Nación, en 1995, y de plasmarla en las páginas del Volumen 59 de la «Colección Aeroespacial Argentina», titulado *Poder Aéreo y Defensa*, editado en 1997.

A poco de andar, a fines de esa década, el Centro de Estudios Estratégicos del Estado Mayor Conjunto intentó abordar un trabajo interjurisdiccional e interdisciplinario destinado a esclarecer el pensamiento estratégico que iluminara el desenvolvimiento de la Defensa Nacional en nuestros casi doscientos años de historia patria. Desconozco si se alcanzó tan significativo cometido.

Quiero agregar que en los albores del siglo XXI, cuando ocurrió el ataque a las Torres Gemelas en aquel fatídico 11 de septiembre

de 2001, escribí el artículo «El mundo en un laberinto», que publicó el diario *La Nación* el 17 de ese mismo mes. Lamentablemente, mis reflexiones hechas al calor del atentado no estuvieron muy alejadas de lo acontecido con posterioridad. Ese desquiciado inicio de milenio probaba la complejidad y falta de resolución de los problemas del convivir y la vigencia de aquel adagio que pregonaba: “El hombre de las cavernas reside en las cavernas del hombre”. Concluí la nota afirmando “que yo sepa, de los laberintos sólo se sale por arriba”.

Este trabajo del comodoro Aranda Durañona ha sido encarado con una ética profesional que ayuda a manejarse en dichos laberintos. Por eso me honra presentarlo y está de más insistir en la satisfacción que siento.

Si es justo reconocer y elogiar la calidad de la investigación de mi colega y amigo que en estas más de doscientas sabrosas páginas fundamenta los once capítulos con innumerables notas bibliográficas. Con lupa de experto y riguroso método histórico recorre las experiencias mundiales de los más livianos que el aire –globos y dirigibles– hasta los más pesados y complejos. Cubre así con ojo clínico el amplio espectro de esta expresión de la cultura del hombre que testimonia como pocas el permanente ejercicio de la libertad responsable.

No elude el autor sus opiniones respecto a temas aún discutidos y discutibles ¿Santos Dumont o los hermanos Wright? ¿Aviones o dirigibles? ¿Aviación civil y militar con gobierno centralizado o autónomo? ¿Prepararse para la guerra o construir la paz de una fuerza razonada y razonable? ¿Seguridad y Defensa? ¿Seguridad o Defensa?

Sin haberlo expresado en forma abierta, la obra debate el concepto que, fundamentalmente, sustentamos desde el CAEE: la seguridad es condición de base para alcanzar el desarrollo sostenible del país. Su consecución se negocia entre gobernados y gobernantes en el más alto nivel de decisión del Estado, dentro del contexto que los vincula. Y aquello que no se está en disposición de negociar, porque si lo hiciéramos “dejaríamos de ser nosotros”, es lo que simplemente y a ultranza se debe defender.

Está probado: no hay mejor defensa que una verdadera disuasión, inclusiva de “capacidad para”, “decisión de” y “comunicación eficaz” que asegure la “credibilidad” que esta estrategia genera para propios y extraños.

Cada capítulo trata las experiencias de conflictos bélicos ajenos, sobre cuya elaboración y análisis de las enseñanzas derivadas

construyó la doctrina aérea dominante. Se estudia la influencia de las misiones extranjeras de posguerra –Francia, Italia, Inglaterra y Estados Unidos– y, más aún, los aportes poco conocidos de aviadores voluntarios argentinos que, llamados por el fuego sagrado de la vocación de servicio, participaron honrosamente en contiendas fuera del terruño.

Entre las primeras, los mayores John Kenneth Cannon y James M. Gillespie de Estados Unidos y el general Adolfo Galland de Alemania. Entre los segundos, Antonio de Marchi, Eduardo A. Olivero, Vicente Almandos Almonacid, cuyos informes se agregaron a la Memoria Anual de la Escuela de Aviación Militar de 1919 elevada por el teniente coronel Alejandro Pastor Obligado.

La aeronáutica argentina, como queda eficazmente demostrado con la obra que presento, no fue ajena a los avatares de la sociedad nacional. En esa primera mitad del siglo pasado evidenció las peripecias del parto de lo nuevo y lo distinto queriendo insertarse de lleno en el acontecer cotidiano y colectivo. Como todo emprendimiento pionero generó benefactores y detractores y hasta cómodos desentendidos.

¿Es esto impropio de nuestra idiosincrasia? ¿Civiles o militares, militares o civiles, o civiles y militares: todos y cada uno responsablemente comprometidos con la libertad, la justicia, la verdad y la convivencia civilizada en un marco de patriotismo extendido?

El dilema sigue hasta hoy. Desfilan por estas páginas: Sarmiento, De Marchi, Macías, los Newbery, Anchorena, Vélez, Zuloaga, Zar, Parodi, Mosconi, De la Colina, Reyes, Manni, Martín Cairó y nuestro decano el brigadier mayor Olmedo, entre los que contribuyeron a una siembra oportuna y altruista. ¿Seremos capaces de lograr que no se extinga la semilla ni los vientos propicios?

Aranda Durañona demuestra que hubo visión amplia y pensamiento estratégico en muchos de los líderes aeronáuticos. Hubo ideas en acción y acción con ideas. Es más, hubo pasión pionera capaz de generar una institución que demostrase sus verdaderos quilates en la segunda mitad de la pasada centuria.

Hasta aquí no he hecho más que justificar mi regocijo por la profundidad de esta investigación que propone el autor. Permítanme una reflexión final que resultaría difícil evadir ante la eficacia de tal motivación.

En estos tiempos de correr vertiginoso, que nos atosiga con instrumentos muy útiles, pero que al mismo ritmo dejan de

serlo, aumenta la confusión y cada vez es más difícil distinguir lo importante de lo urgente. El texto prueba que, en el periodo analizado, el hilo conductor del acontecer aeronáutico fue bastante coherente y alentador a pesar de los vaivenes. Con urgencia se trató de asimilar esa nueva herramienta, que ofrecía el avance tecnológico, capaz de contribuir a la unidad, al bienestar y al progreso de la Argentina.

Lamentablemente los aeronáuticos, por vocación y elección, no escapamos al contexto de desconcepciones y preconcepciones argentinos. Los idiotas útiles que nunca faltan, cultivando obstáculos y discordias, ralentizaron la acción constructiva, altruista y bien intencionada de los pioneros. Quienes fuimos casi contemporáneos de esos acontecimientos y hoy los apreciamos en perspectiva, no podemos sino reconocer los errores cometidos, recuperar el rumbo y, de ser posible, el tiempo dilapidado.

Solo resta restablecer la confianza en nosotros y entre nosotros. Miremos la historia con el foco necesario. La verdadera historia como “maestra de vida” con seguridad nos ayudará a recuperar el sentido, lo único que queda cuando todo lo demás se ha perdido.

Señor comodoro Aranda Durañona, con este trabajo usted ha tirado un ancla desde donde apuntalar a todos los que, con verdadero espíritu nacional y aeronáutico, seguimos comprometidos con un país auténtico y moderno cabalgando los tiempos y las circunstancias con hidalguía, coraje y creciente profesionalidad.

Gracias. Esperamos con ansias la segunda parte de su obra. Esa que seguramente probará que el pionerismo que hoy presentamos rindió sus frutos. Gracias por regar las raíces. Sobre ellas la aeronáutica nacional recuperará el vuelo que nunca debió haber perdido. Dos siglos de historia patria y una centuria de vuelo en la Argentina así nos lo demandan.

Brigadier Mayor (R) Carlos E. Corino
Buenos Aires, 31 de diciembre de 2007

INTRODUCCIÓN

El 25 de diciembre de 1907, cerca del mediodía, en el hipódromo de la Sociedad Hípica de Palermo, piloteado por su propietario Félix Aarón de Anchorena y con la asistencia del ingeniero Jorge Alejandro Newbery, soltó amarras el globo “Pampero”. La multitud que los despedía y los navegantes que respondían los saludos ignoraban, tal vez, que estaban grabando sus nombres en el bronce.

Aquella ascensión, producto de la iniciativa y entusiasmo de dos particulares, pero que contó con el insustituible apoyo del Ejército, introdujo a la Argentina en la actividad aérea, civil y militar, regulada. Fue un acontecimiento único e irrepetible del que se cumplieron cien años en 2007. Sí, un siglo desde que la orden de largada gritada con decisión por De Anchorena adentró a los argentinos por el sendero de los cóndores; un camino jalonado por las realizaciones y los fracasos de hombres y mujeres que, casi siempre por propia iniciativa, sin que mediara una política de Estado definida, asumieron la responsabilidad de conducir las instituciones aéreas de la Patria.

En el primer centenario del vuelo del “Pampero”, es oportuno que los aviadores argentinos, en especial los de la Fuerza Aérea, nos preguntemos por las ideas que movilizaron la expansión del vuelo organizado; qué conceptos manejaron los sucesores de aquellos audaces tripulantes que, un día de Navidad, vencieron no solo la ley de la gravedad, sino el descreimiento de sus compatriotas.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DEL VUELO MILITAR

El 5 de junio de 1783, los hermanos Joseph y Étienne Montgolfier hicieron elevar en Annonay (Francia) un globo de papel, inflado con aire caliente. El 21 de octubre, Pilâtre de Rozier y François Laurent fueron los primeros aeronautas que volaron a bordo de una mongolfiera sujeta a tierra por un cable. El 1 de diciembre de ese año, el físico Jacques Charles utilizó hidrógeno para generar la fuerza ascensional. Una década después, el 2 de abril de 1794, se creó la primera compañía de pilotos de aeróstatos del Ejército Revolucionario de Francia, a instancias del químico Louis Bernard Guyton de Morveau que intuyó las aplicaciones militares de la invención.

A lo largo del siglo XIX se multiplicaron los intentos por utilizar la aerostación con fines bélicos. Las perspectivas que se descubrían eran innumerables, desde la observación aérea y el lanzamiento de cargas explosivas hasta el transporte de personal y vituallas. La primicia teórica del bombardeo pertenece a los rusos que, durante el asedio de las tropas napoleónicas a Moscú, en 1812, planificaron, sin éxito, valerse de un gran aeróstato para arrojar granadas y bombas incendiarias sobre los franceses.

El primer ataque aéreo efectivo lo efectuaron los austriacos en 1849 durante el sitio de Venecia. Desde los buques que bloqueaban la ciudad, aprovechando los vientos favorables, hicieron volar pequeñas montgolfieras no tripuladas, cargadas con bombas de 14 kilogramos. Les colocaban una mecha de combustión lenta cuya longitud dependía de la distancia que deseaban hacerle recorrer al globo antes de que la carga estallara encima de las posiciones enemigas. Se usaron casi doscientos de estas primitivas bombas voladoras¹.

En la Guerra franco-prusiana (1870-1871) ambos bandos emplearon los aeróstatos como medio bélico regular. El mérito del primer transporte aéreo operativo fue de los franceses. Además de abastecer y de facilitar la comunicación a las fuerzas cercadas por los germanos, el 7 de octubre de 1870, realizaron una riesgosa

operación que influyó en la suerte de las armas. En ese día, el ministro Leon Michel Gambetta burló el sitio escapando en un globo. Fuera ya de París, pudo gestionar apoyos internacionales trascendentes. De las sesenta y cuatro ascensiones efectuadas, siete tuvieron un desenlace penoso².

Durante la Guerra de Secesión norteamericana (1861-1865) también se usaron globos para obtener información sobre las defensas enemigas, pero con una innovación: la telegrafía y la fotografía. La paternidad de la inteligencia aérea le correspondió a Thaddeus Lowe. El 16 de junio de 1861, en Washington, ascendió a bordo de un gran esférico llevando consigo un cable unido con el Departamento de Guerra. Desde lo alto, con un equipo de transmisión morse, le envió al presidente Lincoln la primera comunicación aire-tierra. En marzo de 1862, Lowe fotografió desde un aeróstato las fortificaciones de la ciudad de Richmond, capital de los confederados. El 14 de mayo de 1862, el general Stoneman, del Ejército de la Unión, utilizó la observación aérea y las comunicaciones telefónicas para realizar el primer reglaje de la artillería³.

A partir de estas experiencias, las unidades de aerostateros fueron incorporadas en forma orgánica por la mayoría de los ejércitos y armadas. Sin embargo, la subordinación del desplazamiento de los globos a la antojadiza dirección de los vientos limitó la difusión. En el cuarto siglo siguiente, los esfuerzos se centraron en conseguir el vuelo gobernado.

El 20 de septiembre de 1898 el brasileño Alberto Santos Dumont, radicado en Francia, realizó el primer traslado con un globo dirigible, autopropulsado con un motor de explosión; partió del Jardín d'Acclimatation, voló sobre París en contra y a favor del viento. Un accidente sin mayores consecuencias, sufrido al descender, le obligó a introducir mejoras en sus aparatos. Con el Número 6, tres años después, lograría el resonante éxito que le reportó el Premio Deutsch de 129.000 francos. El 19 de octubre de 1901, bajo la supervisión del Aeroclub de Francia, Santos Dumont despegó del parque Saint Cloud sin auxilio de tierra, rodeó la Torre Eiffel y regresó al punto inicial en casi treinta minutos.

No mucho tiempo atrás, el 2 de julio de 1900 el general alemán Ferdinand von Zeppelin había volado sobre el lago Constanza a bordo de un dirigible de su invención. De 128 metros de longitud, construido después de veinticinco años de estudio, recibió la matrícula L21. El conde Zeppelin recorrió 6 kilómetros,

en dieciocho minutos, a 400 metros de altitud. Esta máquina sorprendió al mundo con la posibilidad de avanzar por el aire y buscar su camino, a voluntad del piloto. De inmediato, los generales Erich Ludendorff y Hellmuth von Moltke requirieron desarrollar las capacidades militares del nuevo aparato. A orillas del lago Constanza, en Bodensee, el conde Zeppelin erigió la fábrica de aeronaves más livianas que el aire de mayor tamaño que haya existido.

Si muchos estrategas pensaban que con los grandes dirigibles habían encontrado la panacea, un amplio sector afirmaba que la verdadera solución vendría de la mano del vuelo mecánico. En efecto, en el terreno de la leyenda y de la mitología, la historia registraba numerosos intentos de vencer la gravedad con la ayuda de artefactos mecánicos y no con las propiedades físicas de los gases. Las alas de cera de Dédalo y los proyectos de Leonardo da Vinci, movidos por fuerza muscular, son solo ejemplos de las tentativas por dominar la tercera dimensión con mecanismos y por conquistar ese poder que los haría invencibles.

Vinculado con las aplicaciones bélicas de los aparatos aéreos, conviene recordar que desde 1831 los pensamientos del general Karl von Clausewitz inspiraban a la mayoría de los ejércitos. El genial estratega sostenía que el único medio para imponer la paz al vencido era quebrantarle la voluntad de lucha. Efecto que se alcanzaba con la aniquilación física de sus objetivos vitales incluyendo la población civil.

Frente a ese panorama, encuadrado en el concepto de **guerra total**, es fácil imaginar los temores que infundiría la posibilidad de que la destrucción descendiera desde lo alto. La preocupación fue compartida por los convencionales reunidos en 1899 para encontrar la resolución pacífica de las disputas internacionales en la Primera Conferencia de Paz de la Haya. En un capítulo especial se estudiaron las consecuencias de los ataques aéreos contra las poblaciones inermes⁴.

Otra muestra elocuente del recelo que despertaba el inminente advenimiento de la amenaza aérea la ofreció el geopolítico Halford J. Mackinder⁵. El 25 de enero de 1904, durante una conferencia dictada en la Sociedad Geográfica Real de Londres, aseguró que la revolución comenzada con los grandes marinos de la generación colombina había dotado a la cristiandad de la movilidad más amplia que se conocía, si se exceptuaba la que, algún día, podían otorgarles las alas.

Las citadas aprensiones refutan (en parte) la idea tan difundida de que los primeros pasos de la aviación obedecieron a causas puramente deportivas o a desafíos personales de superación. Aunque hayan existido motivaciones de esa índole, detrás de aquellas competencias aeronáuticas, en especial en la Europa de la primera década del mil novecientos, más que el afán *amateur* de los deportistas, se levantaron los intereses de los gobiernos, lanzados en una afanosa carrera armamentista.

Por ese motivo, y no por otro, el aeroplano –desarrollado teóricamente en varios tratados– era esperado con impaciencia por los ejércitos del mundo, siempre atentos a las innovaciones tecnológicas que pudieran desequilibrar las relaciones de fuerzas. Los militares requerían, en particular, ampliar las posibilidades de averiguar el orden de batalla enemigo y de potenciar la eficacia de la artillería que, con los medios disponibles, había alcanzado el apogeo de su capacidad destructora. Al mismo tiempo, otros estudiosos y escritores de ficción preanunciaban la ofensiva aérea sobre la retaguardia enemiga.

INVENCIONES QUE TOMAN VUELO

El desarrollo científico y tecnológico del siglo XIX, en Europa, abrió el camino a un nuevo enfoque de la realidad humana. Se abandonaron las especulaciones metafísicas y se buscó explicar la vida a partir de fenómenos naturales. En esta época, dos grandes inventos, la dinamo eléctrica y el motor de explosión, realimentaron el proceso de industrialización iniciado con la máquina de vapor y potenciaron las construcciones militares.

La energía eléctrica y la fuerza motriz generada con los derivados del petróleo se conjugaron con la producción de mejores aleaciones del acero⁶ y de los explosivos nitrogenados más livianos y veloces⁷. Estos avances en el campo de las ciencias duras, combinados, lograrían una acción sinérgica que, proyectándose a lo largo del siglo XX, presagiaron el aumento insospechado del poder destructor de las armas y, desafortunadamente, las devastaciones apocalípticas de las grandes guerras.

En lo que atañe al vuelo, los inventos de finales del siglo decimonono aguzaron el ingenio de los militares que, desde siempre, habían alzado la vista de la tierra. El 14 de octubre de 1897, el ingeniero francés –especializado en puentes– Clément Ader ensayó una máquina voladora con alas parecidas a las de los murciélagos, pero rígidas; la aeronave estaba propulsada por dos motores de

vapor de 20 hp que accionaban sendas hélices cuatripalas de hojas de bambú. La tercera que fabricó, bautizada “Eolo III”, en una experiencia de dudosa verificación logró elevarse y volar en línea recta a escasos centímetros del suelo hasta que un golpe de viento la sacó del campo, a 300 metros del lugar de despegue, en la pista de Sartory del Parque de Armainvilliers⁸.

La controversia sobre si el vuelo de Ader fue el primero de un más pesado que el aire, aún persiste. La mayoría de los estudiosos sostienen que el “Eolo” nunca alcanzó a terminar un vuelo controlado, a pesar de haber sido probado en varias oportunidades delante de los comisionados del Ministerio de Guerra⁹.

En 1898, el gobierno de los Estados Unidos, que buscaba nuevas armas para enfrentar los esfuerzos españoles por recuperar a Cuba, financió los ensayos de un aparato volador propuesto por Samuel P. Langley, denominado “Aeródromo”¹⁰. El 7 de octubre de 1903, poco antes del vuelo de los hermanos Wright, la aeronave de 15 metros de envergadura, propulsada por un motor de explosión de cinco cilindros, fue catapultada en dos oportunidades desde el techo de una casa flotante anclada en el río Potomac. El dispositivo de lanzamiento falló. El piloto Manly y la máquina de Langley se zambulleron a 10 metros de la barcaza. Los resultados lamentables convencieron al gobierno norteamericano de la inutilidad de apoyar crediticiamente, por el momento, cualquier proyecto relacionado con los aeroplanos.

La conquista del vuelo mecánico es motivo de discusiones. Con argumentos valederos hay quines atribuyen el mérito al brasileño Santos Dumont. Otros reconocen la autoría del invento a los hermanos Wright. Por una cuestión de precedencia cronológica, conviene repasar primero los antecedentes de los fabricantes de bicicletas de Ohio.

Pertenecientes a una familia de clase media, aficionada a la lectura y al estudio, siendo niños, Orville y Wilbur Wright recibieron de regalo una hélice de juguete que hacían ascender igual que un helicóptero. Al dejar el colegio, en 1889, abrieron una pequeña imprenta, la West Side News, y más tarde un taller de reparaciones de bicicletas. En 1890, armaron el primer planeador no tripulado y se convencieron de que el vuelo humano con un aparato más pesado que el aire no era una quimera.

A partir de entonces, se abocaron a buscar las soluciones técnicas. Analizaron la bibliografía especializada, en particular las indagaciones sobre aerodinámica del inglés *sir* George Cayley¹¹.

Desarrollaron sus propias fórmulas, diseñaron y construyeron un túnel aerodinámico, leyeron las noticias; y vieron las primeras fotografías publicadas en la prensa con la tragedia de Lilienthal¹².

Finalmente, el 17 de diciembre de 1903, en la planicie arenosa de Kill Devil Hills (al sur de Kitty Hawk) hicieron volar el Flyer 1¹³, un biplano propulsado por dos hélices accionadas por un motor de explosión de cuatro tiempos. El despegue se logró con el auxilio de una primitiva catapulta que funcionaba con una pesa que dejaban caer desde lo alto de una torre. Con una cuerda y un sistema de poleas, transmitían el movimiento del descenso a un garfio que se deslizaba por debajo de un riel de madera de 12 metros de longitud. Con la ayuda de la fuerza de la gravedad y el empuje de las hélices, el Flyer llegó al extremo del riel, dejó atrás el gancho lanzador y se elevó 3 metros. Orville maniobró con los comandos y voló los primeros 36 metros de la historia.

Por desgracia, el éxito no bastó para obtener el apoyo del Estado. A causa del revés sufrido por Langley en el río Potomac, entre 1904 y 1905, los Wright debieron apelar a sus propios recursos para construir otros prototipos: los Flyer 2 y 3, de mayores dimensiones y motores más potentes que el 1.

En distintas campañas superaron el centenar de vuelos, de los que existen numerosos registros fotográficos y filmicos. Alternándose en las prácticas, perfeccionaron el control axial y longitudinal del aparato; efectuaron virajes y lograron recorridos de más de 30 kilómetros en treinta y tres minutos de vuelo continuo. Transformados en expertos pilotos, trataron de colocar el invento en el mercado. Decepcionados por la falta de respuesta oficial, en 1907, Wilbur Wright se embarcó hacia Europa con un modelo 3 para tentar a la suerte en el Viejo Mundo.

Mientras realizaba interminables trámites aduaneros en el puerto de Le Havre, para que liberaran su máquina, Wilbur se enteró de la proeza de Alberto Santos Dumont. El 23 de octubre de 1906, en el campo de Bagatelle en París, con su 14 bis se había desplazado cerca de 60 metros volando a 2 ó 3 metros del suelo. Debido a que este vuelo despegó sin ayuda de la rudimentaria catapulta de los Wright y porque, frente a periodistas y numeroso público, fue supervisada por el Aeroclub de Francia, parte de la comunidad científica y aeronáutica (principalmente de Brasil) consideran a Santos Dumont el Padre de la Aviación.

En 1907 se sucedieron una serie de concreciones trascendentes para el uso militar de aeróstatos y aeroplanos. En julio, el

presidente del Consejo de Ministros francés, George Clemenceau, y su ministro de Guerra, general Piquart, se embarcaron en el dirigible “La Patrie” del Servicio de Aerostación Militar. Desde la barquilla, asistieron a la demostración de maniobrabilidad que realizó la tripulación entre los 100 y 300 metros de altitud. No bien aterrizaron, Clemenceau gestionó la asignación presupuestaria para la adquisición de globos dirigibles destinados al Ejército.

La difusión de la decisión del presidente francés indujo a los miembros de la Segunda Conferencia de Paz de la Haya, reunidos en agosto de 1907, a discutir nuevamente el empleo militar de los aparatos aéreos. Tal cual se venía acordando desde 1899, Bélgica –con el respaldo británico– consiguió treinta votos a favor para que se prorrogara por otros cinco años la restricción de arrojar bombas desde el aire¹⁴. Francia y cinco países, lanzados en una evidente carrera armamentista, votaron en desacuerdo.

En la otra margen del Atlántico, el presidente norteamericano Teodoro Roosevelt leía un artículo en *Scientific American*. No sin cierta sorpresa, se enteraba de los buenos resultados de las experiencias de los hermanos Wright y de las negociaciones que realizaba Wilbur en Europa porque no había sido atendido en los despachos oficiales de Washington. Acicateado por la noticia, y sin prestar atención a las recomendaciones de los conferenciantes de paz, Roosevelt ordenó a su ministro de Guerra, Williams Howard Taft, que se ocupara de que los Estados Unidos no perdieran terreno en la materia aviación.

Gracias a la prensa, entonces, a cuatro años del vuelo de los ciclistas de Ohio, el Signal Corp del Ejército estadounidense –del que dependían las divisiones de aeronautas– el 1 de agosto de 1907 creó la División Aeronáutica para tutelar los avances de su país en el tema de aeroplanos. El 23 de diciembre de 1907, el nuevo organismo del estado mayor emitiría la histórica Reglamentación N°486 que importó un giro de 180° en la postura del Ejército con relación al invento de los hermanos Wright.

En síntesis, dicha norma fue nada más y nada menos que la primera especificación técnica de un requerimiento de material aéreo. Con precisión, detallaba las características operativas del aeroplano que el Ejército estaba dispuesto a adquirir por 25.000 dólares. Entre otros parámetros, exigía que el aparato se desarmara y fuese transportable en carros de tracción a sangre. Luego de rearmado, debía estar listo para el uso en no más de una hora. Se le fijaba una velocidad de 40 millas por

hora, autonomía para volar 200 kilómetros y capacidad para trasladar el combustible y dos tripulantes. Preparado en una tarde y redactado en una hoja, el documento del Signal Corp sentó las bases para los pasos futuros de la aviación militar e incentivó el estudio de la utilización de los aviones en operaciones bélicas.

Los teóricos de la guerra, que hasta entonces habían inferido sus hipótesis del análisis histórico de los conflictos, en este caso fueron anticipados por el requerimiento concreto de un implemento operativo: el aeroplano. Aunque parezca paradójico, sin que hubieran sido evaluados, se dio por sentado que existían y que podían multiplicar la potencia militar. Sólo el arte, a mitad de camino entre el mito y la ciencia, se había aventurado a explicar la repercusión estratégica del Poder Aéreo. En la novela *War in the Air* (1908) de H. G. Wells, se describía de qué manera el puente de Brooklyn era destruido y derrumbado por una sola aeronave en su primer pasaje sobre el blanco¹⁵.

En ese momento, cuando los ejércitos de las grandes potencias adquirieron los primeros aeroplanos y los escritores de ficción auguraron los cataclismos que caerían desde los cielos, los profesionales se arriesgaron a opinar sobre la trascendencia del vuelo militar, y sus conclusiones y predicciones fueron tan apocalípticas como las fantasías de los novelistas¹⁶.

Incluso aseguraban que, antes de la declaración de la guerra, podría concentrarse una flota aérea a unas cuarenta o cincuenta millas del país enemigo. Desde esa posición, al recibir la orden radiotelegráfica, se estaría en condiciones de asestar golpes letales dentro de las dos horas de rotas de las relaciones¹⁷.

Semejante preocupación estaba por demás justificada. El 25 de julio de 1909, el ingeniero francés Luis Blériot, uno de los más lucidos constructores de la primera época de la aviación mundial, con su modelo Blériot XI, cruzaba en vuelo el canal de La Mancha en sólo treinta y seis minutos. El histórico hito en la conquista del aire ponía fin al aislamiento e invulnerabilidad de las islas británicas. Las repercusiones estratégicas del acontecimiento fueron insospechadas.

A partir de ese año y hasta el comienzo de la guerra del 14, que ratificaría o rectificaría las teorías, políticos y estrategias especularon sobre las consecuencias del ejercicio de la fuerza a través del espacio aéreo. También, se abrió el debate entre quienes propiciaban la utilización de las aeronaves dirigibles más

livianas que el aire *versus* los defensores de los aparatos más pesados, aún en estado embrionario.

Las consecuencias del empleo operativo de uno o del otro eran, hasta ese momento, equiparables y, por analogía, seguían los postulados del Poder Terrestre y del Marítimo. En particular, comparaban las características de las flotas aéreas con las navales, por la similitud que ofrecían la movilidad, la concentración y el gran alcance de la proyección del fuego.

¹ Ángel M. Zuloaga, *La guerra aérea*, Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 1938, pág. 19.

² *Ibidem*.

³ Siro de Martini y Oscar Rodríguez, «Los globos aerostáticos en la Guerra de la Triple Alianza», *Boletín del Centro Naval*, volumen 108, N°760, verano otoño 1990, pág. 121 y suc.

⁴ *Historia de la Aviación*, Editorial Vinciguerra, págs. 7 y 8.

⁵ Halford J. Mackinder, *Antología Geopolítica*, Buenos Aires, Editorial Pleamar, 1975, pág. 65.

⁶ Descubiertas en 1890.

⁷ Obtenidos mediante la sustitución de productos orgánicos por formulaciones inorgánicas.

⁸ Maurice Percheron, *L'aviation française*, Librairie Nathan, pág.7.

⁹ *Historia de la Aviación*, op. cit., págs. 5 y 6.

¹⁰ Samuel P. Langley (1834-1906), arquitecto, astrónomo, físico, matemático, secretario del Instituto Smithsonian.

¹¹ *La navegación aérea*, 1809.

¹² Otto Lilienthal realizó cerca de 2000 experiencias con planeadores capaces de evolucionar en la masa de aire aprovechando el principio de la sustentación aerodinámica. El 10 de agosto de 1896, durante la ejecución de uno de estos vuelos se accidentó y falleció.

¹³ En el Museo Nacional de Aeronáutica de Morón se exhibe una réplica del Flyer 1.

¹⁴ En las conferencias de paz de La Haya en 1899 y en 1907 se aprobaron los convenios que definían las leyes y costumbres de la guerra y, las declaraciones que prohibían determinadas prácticas como el bombardeo de poblaciones indefensas, la utilización de gases venenosos y balas de punta blanda. Sin embargo, no llegaron a un acuerdo sobre un sistema de arbitraje obligatorio como medio de resolver las controversias que constituyeran una amenaza para la paz. (Folleto Informativo N°13, de Derecho Humanitario Internacional).

- ¹⁵Rubén Oscar Moro, *El Poder Aéreo hacia el próximo milenio*, Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 1999, pág. 8.
- ¹⁶Edward Mead Earle, *Creadores de la Estrategia Moderna*, Editorial Círculo Militar, 1968, pág. 368.
- ¹⁷R. P. Hearne, *Aerial Warfare*, Londres, 1909.

CAPÍTULO II

LA AEROSTACIÓN EN LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS

Las primeras noticias oficiales recogidas sobre proyectos relacionados con el vuelo pueden encontrarse en el Archivo General de la Nación. En los registros correspondientes a Mendoza¹, se conserva un documento que el ciudadano holandés Miguel Colombise dirigió a la Primera Junta de Gobierno Patrio (1810) solicitando permiso para construir un aeróstato comandable. Asimismo, y según lo relatado por el general Bartolomé Mitre en la *Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana*, en 1815 el molinero mendocino Andrés Tejada aseguró que podía ponerle alas a los cañones del Gran Capitán.

A mediados del siglo, al terminar las Guerras de Crimea (1853-1856) y de Secesión Norteamericana, veteranos aeronautas salieron a recorrer el mundo y a ganarse la vida con espectáculos circenses. La llegada de algunos a Buenos Aires, en 1853, coincidió con la fundación de la primitiva Compañía de Gas. La nueva planta que extraía y suministraba gas de hulla para el alumbrado facilitó su provisión para el inflado y alentó las incursiones aerostáticas. La primera ascensión la concretó el norteamericano Gibbons Wells, el 24 de junio de 1864, que se elevó desde la Plaza Victoria con un esférico denominado “Buenos Aires”.

Tres años más tarde, gracias a la gestión del encargado de Negocios en los Estados Unidos, Domingo F. Sarmiento, el ingeniero polaco Roberto A. Chodasiewicz se incorporó al Ejército Argentino con el grado de capitán. El 6 de julio de 1867, el flamante oficial se elevó 120 metros con un globo cautivo desde el potrero Piris (Tuyutí) efectuando, así, la primera tarea de exploración aérea militar argentina durante la Guerra de la Triple Alianza (1865-1870).

Finalizado el conflicto, en lo inmediato, la exploración o el reglaje de artillería con aeróstatos no fueron adoptados por nuestro Ejército de manera orgánica. Lo que no es óbice para afirmar que se hubiera abandonado esa idea. En 1899, el Ministerio de Guerra comisionó al comandante Luis J. Dellepiane a presenciar la demostración de dos ingenieros alemanes con un sistema de

cerfs volants (barriletes) diseñados para efectuar exploración aérea, visual o fotográfica.

La modernización de las FF.AA. emprendida a comienzos del siglo xx no contempló la incorporación de los medios aéreos tan difundidos en Europa y en los Estados Unidos. El primer documento donde consta que el Ejército preveía adoptar los aerostatos es el Reglamento de Uniformes de 1911 que incluía un emblema para la Sección Aerostática. En el ínterin, los vuelos en esféricos en la Argentina se limitaron a demostraciones privadas con fines comerciales.

Por su repercusión histórica se recuerda la que realizó el aeronauta noruego Francisco Cetti el 30 de octubre de 1898, con el "Nansen". El barón Antonio de Marchi, presidente de la Sociedad Hípica Argentina, y el señor Pini, célebre profesor de esgrima de la entidad², fueron invitados a participar de la aventura. La pobre fuerza ascensional del gas obligó a De Marchi y a Pini a descender de la barquilla en la azotea de una casa de la calle De las Artes³, para que se pudiera continuar.

EL PRIMER VUELO DEL "PAMPERO" EN EL PAÍS

En 1894, el Dr. José Zubiaur, uno de los trece miembros fundadores del Comité Olímpico Internacional, gestionó ante el general Julio A. Roca la creación de la Sociedad Hípica Argentina. Constituida en 1899, a partir 1902 la entidad fue presidida por el yerno del presidente de la República, el barón Antonio de Marchi, quien recibió la consigna de orientar el desarrollo de la mayoría de las actividades deportivas más difundidas y útiles para la formación de la juventud. En 1908, la Sociedad Hípica se transformó en Sociedad Sportiva Argentina, punto de partida del actual Comité Olímpico del país. En el campo de Palermo tuvieron lugar los hechos más trascendentes del deporte de comienzos del siglo xx.

Aarón Félix Martín de Anchorena, hijo de Nicolás Hugo de Anchorena y Arana (1828-1884) y de María Mercedes Castellanos de la Iglesia, nació en Buenos Aires el 5 de noviembre de 1877. Octavo de los diez vástagos de una de las familias más acaudaladas del país, su apellido es el origen del dicho "estos tienen más plata que los Anchorena".

En 1901 participó en la primera competencia automovilística realizada en Buenos Aires en el Hipódromo Nacional ubicado en los bajos de Belgrano. A bordo de un Panhard Levassol aventajó a su amigo Marcelo Torcuato de Alvear que conducía

un Locomobile de vapor. En 1902 recorrió la Patagonia a caballo, se encontró con el perito Francisco Pascasio Moreno y llegó hasta el lago Nahuel Huapi.

Amigo íntimo de Julio Argentino Roca, De Anchorena fue nombrado secretario honorario de la Legación Argentina en Francia. En 1903 se trasladó a París. En la Ciudad Luz conoció al brasileño Enrique Santos Dumont con quien, en 1905, realizó el primer vuelo en globo. Luego de asociarse al Aero Club de Francia, en el campo de Saint Cloud, aprendió los secretos de la aerostación con Paul Tissandier (1881-1945). Obtuvo el *brevet* reconocido por la Federación Internacional de Aeronáutica. En 1906, se casó con Zelmira Paz, viuda de Gainza y heredera del diario *La Prensa*. Con el matrimonio, Aarón de Anchorena agregó al patrimonio familiar el tercer gran palacio de la plaza San Martín.

A comienzos de 1907, por 7000 francos, adquirió un aeróstato de 1200 metros cúbicos, en la misma planta donde se fabricaban los de Santos Dumont. Sobre un costado de la envoltura en seda barnizada, color amarillo, con grandes letras rojas le hizo pintar el nombre Pampero. El habitáculo de comando era una barquilla de poco más de un metro cuadrado con capacidad para cuatro personas, en tanto que el equipo de a bordo estaba compuesto por un ancla, un regulador de alturas, un estatoscopio (aparato para indicar si el globo ascendía o descendía), una máquina fotográfica, un largavista y 220 kilos de lastre distribuidos en once saquitos rellenos con arena, de 20 kilos cada uno.

Siete de las once ascensiones hechas desde suelo francés, las realizó con este globo. En una de ellas alcanzó 5000 metros de altura.

El lunes 29 de julio de 1907, regresó a Buenos Aires a bordo del trasatlántico "Cap Blanc" en cuya bodega traía el "Pampero"⁴. Después de reencontrarse con sus familiares y amigos, pasó una corta estadía en la estancia San Ramón de Azul. Días más tarde, con la colaboración de los integrantes de la Sociedad Hípica y del Jockey Club, programó la primera ascensión para el 28 de noviembre⁵.

La prueba debía realizarse en el Hipódromo Nacional durante un festival preparado a beneficio de la Sociedad del Perpetuo Socorro que presidía la señora María González Moreno de Alvear. Serios inconvenientes impidieron el tendido de los 1200 metros de cañería que harían llegar el gas de alumbrado para el inflado del globo. La fiesta se suspendió hasta nuevo aviso. Las dificultades

decidieron a De Anchorena a contratar los servicios y hacer venir al técnico francés Louis Fabères.

Mientras aguardaba su llegada, De Anchorena se ocupó de difundir ciertas iniciativas que había traído de Francia. El 30 de noviembre con grandes titulares se anunció que era inminente la creación de un “aéreo club”, una entidad que se sumaría a otras similares que cultivaban los deportes en el país. El proyecto fue presentado por Aarón, secundado por Carlos Pacheco y los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascias en la tarea de llevarlo a la práctica.

Juzgando la utilidad que tendría para la Argentina contar con un parque aerostático militar semejante al que poseían las naciones de Europa, en compañía de los citados, De Anchorena visitó al ministro de Guerra. Durante la reunión le sugirió que estudiase la propuesta y se ofreció a adquirir el material necesario si resultaba viable⁶.

Además del automovilismo y de la aerostación, Aarón era un amante de la náutica. Con esa finalidad, importó una lancha propulsada por un motor de nafta, la primera en el país, a la que denominó “Pampa”. El 8 de diciembre de 1907, acompañado por Eduardo Newbery, hermano de Jorge, a bordo de la embarcación, participó en una regata desde Tigre hasta San Isidro.

Alrededor del 20 de diciembre, había llegado el técnico Fabères y solucionado los inconvenientes que frustraron el intento anterior. Las amarras del “Pampero”, en lugar del Hipódromo Nacional, se soltarían en el campo de pruebas ecuestres que la Sociedad Hípica poseía en Palermo (actual Campo de Polo). Se eligió el sábado 24 de diciembre para efectuar la ascensión. Junto con Aarón de Anchorena volaría el ingeniero Jorge Newbery.

Pese a las protestas de la concurrencia, la tentativa del 24 también fracasó. La Compañía de Gas del Río de la Plata, que había colocado una cañería especial hasta el frente de la tribuna, no logró enviar el gas con presión suficiente. A las 15, apenas se hallaba tensada la mitad superior de la enorme silueta redondeada del aeróstato. A las 18, las esperanzas de que concluyera la inflación se desvanecieron. El vuelo fue transferido para el día siguiente. Sin embargo, los aeronautas no lamentaron demasiado la contrariedad. Casi toda la jornada el viento había soplado desde el sudoeste con una violencia tal que, de haber ascendido, en contados minutos el “Pampero” habría derivado hacia un destino incierto sobre el Río de la Plata.

De todos modos, no se había omitido ese detalle. En previsión de que el globo pudiese marchar con rumbo a la costa uruguaya, solicitaron el apoyo del ministro de Marina y gracias a él, durante la tarde del 24, dos torpederas permanecieron en el puerto, listas para seguir al “Pampero”. La lancha de nafta de Aarón de Anchorena también se alistó para salir en cuanto se viese al aeróstato; incluso, el ministro de Marina telegrafió a La Plata para que preparasen una tercera torpedera⁷.

A las 2 de la madrugada del 25 de diciembre se reanudó el suministro de gas. Pero a las 9, la presión seguía llegando sin fuerza, no obstante las continuas promesas del gerente y del ingeniero de la usina de Belgrano. A pesar de ser domingo, a esa hora tan temprana, ya se había congregado una apreciable cantidad de espectadores, entre ellos varios militares. Una veintena de soldados del 1 de Caballería rodeaban al globo con el propósito de cargar los saquitos de arena a medida de que se soliviara el aeróstato con el aumento del volumen del gas.

Luis Fabères dirigía los preparativos. Cada tanto hacía breves paréntesis en su tarea y, en un dificultoso castellano, respondía a la curiosidad de quienes lo interrogaban. De pronto, se produjo un revuelo general: el caño de género, que alimentaba el gas, se había hinchado y, desdoblado violentamente las arrugas. La señal anunciaba el aumento de la presión del fluido. Los entendidos hicieron sus pronósticos respecto al tiempo que faltaba para terminar. Salieron a relucir varios relojes, y junto con ellos las opiniones. Fabères aseguró que si se mantenía ese régimen, a las 11 estaría listo para volar.

En ese momento, detrás de las barandillas de las tribunas, se divisó la inconfundible silueta de Jorge Newbery. Al reconocerlo, el público lo rodeó. Seguido por una verdadera caravana, se acercó y recibió el informe del técnico francés. Las gradas se terminaron de poblar. Después del viento sudoeste de la jornada anterior, la mañana se presentaba diáfana y la temperatura agradable. Numerosas damas ocupaban los palcos y dirigían sus gemelos hacia el globo. Por el linde norte de la planicie, sobre el fondo oscuro de los eucaliptos lejanos se veían ahora nuevas líneas de gente que avanzaba a paso lento. De tanto en tanto, los automóviles imponían el estruendo de sus cláxones al bullicio de las conversaciones, y la densa polvareda que levantaban al circular se desparramaba sobre la concurrencia. El cuadro era exactamente el de un hermoso día festivo.

La aparición repentina de Aarón de Anchorena imprimió una nerviosa agitación en los presentes. Aunque más agitado y molesto se mostró el millonario aventurero porque, al llegar junto al “Pampero”, le informaron que la entrega del gas había disminuido de nuevo y que habría que resignarse a esperar, por lo menos, una hora más. Sin ocultar su contrariedad, telefoneó a la usina de Belgrano y exigió que le dieran mayor presión. La demanda fue atendida y, minutos más tarde, el globo comenzó a tomar su definitiva forma de pera invertida, faltando muy poco para que no tocara el suelo. Pero aún no habían terminado las preocupaciones. El “Pampero” parecía a punto de alzarse por su cuenta cuando, de improviso, el viento aumentó y le contagió un peligroso cabeceo. Algunas veces, por efecto de una racha más violenta, se inclinaba de tal manera que los espectadores se desbandaban temiendo ser aplastados.

Los relojes marcaron las 12. El sol y las ganas de almorzar comenzaron a menguar la concurrencia, pero la mayoría optó por quedarse. No todos los días se podía presenciar un espectáculo semejante. Además, en esos momentos se rumoreaban distintas versiones de una acalorada discusión que estaban manteniendo los aeronautas con el técnico francés. Fabères sostenía que el gas de hulla del alumbrado de Buenos Aires era más pesado que el hidrógeno usado en Francia, por lo tanto, tenía menor poder ascensional. El experto se mostraba inquieto. Con lápiz y papel hacía cálculos y conjeturas, tratando de convencer a De Anchorena y a Newbery del peligro que corrían si no esperaban que el globo estuviese bien inflado.

De todos modos, los navegantes resolvieron salir aunque el globo no hubiese completado su capacidad. Disconforme, Fabères se alejó protestando mientras se activaban las maniobras. La proximidad de la partida redobló la expectativa. La noticia sacó de sus asientos a los curiosos. El público se aglomeró alrededor del globo. A veces, demasiado, y dificultaba las operaciones. No faltaron comedidos que quisieran ayudar a conducir la barquilla hasta las amarras del globo y a remover hacia el centro los saquetes de arena.

Cuando De Anchorena y Newbery entraron en la cesta se silenciaron los murmullos. Las miradas quedaron fijas en los aeronautas. “¡Larguen!”, gritó De Anchorena y el “Pampero”, inclinándose a un costado, sólo se arrastró a ras del suelo, sin fuerzas para remontarse. Los soldados del 1.º de Caballería lo

sujetaron. Le quitaron más saquitos de lastre. Se repitió la largada. Ocurrió lo mismo, y lo volvieron a retener.

Por posteriores declaraciones de los tripulantes se supo que el inconveniente lo había causado un apéndice del globo que se enredó entre las cuerdas de la red. De Anchorena debió treparse al borde de la barquilla para liberarlo y evitar una explosión, mientras Newbery soltaba más bolsas de lastre.

Cuando el esférico recuperó la vertical, De Anchorena volvió a ordenar, “¡Larguen!” y, esta vez sí, el “Pampero” se elevó con suavidad, sin oscilaciones, hasta unos ciento cincuenta metros, donde se detuvo un instante como si quisiera orientarse, al menos esa fue la impresión que recibieron los espectadores. En ascenso, el globo se alejó con rumbo hacia el norte, salvó la línea de eucaliptos de la avenida y en escasos minutos se convirtió en un punto amarillo en la inmensidad del firmamento.

En el río, fondeada cerca de la orilla, desde temprano montaba guardia la lancha “Pampa”. Su chofer, en el momento que distinguió la forma inconfundible que se elevaba majestuosa por el cielo soleado de Buenos Aires, arrancó el motor y comenzó a seguirlo a gran velocidad.

El “Pampero” llegó a 700 metros de altura, donde quedó en equilibrio y así continuó hasta enfrentar el banco Santa Ana, al sur de la isla Martín García, a 28 kilómetros del punto de partida. Hasta aquí el viento lo había llevado con una velocidad de 30 km/h, o poco menos. Al recalar en este punto, una espesa capa de nubes se interpuso entre el sol y la envoltura del globo.

La humedad y la brusca disminución de temperatura contrajeron el gas. En un abrir y cerrar de ojos, el globo se vino abajo. De Anchorena y Newbery no habían terminado de darse cuenta que ya estaban a punto de caer en pleno río. Apremiados, largaron el lastre que les restaba. A no más de diez metros de altura, notaron que se abría un hueco entre las nubes. Un torrente de sol calentó la envoltura, alivió el peso específico del fluido y, de inmediato, remontó al “Pampero”.

Pero aún faltaban cerca de cincuenta kilómetros para el Uruguay. Los aeronautas, tratando de evitar un nuevo descenso debido a la mala calidad del gas, siguieron soltando lastre, instrumentos, provisiones, máquinas, todo en procura de encontrar un viento favorable que los ayudara a arribar con rapidez. Calentado el globo por el sol, en contados minutos, llegaron a los 3000 metros. En ese nivel, encontraron una corriente del sudoeste de 100 km/h,

aproximadamente. Con ese empuje, en treinta y cinco minutos recorrieron los 52 kilómetros que restaban.

En este tramo los excursionistas recibieron las impresiones más fuertes y duraderas. Sintieron que un frío intenso les congelaba la piel, las orejas, las manos; mientras, igual que una alfombra, el terreno corría por debajo con vertiginosa rapidez. Extasiados contemplaron un panorama imponente, único. Era el mapa inmenso de la Mesopotamia, visto a vuelo de pájaro. De Anchorena conservaba aún su catalejo.

Por un lado, reconocieron las cintas serpenteantes de los ríos Uruguay y Paraná, que se unían donde comenzaba el de la Plata. A ambos lados, identificaron las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Santa Fe, y la República del Uruguay. Las veían como si las tuvieran en la palma de la mano: las colinas y ciudades, puntitos blancos; los campos cultivados, dameros; bosques, ríos y valles. Detrás, Buenos Aires, más extendida; y adelante, Montevideo y su cerro contrastando contra el océano. Un paisaje azulino, matizado con los enormes jirones de algodón blanco, gris y negro de las nubes que, inquietas, caprichosas subían y bajaban al compás antojadizo de los vientos.

Poco después de las 14, el globo pareció desfallecer y, de repente, inició un descenso vertiginoso, casi en caída libre. La sensación fue terrible. Los oídos de los aeronautas les zumbaban y, en el centro de la frente, sentían una contracción dolorosa, persistente. Casi desvanecidos, nunca pudieron calcular cuánto duró esa bajada, solo recordaron que, de pronto, vieron el suelo tan cerca que volvieron en sí.

Se encontraban, tierra adentro, a 38 kilómetros de la costa uruguaya, encima de la estancia del señor Tomás Bell. Con rapidez, se dispusieron a bajar. El ingeniero Newbery se encargó del ancla. La desató, arregló el cabo y comenzó a maniobrar para engancharla en el terreno. De Anchorena, entre tanto, a fin de evitar que el globo cayera con violencia, arrojaba cuanto elemento restaba: los instrumentos, una valijita, un cesto, la máquina fotográfica, los contados objetos que aún quedaban. A unos 80 metros de altura, Newbery largó el ancla.

Liberado de ese peso, el globo bajó con mayor lentitud e incluso comenzó a flotar nivelado a 20 metros arrastrando el ancla. Recorrió cerca de dos cuadras hasta que las púas se incrustaron en la tierra. Dominado, bajó suavemente. La barquilla tocó el suelo muy despacio. La envoltura de seda, desinflada casi por

completo, cubrió a los aeronautas que se estrecharon en un abrazo.

Con gran alivio constataron que el “Pampero” estaba intacto, sin rasgaduras ni desperfectos. Solo debían lamentar la pérdida de los aparatos. Sobre todo, la máquina fotográfica que terminó aplastada, aunque todavía tuvieran esperanza de salvar algunas placas. Aterrizados, a poca distancia del establecimiento de campo de Tomás Bell, los peones acudieron y les proporcionaron caballos para trasladarlos a la casa.

En total, el viaje había durado una hora y treinta y cinco minutos. Para cubrir los primeros 28 kilómetros, a 700 metros de altura, el “Pampero” había empleado una hora; en cambio, a los últimos 52 kilómetros, volando a 3000 metros, los había cubierto en treinta y cinco minutos. En ese tramo, los aeronautas calcularon que el viento favorable había empujado al globo una velocidad no inferior a 100 km/h.

A las 20.15 de esa noche, los excursionistas hicieron despachar un telegrama desde el pueblo vecino de Conchillas a los amigos que suponían reunidos en el Jockey Club de Buenos Aires: “Espléndido viaje. Bajamos con éxito en el departamento de Colonia, a siete leguas de la costa, en la estancia de don Tomás Bell. Saludos. Newbery-Anchorena”.

Al día siguiente, 26 de diciembre, viajaron a Conchillas en un carro. El médico de la localidad, Dr. J. Kyle, un distinguido caballero inglés, les ofreció un almuerzo y esa misma tarde, en Colonia, se embarcaron en el vapor “Luna” y regresaron a Buenos Aires⁸.

PARTICIPACIÓN MILITAR EN LOS ORÍGENES DEL AERO CLUB ARGENTINO

En virtud de que todo comenzó con el vuelo del “Pampero”, la versión más difundida de la historia argentina afirma que sólo gracias a la intervención de esclarecidos civiles se desarrolló la aviación militar. Sin menoscabar la trascendencia de la participación de aquellos ilustres ciudadanos que, con su entusiasmo por el deporte de la aerostación, movilizaron al paquidermo estatal para que organizara y equipase la primera unidad aérea militar, resulta interesante analizar el enfoque contrario; es decir, la influencia militar en la gestación del primer aeroclub del país.

El 13 de enero de 1908, el diplomático y aeronauta Aarón de Anchorena concretó la idea anunciada el 30 de noviembre y

convocó a numerosas personalidades a la sede de la Sociedad Sportiva Argentina. En ese acto, a semejanza de su par francés, De Anchorena fundó el Aéreo Club Argentino. El Acta N°1 declaraba que era objetivo de la entidad “fomentar el desarrollo de todas las ciencias relacionadas con la aerostación”⁹. El documento fue firmado por cuarenta y dos señores, de los cuales cinco eran oficiales del Ejército. Con esta formalidad, Aarón de Anchorena, el ingeniero Jorge A. Newbery y los demás amantes del deporte que los secundaron tienen legítimo derecho de reivindicar los laureles de ser los promotores fundamentales de la actividad aérea civil y militar del país.

Hay un detalle que debería llamar la atención en la citada acta fundacional, que se explica con la visita efectuada el 30 de noviembre por De Anchorena, Pacheco, Newbery y Macías al ministro de Guerra. De los siete miembros designados para constituir la primera Comisión Directiva, tres eran militares. De Anchorena fue elegido primer presidente; el coronel Arturo M. Lugones, vicepresidente 1.º; el ingeniero Jorge A. Newbery, vicepresidente 2.º; Alberto de Bary, secretario-tesorero; el mayor Waldino Correa, el barón Antonio de Marchi y Sebastián Lezica, vocales; el coronel Isaac de Oliveira Cezar, inspector de Caballería, y el señor Roberto Zimmermann, suplentes.

Más llamativo resulta constatar que, diez días después, el 23 de enero de 1908, se convocara a la Comisión Directiva a una segunda reunión y que sesionara con el quórum mínimo de cinco miembros; dos de ellos, civiles; y tres, militares: De Anchorena y Newbery; los coroneles De Oliveira Cezar y Lugones, y el mayor Correa. Finalizado el encuentro se labró el Acta N°2. Según consta en ese documento, además de otros temas de índole administrativa, se adoptaron resoluciones de gran repercusión: se designó en calidad de presidentes honorarios del Aero Club (ahora se lo denominó aero en lugar de aéreo) a los ministros de Guerra y de Marina, general de brigada Rafael M. Aguirre y contralmirante Onofre Betbeder; y se redactaron las bases reglamentarias que guiarían los destinos de la entidad.

En el Artículo 1.º del proyecto de estatuto, que todavía no mencionaba a los aviones, se modificó el objetivo anterior. El concepto “fomentar el desarrollo de todas las ciencias...”, fue cambiado por “fomentar la locomoción aérea bajo todas sus formas y en todas sus aplicaciones”.

A la manera de un fin contribuyente, se determinó que la

sociedad debía “**ofrecer** al Ministerio de Guerra el concurso para organizar la aerostación militar y **fundar**, con el patrocinio de ese ministerio, **previamente solicitado**, una escuela y laboratorio de aerostación militar y civil”. De la detenida lectura de este objetivo se puede inferir que el Ministerio de Guerra se comprometía a financiar la fundación de la escuela de aerostación civil y militar, siempre que el Aero Club lo ayudase en el emprendimiento.

No se han descubierto fuentes que identifiquen a los promotores de esa idea. Tal vez, fue De Anchorena que importó la fórmula francesa o el ex capitán de fragata ingeniero Jorge Newbery o el ingeniero militar mayor Waldino Correa. Estos últimos, unidos por su formación académica, por ser dos de los más entusiastas aeronautas de los primeros tiempos y por la estrecha amistad, habrán sido los más capacitados para redactar el estatuto y delinear la estrategia para adentrarse, de una buena vez, en la práctica del vuelo.

De cualquier forma, no es relevante encontrar el autor ni erigir pedestales falsos. Si bien la historia es la historia de los grandes hombres, en el estudio de las acciones mancomunadas, tal la del Aero Club, solo importa rescatar el móvil que impulsó a ese conjunto de Señores (con mayúscula). A simple vista resulta notoria la convergencia de intereses entre la flamante entidad civil y las instituciones castrenses. La influencia militar se percibe hasta en la terminología utilizada en la redacción de las actas, y no hay que profundizar demasiado para encontrarle una explicación.

Los hombres ilustrados de aquella época, civiles y militares, constituían una verdadera clase dirigente. Compartían metas e ilusiones sobre un futuro de grandeza para la Argentina. Tantas veces denostados por la prensa populista, estos Señores rendían culto al honor y, entre ellos, estrechaban sólidos lazos de amistad o se enfrentaban hasta las últimas consecuencias, y sus divergencias las dirimían al mejor estilo caballeresco. Se reunían en la Sportiva, en el Jockey Club, en el Centro Naval o en el Círculo Militar. Allí intercambiarían opiniones sobre la actualidad nacional y mundial; allí aunarían sus esfuerzos para programar la ejecución de medidas concretas.

El Aero Club Argentino fue una de las muestras más acabadas de los resultados que se pueden alcanzar cuando se comparten los ideales entre la sociedad civil y militar. Los civiles con vocación aérea requerían el apoyo de la infraestructura y medios que sólo las FF.AA. podían ofrecer a sus futuras “volaciones”. Por su lado,

los militares, aún no habían hallado el camino para acceder a la siempre postergada capacidad de utilizar la navegación aérea con fines bélicos. Todo permite suponer, entonces, que fueron los representantes de los ministerios de Marina y de Guerra, junto con De Anchorena y Newbery, dos civiles que no tendrían dudas sobre los conceptos básicos de la Defensa Nacional, quienes pergeñaron e impulsaron el aeroclub como el medio más expeditivo para que el Ejército y la Marina aprendieran el vuelo militar.

En este punto del análisis del proceso que desembocó en la creación del primer organismo aéreo militar, conviene destacar la figura de Jorge Alejandro Newbery. Eximio deportista e ingeniero electricista civil que, a partir de su bautismo en el “Pampero”, se transformó en un apasionado por el vuelo y en un convencido impulsor del uso bélico de la aerostación. El 7 de febrero de 1908, en compañía del mayor Waldino Correa, piloteó la segunda ascensión del “Pampero”. Entre esa fecha y octubre, conducido por diferentes aeronautas locales, el esférico realizó ocho ascensiones.

El 17 de ese octubre, el “Pampero” desapareció en el Río de la Plata. Eduardo Newbery, hermano de Jorge, se desempeñaba como piloto y ante la ausencia del acompañante previsto, Tomás Owen, viajaba el sargento primero palomero Eduardo Romero. La tragedia enlutó al país. El Aero Club prácticamente se disolvió y las Fuerzas Armadas, en apariencia, volvieron a constituirse en meras espectadoras de la revolución doctrinaria que en otras latitudes producía la incorporación de las máquinas aéreas, más pesadas y más livianas que el aire.

Casi en coincidencia con la pérdida del “Pampero”, en 1908, el teniente de navío Pedro L. Padilla, por orden del ministro de Marina, contralmirante Onofre Betbeder, estudió la posibilidad de emplear dirigibles en el patrullado aéreo del estuario del Plata y del litoral marítimo de la provincia de Buenos Aires. Las evaluaciones aconsejaron la compra de tres dirigibles tipo Goddard, de 3000 metros cúbicos. Pese a contar con la aprobación ministerial, el proyecto terminó archivado y la Armada perdió la oportunidad de ser la precursora del uso del aire en toda América¹⁰.

Según se puede apreciar, la pasividad de las instituciones armadas con respecto al vuelo, no se extendía al marco teórico. Numerosos escritos demuestran que, tanto en los claustros académicos de la Armada como en los del Ejército, el uso bélico de aerostatos y aeroplanos y las ventajas operativas de uno y otro sistema eran debatidos con gran profundidad.

En junio de 1908, el *Boletín del Centro Naval* publicó un enjundioso artículo de la revista *Memorial de Artillería* de España, escrito en 1907, dedicado a los globos dirigibles. En diez páginas se analizaba el significado y la repercusión de los progresos de la navegación aérea, verificados con el perfeccionamiento de los sistemas de propulsión y dirección de los globos inflados con gases más livianos que el aire. Era tan útil su aplicación en la exploración y reconocimiento del campo enemigo como en la obtención de los datos para la conducción del general en jefe del Ejército. Incluso, había pensadores que iban más lejos, pronosticaban una verdadera revolución en el arte de la guerra que haría desaparecer las fronteras nacionales.

Si bien no se podía presumir la manera de combatir de los aeróstatos dirigidos, el sentido común permitía imaginar que se colocarían en la vertical de los blancos. Desde allá arriba, a mano, arrojarían granadas cargadas con explosivos. Habría un duelo preliminar entre los globos de ambos bandos y triunfaría el primero en ganar mayor altura. Uno de los papeles más brillantes que el autor le auguraba era el de auxiliar en la preparación del fuego de la artillería terrestre. Sin embargo, la principal utilidad que le preveía era el transporte de pasajeros que sustituiría a los barcos en las travesías cortas.

A modo de conclusión se anunciaba la inminencia de la utilización bélica por lo que ya se discutían los refuerzos necesarios en las cubiertas de los acorazados para proteger las torres giratorias y chimeneas de los proyectiles que pudieran caer desde los aeróstatos. Así lo habían comprendido las grandes naciones europeas. Se aprestaban a tener flotas aéreas en la misma proporción que navales¹¹. Escrito en 1907, este ensayo de origen español, constituye el primer estudio serio sobre las implicancias del Poder Aéreo dado a conocer a la comunidad argentina en 1908.

Un año después de aparecer esa publicación en el *Boletín del Centro Naval*, en abril de 1909, el ingeniero Jorge A. Newbery escribió un artículo que, aún hoy, doctrinarios del Poder Aéreo analizan e interpretan de modo divergente. Afirmaba que la aplicación de la mecánica en la solución de los problemas de la aerostación, día a día, llevaba a que ese medio de movilidad se acercase a la conquista definitiva del espacio.

En evidente alusión a los globos, agregaba que no sería de extrañar que los progresos de la aerostática y de la seguridad de su empleo hicieran que, en una época no muy remota, la nación poseedora de

la máquina más perfecta sería, en lo sucesivo, el amo supremo y absoluto de los demás. Newbery finalizaba su alegato vaticinando: “muy pronto se palpará el **valor de las ascensiones en globo** por el servicio que prestarán en caso de guerra y en la vigilancia de nuestras inmensas costas o dilatados territorios sometidos, por falta de medios, a un deficiente control aduanero”¹².

A todo esto, el Aero Club Argentino permanecía virtualmente inactivo desde la desaparición del “Pampero” en el mes de octubre pasado. El 27 de abril de 1909, se aprovechó la presencia de don Aarón de Anchorena y se convocó a una asamblea. La asociación reinició las actividades con una comisión renovada, presidida ahora por el ingeniero Jorge A. Newbery, secundado en la vicepresidencia por el teniente coronel ingeniero Alejandro Arenales Uriburu.

En la sesión celebrada el 14 de agosto de 1909 el ingeniero Anasagasti sugirió incluir a los aeroplanos entre los objetivos institucionales¹³. El Artículo 1.º, Apartado e), preveía “Ofrecer al Ministerio de Guerra el concurso de la Asociación a fin de **organizar el servicio de aerostación y aviación militar**”. En tanto que el Apartado f) repetía la propuesta realizada en la primera versión: “La fundación de una escuela y laboratorio de aerostación y aviación militar y civil, solicitando el patrocinio del Ministerio de Guerra”.

Meses más tarde, en octubre de 1909, el comandante Maligne abrió en nuestro país una discusión doctrinaria que llegaba de otras latitudes. El punto a dilucidar era el principio físico más apropiado para hacer volar las máquinas aéreas con roles militares. La fuerza ascensional de gases más livianos que el aire, contenidos en un receptáculo (flexible o rígido); o las fuerzas aerodinámicas que sustentaban los aparatos más pesados que el aire, convenientemente contruidos.

El comandante Maligne aseguraba que los aeroplanos no servirían jamás para arrojar lluvias de proyectiles explosivos sobre la cabeza del enemigo o sobre sus ciudades. Los mismos dirigibles no lo podían hacer con verdadera utilidad militar, aunque cargasen 2000 ó 3000 kilogramos. Con cierta ironía, decía que el ataque inesperado con dos, diez o veinte torpedos aéreos sería molesto, pero nada más, excepto que cayera en la propia cabeza del generalísimo. La modesta carga portante de los aviones de esa época, evidentemente, no le permitía al comandante atribuirles mayor futuro en el terreno ofensivo, no así en el campo de la observación en el que “los aeroplanos serán, en breve, un medio de exploración mucho más barato y seguro que los globos”¹⁴.

¿Globos, dirigibles o aeroplanos? El principio físico de ascenso que más se adecuaba a las aplicaciones bélicas sería el motivo de extensos debates doctrinarios en la nueva fase del Aero Club. Etapa caracterizada por la efervescencia intelectual de los estados mayores que, por fin, se mostraban interesados en los asuntos concernientes al vuelo. El mayor ingeniero Enrique Mosconi, que entre 1906 y 1908 había revistado en el ejército alemán, presentado por el Dr. Felipe de Madariaga, el 2 de octubre de 1909 se incorporó al Aero Club¹⁵. La vinculación de Mosconi en este tiempo de gestación de la aeronáutica señala el comienzo de una interesante relación entre los ingenieros militares y la aviación.

La influencia de los Topos, como se conoce a los ingenieros zapadores en la jerga castrense, se ejerció no solo en el período fundacional, sino después de 1945, ya en la época de autonomía institucional de la Fuerza Aérea. Basta recordar que el primer secretario de Aeronáutica, comodoro Bartolomé de la Colina, además de aviador era ingeniero militar especializado en aeronáutica en Francia durante 1927.

A lo largo del bienio 1910-1912, la preferencia de los mandos militares argentinos por el vuelo mecánico fue ganando la partida. El aviador italiano Bartolomeo Cattaneo, que desde noviembre de 1910 operaba en Villa Lugano con un Blériot XI de su propiedad, el 16 de julio de 1911 a las 14.30 aterrizó en Campo de Mayo. En ese momento, el nuevo ministro de Guerra, general Vélez, presenciaba unas maniobras militares. Las tropas vieron al italiano sobrevolar el techo de los cuarteles a 100 metros de altitud, caer en picada, enderezar a nivel del suelo y posarse con suavidad cerca de las autoridades. El general Vélez y Cattaneo discutieron las posibles aplicaciones militares de los aeroplanos¹⁶.

Pero, ¿no se dejarían vencer fácilmente los partidarios de los más livianos que el aire! De alguna forma querían poner en evidencia la bondad del los aerostatos. La oportunidad se les brindó el 30 de septiembre de 1911. Para ese día, la Escuela Superior de Guerra tenía programada con sus alumnos una serie de trabajos prácticos en la Escuela de Tiro, vecina de El Palomar. El cierre de exhibición iba ser presenciada por el ministro de Guerra.

En conocimiento de las circunstancias, y de acuerdo con una coordinación previa, el ingeniero Jorge A. Newbery, acompañado por Alberto R. Macías y Manuel R. Vivot, a bordo del globo "Patriota", ascendieron desde la quinta Los Ombúes y, tras una corta navegación, se dirigieron a Campo de Mayo.

Ante el asombro de los presentes, Newbery consiguió recalar con el “Patriota” a escasos metros del ministro y de los cursantes. Con esa maniobra, que exigía un conocimiento acabado de la circulación atmosférica en las distintas alturas y de los procedimientos para hacer subir y descender el esférico buscando las corrientes favorables, el presidente del Aero Club Argentino quiso probar la factibilidad de elegir el sitio de aterrizaje. La subordinación al capricho de los vientos, era uno de los inconvenientes que suscitaba más resistencia para que el Estado Mayor adoptara a los globos como medio de dotación regular.

En diciembre de 1911, pese a las virtudes puestas en evidencia por los defensores de uno y otro sistema para vencer la atracción de gravedad, la conducción nacional aún se mostraba vacilante. La demora movilizó la pluma del teniente Aníbal Brihuela. En un artículo memorable, denunció la indecisión de las autoridades (militares y políticas) para “encarar con seriedad el desarrollo de la aviación”. La nota es, hoy, considerada un punto de inflexión en el pensamiento militar argentino en lo que respecta a la adopción de las máquinas aéreas.

«Las maniobras francesas de 1910 en la región de Picardía —comenzaba el artículo—, en las que operaron ocho aeroplanos y tres dirigibles, demostraron la enorme superioridad de un ejército que empleaba máquinas voladoras. La actual Guerra ítalo-turca lo hace ver en forma práctica. Italia, la primera nación que los ha llevado a la batalla obtiene información sobre el terreno, marcha, fuerza y situación del enemigo que no conseguiría en manera alguna con los mejores servicios de caballería e infantería exploradora (...) El nuevo empleo dado por el teniente Gabotti prueba que no es tan difícil arrojar materiales peligrosos desde los aeroplanos ni que el sacudimiento que origina el cambio brusco en el peso del aparato haga peligrar su estabilidad (...)

»Las ventajas inducen a las naciones europeas a reforzar sus flotas aéreas (...) Nuestro Ejército, también, reconoce e indica algunas misiones para la sección aerostática y, como si ya formara parte de nuestras unidades tiene su distintivo especial; pero nosotros no tenemos aparatos para volar ni aviadores y, aún más, hay poco entusiasmo y mucho indiferentismo para su implantación (...) Es cierto que tuvimos el cuarto de hora de esperanza (1910, Escuela del Sindicato Aéreo) y que los hangares de El Palomar prometieron un futuro que no se palpó.»¹⁷.

GUERRA ÍTALO-TURCA (1911-1913)

Triunfante en las guerras de unificación (1880), Italia se sumó al proceso de industrialización y crecimiento económico de los países más avanzados. Un proceso dificultoso que, por arrancar desde muy abajo, en 1913 la llevaría a convertirse en una potencia de sexta categoría. Las trabas en el desarrollo –dependencia energética, falta de cohesión social, elevado índice de analfabetismo– repercutieron en las fuerzas armadas. La catástrofe de Adowa (Abisinia, 1896) transformó al Ejército italiano en el único de un país europeo derrotado por una fuerza africana. En 1911, el gobierno decidió recuperar la iniciativa y sumarse al movimiento expansionista colonial en África.

En la noche del 26 de septiembre de 1911, el embajador italiano en Estambul notificó al gobierno imperial otomano la decisión del Reino de Italia de ocupar militarmente las posesiones turcas de Tripolitania y Cirenaica, debido a que ambas regiones, dada la cercanía con las costas italianas, representaban un interés vital para ese reino. Tres días después, el 29 de septiembre, en un hecho sin precedentes, el alto mando italiano asignó al ejército de ultramar una flotilla de nueve aeroplanos y once pilotos: tres Nieuport, dos Blériot, dos Farman y dos Etrich, todos con motores de 50 hp y provistos de sus respectivos hangares.

El 5 de octubre la infantería de marina italiana se apoderó de Trípoli. El 15, tres naves cargueras anclaron a un kilómetro del puerto, a bordo de ellas llegaron los hombres y materiales de aviación. El comandante de la escuadrilla, capitán Carlo Piazza, eligió como base de operaciones una localidad deshabitada denominada Cementerio de los Hebreos. El 21 de octubre la escuadrilla se declaró lista para entrar en combate. El 23 de ese mes, a las 16.15, a pedido del Comando de la Primera División, el capitán Piazza despegó y efectuó el primer reconocimiento aéreo de la historia sobre el sur del oasis de Zanzur. Dos horas más tarde, el capitán Moizo cumplía la segunda misión.

En los días siguientes, los vuelos se multiplicaron. El 25, los árabes que combatían a órdenes turcas, tras haber superado la sorpresa inicial, recibieron a balazos a los aviones de exploración. En ese día, al capitán Moizo le cupo el honor de ser el primer piloto en regresar con su máquina averiada por el fuego antiaéreo enemigo. Mientras que, el mérito de ser el primer bombardero aéreo de un más pesado que el aire recayó en el teniente Giulio Gavotti, el 1 de noviembre. En aquella histórica acción

contra las posiciones turcas de Ain Zara y del oasis de Tajiura, Gavotti utilizó las bombas Cipelli, del tamaño de un pomelo y un peso de dos kilogramos aproximadamente.

El piloto arrojó las granadas de forma manual, después de sacarles los seguros con los dientes para no soltar los comandos de vuelo. El modesto estallido causó más alboroto que daño. La noticia, recogida por los medios de comunicación del mundo, trascendió como un acontecimiento revolucionario en la historia de las guerras. “Se oye en el cielo un silbido de bombas, por el firmamento pasa un pálido buitre, Giulio Gavotti lleva sus bombas...”, declamaba el gran poeta italiano Gabriele D’Anunzio exaltando la hazaña en su poema *La canción de Diana*.

Las armas evolucionaron con rapidez. Las bombas Cipelli dejaron el lugar a las Haasen suecas, y estas, a las Bontempelli provistas de una ranura helicoidal que, induciéndoles un giro sobre su eje, las hacía caer verticalmente. Meses después, la Caseta Campodonico se convertía en el primer mecanismo de bombardeo que reemplazaba las manos.

En diciembre de 1911, tras un requerimiento del comando divisional, cinco aeronaves escoltaron a la infantería en el asalto a Ain Azara constituyéndose así en el primer apoyo de fuego directo. En enero del año siguiente se ajustó una máquina fotográfica en el puesto del observador del aparato del teniente Moizo y, con un gran éxito, se realizó el primer reconocimiento aéreo fotográfico. El 4 de marzo de 1912, el capitán Piazza y el teniente Gavotti, cada uno por su lado, efectuaron las experiencias pioneras del vuelo nocturno. Y el 2 de mayo, después de perfeccionar los rudimentos de la técnica de vuelo en la oscuridad y de la señalización lumínica de los campos de aterrizajes, el capitán Marengi, a bordo de un biplano Breguet, debutó como explorador nocturno. Finalmente, durante la noche del 12 de mayo de 1912, el citado capitán bombardeó un blanco en una noche cerrada, por primera vez en la historia.

Cabe mencionar que en la campaña de Libia el aeroplano compartió el uso del aire con los más livianos que él. Las fuerzas italianas utilizaron de modo intenso la totalidad de medios aéreos disponibles en la época. Cometas, globos cautivos, globos remolcados desde vehículos de superficie y dirigibles compitieron con los primitivos aviones de combate. De todas formas, el gran acontecimiento de esta guerra colonial fue la serie de primacías conseguidas por la aviación. Entre ellas, el tributo pagado con la sangre de un piloto, la del subteniente Piero Manzini,

fallecido el 25 de septiembre de 1912, en un accidente ocurrido después del despegue.

La utilización militar de los aeroplanos concitó la atención de estrategas y expertos. Murizio Moris, jefe de la inspección de servicios aéreos de Italia aseguró que: "... esta causa servirá a la aeronáutica mucho más que cualquier discusión teórica". Pese a los paños fríos aplicados por los observadores alemanes que atribuyeron gran parte del éxito a la débil oposición antiaérea y a las condiciones excepcionalmente favorables para el vuelo¹⁸, un periodista del *Times* de Londres, acreditado en Trípoli, dijo: "Es evidente que, ahora, nadie puede entrar en una guerra si no tiene una fuerza aérea suficiente."¹⁹.

Las acciones bélicas, en Libia y en los Balcanes, libradas entre italianos y turcos por la posesión de las provincias del Imperio Otomano fueron reveladoras para los ejércitos de Estados Unidos y de las naciones más adelantadas de Europa. Tomaron conciencia de la necesidad de perfeccionar los servicios de aerostación y de incorporar aeroplanos. En general, buscaban optimizar la capacidad de exploración y reconocimiento. Las carlingas de los aviones, al tiempo que constituían excelentes e inexpugnables puestos de reglaje de la artillería, en pocos minutos, cubrían los campos de batalla y multiplicaban las posibilidades de espiar las retaguardias enemigas, con una gran ventaja sobre los globos y dirigibles: además de abarcar superficies más extensas, regresaban en menor tiempo con los informes.

La segunda utilidad encontrada a los más pesados que el aire fue en el terreno ofensivo. Los aviadores italianos, al atacar por primera vez las trincheras turcas, sin tener conciencia de la proyección estratégica de su acción, alargaron los brazos de los guerreros hasta el límite de la tecnología disponible. Las armas, a través de los cielos, vulneraban los blancos enemigos más inexpugnables.

El capitán italiano Giulio Dohuet²⁰, en 1910 enfatizó la importancia del bombardeo estratégico y la posibilidad de que la aviación fuese un cuerpo aéreo independiente. En 1913, publicó el tratado más relevante de la preguerra *Reglas para el uso bélico de aeroplanos*. Por la profundidad de las reflexiones y por ser producto de la experiencia recogida en la primera aplicación militar del avión en Libia, el pensamiento de Dohuet constituyó una verdadera novedad.

Las especulaciones acerca de los alcances y limitaciones del Poder Naval y del Poder Terrestre, realizadas por estudiosos de la

talla de Mahan, Mackinder, Castex y Hausofer, solo consideraban dos dimensiones puesto que partían del análisis de los conflictos ocurridos en los dos últimos siglos. Los precursores de las teorías del Poder Aéreo, en cambio, basaron sus conclusiones en escenarios futuros. Numerosas de sus predicciones se cumplieron, tal vez, porque no fueron escritas por geopolíticos, sino por militares que vieron en la aviación un arma con grandes chances para definir las batallas²¹. Tal cual lo habían temido los convencionales de La Haya, el arma aérea desvanecía la inmunidad territorial. El empleo amenazante o pacífico de una armada alada, intuitiva por Mackinder, modificó sustancialmente los conceptos del uso de la fuerza en el mundo. Con una gran novedad: la amenaza adquiría más valor que la destrucción en sí.

¹ Índice de Gobierno, 1810. Mendoza, LXXXI, N°95.

² <http://tdplata.tripod.com/historia/>, recuperado el 13 de febrero de 2008.

³ Actual Carlos Pellegrini.

⁴ *La Nación*, martes 30 de julio de 1907, pág. 8.

⁵ *La Razón*, 21 de octubre de 1907, pág. 1.

⁶ *La Argentina*, 30 de noviembre de 1907, pág. 5.

⁷ *La Nación*, 25 de diciembre de 1907, pág. 7.

⁸ *La Nación*, 26 de diciembre de 1907, pág. 9; y *La Prensa*, 26 de diciembre de 1907, pág. 8.

⁹ «Bodas de oro», *Boletín de la Unión Argentina de Aviadores Civiles* (UADAC), año II, N°1, 13 de enero de 1958.

¹⁰ Pablo E. Arguindeguy, *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo 1, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1981.

¹¹ «Progresos de la Navegación Aérea», *Boletín del Centro Naval*, N°295, junio 1908.

¹² Jorge Newbery, «Aeronáutica», *La Nación*, año XL, N°12705, 9 de abril de 1909.

¹³ La versión definitiva del estatuto fue aprobada el 8 de noviembre de 1909, por un decreto rubricado por el presidente Figueroa Alcorta.

¹⁴ Maligne, «Las aplicaciones militares del aeroplano», *Revista del Círculo Militar*, tomo XVI-N°10, año XI N°106, octubre 1909, pág. 673 y suc.

¹⁵ Roberto O. Castelli y Vicente Bonvissuto, *Jorge Newbery su legado luminoso*, pág. 192.

¹⁶ Alejandro Guerrero, *Jorge Newbery*, Editorial EMEC, 1999, pág. 275.

¹⁷ Teniente Aníbal Brihuega, «Aviación militar», *Revista Militar*, N°227, año X diciembre de 1911, pág. 1009 y suc. Aníbal Brihuega se retiró del Ejército

como teniente coronel en 1931; al crearse el Escalafón de Aeronáutica (1944) pasó a la reserva en 1945 con el grado de vicecomodoro.

¹⁸ «Los aeroplanos y aeronaves en la Guerra ítalo-turca», *Revista del Círculo Militar*, N°145, año XIII, enero de 1913.

¹⁹ *Historia de la Aviación*, Editorial Vinciguerra, capítulo 5.

²⁰ Giulio Dohuet (Caserta, 1869-Roma, 1930) Militar italiano, autor de *El dominio del aire* (1921) y *Profecías de Casandra* (1931) que ejercieron cierta influencia en la marcha de la II Guerra Mundial.

²¹ José Felipe Marini, *El conocimiento geopolítico*, tomo 2, Publicación de la ESGA, 1980.

CAPÍTULO III

NACE LA AVIACIÓN MILITAR ARGENTINA

Al tiempo que la Guerra ítalo-turca ponía de moda el empleo de las aeronaves, ciertos acontecimientos en la Argentina favorecían el acceso al vuelo militar. En 1910, año del Centenario de la Revolución de Mayo, el gobierno creó la Comisión Nacional de actos y dispuso realizar una gran feria internacional. Por la novedad que significaban los aviones, se le encomendó al Aero Club la organización de competencias y exhibiciones aéreas. La perspectiva movilizó a industriales y a empresarios que intuyeron las posibilidades comerciales que les abría la aviación¹.

Algunos ciudadanos de prestigio² fundaron el Sindicato Aéreo Argentino que auspiciaba la fabricación de un aeroplano, el "Argentino 1", para presentarlo en la exposición. Diseñado por Enrique Artigalá, el aparato no voló por la escasa potencia del motor de 12 hp. Fue, sin embargo, el primer antecedente de la industria aeronáutica nacional. Ante el fracaso, los directivos del Sindicato constituyeron la Compañía Aérea Argentina con la idea de fundar un centro privado para dar clases de pilotaje.

El 15 de febrero de 1910, en la Escuela de Clases de Campo de Mayo, el francés Alfred Valleton –contratado por la compañía– voló con un biplano Farman, motor de 50 hp. El 22 de febrero salió, nuevamente, y realizó algunas evoluciones sobre el predio. En esta oportunidad, acompañado por el teniente Raúl E. Goubat, primer militar argentino en volar como pasajero.

Con el aporte de otros vecinos se construyó el primer aeródromo³ argentino en Villa Lugano, en unos terrenos cedidos al Aero Club por las firmas Fiorito Hnos., Testoni, Chiesa y Cía. Inaugurado el 23 de marzo de 1910, el 6 de abril de ese año se utilizó para celebrar las competencias de la Quincena de la Aviación.

El 28 de julio, la Compañía Aérea Argentina inauguró la Escuela Argentina de Aviación en los campos de pastoreo del 2.º Grupo de Artillería a Caballo de El Palomar. Este fue el centro de enseñanza que ilusionó al teniente Aníbal Brihuega, puesto que el Ministerio de Guerra había prestado los terrenos

con la condición de que profesores de experiencia internacional instruyeran a oficiales del Ejército y de la Marina⁴.

El teniente Goubat fue el único militar que alcanzó a volar solo antes de que el Farman de adiestramiento se destruyera en un accidente. La primera escuela privada de aviación del país se clausuró en mayo de 1911. A pesar del cierre, la pista de El Palomar continuó habilitada al igual que las instalaciones de armado y reparación de aviones. Momentáneamente, tanto el aeródromo como el taller quedaron bajo la administración del Aero Club Argentino.

El teniente coronel Arenales A. Uriburu, vicepresidente de esa entidad, fue designado comisario veedor en El Palomar⁵. Este ingeniero militar sería nombrado director de la Escuela de Aviación Militar (EAM) al inaugurarse en 1912 y quien delinearía la evolución más conveniente de la aviación militar: de simple escuela hasta fuerza armada independiente⁶.

INFLUENCIAS DOCTRINARIAS EN LA GESTACIÓN DE LA AVIACIÓN MILITAR EN EL EJÉRCITO

Mientras los ministerios de guerra y marina de otros países empeñaban cuantiosos recursos, la esperanza argentina para adentrarse en la práctica de la aerostación y de la aviación militar se reducía a las gestiones del Aero Club. Las raíces de esta aparente contradicción, tal vez, residan en el asesoramiento que se recibía del Ejército alemán con motivo de la disputa con el Brasil (1906 a 1910)⁷.

En líneas generales la doctrina germana minimizaba los efectos de las armas aéreas de ese entonces. Con relación a la experiencia italiana en Libia, un especialista de aquel país⁸ sostenía que los ataques aéreos, primero, se habían dirigido contra las avanzadas y los campamentos de las tropas regulares turcas. Más tarde, para provocar daños mayores, bombardearon los campamentos y las indefensas poblaciones indígenas. En especial, las plazas y los mercados donde se concentraban las aglomeraciones humanas más vulnerables. Los observadores alemanes habían constatado que las bombas, cargadas con unos doscientos balines, producían más ruido que destrozos. Explotaban con una fuerte detonación y desprendían una densa columna de humo negro, visible desde gran distancia. Pero el radio de acción de cada proyectil no pasaba de 75 metros.

El articulista germano consideraba exagerados los cálculos del teniente Gabotti al afirmar que las bombas, cuyo tamaño

no alcanzaba al de una naranja, tenían un radio de acción de 400 metros. La velocidad de marcha de la aeronave, la fuerza y dirección del viento, así como la altura a la que se volaba, ejercían una influencia muy pronunciada en la línea de caída de los proyectiles. Se comprobó que se necesitaba cierta pericia para impactar con seguridad en blancos extensos, de las dimensiones del campamento de un batallón de infantería. Esta pobre efectividad denunciada por los estudios de los especialistas del Káiser se estrelló con la realidad en los primeros meses de 1912. En ese tiempo, en los Balcanes, el ejército turco, abastecido por Krupp y preparado según los preceptos del Segundo Reich, fue derrotado sin excusas por los italianos y sus inocuas bombas aéreas⁹.

Ante el empleo exitoso de los aviones en acciones bélicas, las principales naciones del Viejo Mundo organizaron ejercicios incluyendo elementos de aviación. Las más notables, por los efectivos involucrados, fueron las francesas (1911), en la región de la Picardía donde intervinieron más de ochenta aeronaves, y las italianas ejecutadas casi al mismo tiempo en el Valle del Po. La cobertura periodística que se le dio a dichas maniobras, y sus conclusiones, en particular las referidas a las de Picardía, tendrían gran repercusión entre los militares argentinos.

En nuestro país, se seguía con atención el pensamiento de los militares franceses que contradecía la doctrina del Ejército germano. Francia, el 29 de marzo de 1912, había promulgado la orgánica de la Aeronáutica Militar. Con la jerarquía de Inspección, dependiente del ministro de Guerra, la aeronáutica se constituyó en un arma del Ejército. El texto de la ley¹⁰, difundido en la Argentina en 1912, sustentaba conceptos difíciles de rebatir. El coronel Hischauer, en la apostilla de apertura de la publicación, sostenía que la superioridad aérea daría confianza y entusiasmo a las tropas, germen de la victoria; en tanto que la inferioridad en el aire arrastraría tras de sí a la inquietud y a la duda, fuentes de la derrota.

A través de ese trabajo, los oficiales del Ejército Argentino supieron que la Aeronáutica Militar Francesa tenía la misión de entender en el estudio, la obtención y la puesta en servicio de las máquinas de navegación aérea: globos, aviones y barriletes. Asimismo, debía asegurar la administración y la movilización de las formaciones afectadas al servicio de estas máquinas, del mismo modo que la instrucción del personal navegante y técnico.

Debido a la influencia que ejerció sobre nuestros hombres del aire, es oportuno recordar que Francia, en 1898, había

creado el primer aeroclub del mundo. Asimismo, que en 1905, de común acuerdo con Alemania, Bélgica, España, Estados Unidos, Gran Bretaña, Italia, Suiza y Rusia, había constituido la Federación Internacional como cabeza de los aeroclubes de otros países. Dada la importancia y la sofisticación tecnológica atribuidas al vuelo, la Federación, a través de las entidades afiliadas, era la única autoridad competente para homologar las marcas conquistadas en cualquier lugar del mundo.

El Artículo 6.º de la reglamentación francesa estipulaba que el título de aviador militar sólo se otorgaría a quienes hubieran obtenido el *brevet* de piloto aviador conferido por el Aero Club. Esta precedencia, aceptada internacionalmente, explica por sí sola el camino elegido por la Argentina para introducir el vuelo en las fuerzas armadas.

Pero no sólo del otro lado del Atlántico se recibían noticias de las maniobras realizadas en Europa. En 1912, el Círculo Militar publicó un informe del Estado Mayor del Ejército de Chile, elaborado en 1911, relacionado con los ejercicios ejecutados por las tropas italianas dotadas con unidades de aviación. Ambos bandos, Azules y Colorados, habían hecho depender sus respectivas flotillas aéreas de los comandantes en jefe de los Ejércitos y no de los Cuerpos. Y si bien Italia era el país más avanzado en la operación de aeronaves militares, el monoplano Nieuport, de origen francés, fue el favorecido por la preferencia de los pilotos.

El estudio chileno destacaba la gran velocidad del Nieuport (90 km/h), la seguridad de aparato con uno o dos pasajeros, la autonomía de vuelo (cinco horas), la sencillez y solidez de los mecanismos componentes, la facilidad de desmontaje y la movilidad que otorgaba el transporte del fuselaje sobre sus propias ruedas¹¹.

CREACIÓN DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR

El conflicto ítalo-turco entraba en las fases finales. En concomitancia con esas novedades y el desinterés de las autoridades nacionales, el mayor retirado Arturo P. Luisoni, ferviente admirador de los dirigibles, conjeturaba que el Ejército Argentino sólo podría adquirir una flotilla mediante una suscripción popular. Con esa iniciativa en mente, solicitó una entrevista al yerno del general Roca, barón Antonio de Marchi. Le expuso la idea al noble italiano y pidió su intermediación ante el ministro de Guerra para interesarlo en que aceptara en donación un dirigible o una escuadrilla de aeroplanos.

En el interin, es muy probable que el general de división Gregorio Vélez reflexionara sobre las ventajas de la aeronáutica militar. Habrá recapacitado acerca las noticias recibidas sobre las inquietudes trasandinas por el vuelo con fines bélicos y del pobre desempeño del ejército turco frente a los italianos y sus aeronaves. Al mismo tiempo, las demostraciones del piloto Cattaneo con un Blériot XI y de Jorge Newbery con el globo “El Patriota”, en Campo de Mayo, le habrán permitido sacar sus propias conclusiones.

Al menos, así se infiere de su adhesión a la sugerencia de obtener una flotilla aérea mediante el aporte comunitario. En abril de 1912, acogió con beneplácito la idea, aunque desechó los dirigibles preferidos por los prusianos y, en cambio, optó por los aeroplanos como medio estándar de dotación. La decisión fue considerada acertada por los “éxitos registrados en el vuelo mecánico militar europeo”.

La aceptación oficial de la propuesta del mayor Luisoni tomó estado público. Antes de que se hubiera organizado una comisión que coordinara la colecta, se recibió la primera donación. La firma Piccardo y Cía. ofreció un aeroplano militar, pero dejó a juicio del ministerio la elección de aparato más conveniente.

El general Vélez formó una comisión para que lo asesorase al respecto. La integraron Jorge Newbery, el coronel Martín Rodríguez y el aviador Teodoro Fels. En un trámite por demás expeditivo, los especialistas se inclinaron por el monoplano Nieuport vencedor en el concurso organizado por Francia en noviembre de 1911¹².

En este punto, resulta oportuno revisar el pensamiento del ingeniero Jorge A. Newbery, principal motor de la iniciativa de Luisoni de obtener una flotilla aérea por una colecta popular. En un artículo publicado en noviembre de 1912, cuando ya había terminado su curso de aviador, el ingeniero se manifestaba sorprendido porque lo creían “hasta adversario de los dirigibles y aparatos de aviación” por cuanto él insistía en la necesidad de volar en “globos esféricos”.

Fundamentaba su idea en la influencia benéfica que ejercían los globos, en el desarrollo moral del hombre. Aquellos que quisieran afrontar las alturas por medio de las máquinas inventadas por el genio humano, deberían prepararse familiarizándose con las incógnitas de la atmósfera a bordo de un aeróstato de vuelo libre.

Y con respecto a la disyuntiva planteada entre los más pesados y los más livianos que el aire, defendía su predilección por los dirigibles con gas liviano porque “podrán siempre flotar

en la atmósfera sin el peligro de aterrizaje cuando ocurra una *panne* de sus motores”¹³. Fiel a su convicción, el presidente del Aero Club puso a disposición de la futura escuela de volación el parque aerostático de siete esféricos de la entidad civil para que los oficiales del Ejército y de la Armada se capacitasen antes de volar aeroplanos, según lo establecido por la Reglamentación de la Federación Aeronáutica Internacional¹⁴.

Obtenido el apoyo oficial y con número apreciable de contribuciones aseguradas, el 19 de julio de 1912, se creó la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina que se ocuparía de reunir las donaciones y de contabilizar las sumas provenientes de la suscripción. La entidad fue presidida por el ingeniero Jorge Newbery y el barón Antonio De Marchi¹⁵, al tiempo que el mayor Arturo Luisoni ocupó la secretaría con carácter Honorario. El Artículo 21 del acta de fundación de la Comisión aprobaba que el asesoramiento técnico quedase a cargo del Aero Club Argentino.

La suscripción pública, las funciones benéficas de teatro los festivales aéreos en Villa Lugano con el fin de recaudar fondos, el concurso de dibujos alusivos, la emisión y venta de 1,5 millones de tarjetas postales –a un costo de veinte centavos cada una– y los generosos presentes con los que se obtuvieron los elementos para dotar de aviones a la EAM, constituye una de las mejores muestras de solidaridad argentina. La voluntad del pueblo quedó plasmada en la firma del presidente de la Nación, Dr. Roque Sáenz Peña que, el 10 de agosto de 1912, promulgó la creación de la Escuela de Aerostación y de la Escuela de Aviación Militar.

Los considerandos del decreto hacían referencia a tres aviones y a tres meses de sueldo del piloto instructor, donados por la Compañía Argentina de Tabaco Ltda.; y al parque aerostático puesto a disposición por el Aero Club Argentino. También se resolvía que, hasta tanto no hubiera personal militar preparado, la Dirección Técnica estaría a cargo de los ingenieros Jorge A. Newbery y Alberto R. Macías, de dicha entidad. Por el contrario, la Dirección Militar sería ejercida por un jefe del Ejército.

El 8 de septiembre de ese año comenzaron los cursos en la Escuela de Aviación. En el acto inaugural, el ingeniero Jorge Newbery habló en nombre de la Comisión Central Recolectora de Fondos. Entre otros conceptos expresó que la escuela aérea constituiría la quinta arma (del Ejército) para la Defensa Nacional. Más adelante, al resumir las gestiones desarrolladas por el Aero Club, que

culminaban en ese momento histórico, explicó las causas por las cuales, según su punto de vista, la entidad deportiva civil debía, en cierto modo, continuar tutelando la escuela de vuelo militar.

“Que el programa se ha cumplido, esta reunión lo evidencia”, comenzó. Agregó que los estudios atmosféricos y la seriedad deportiva del Aero Club les habían deparado el honor, en el Congreso Aeronáutico de París en 1910, de que se los incorporase a la Federación Aeronáutica Internacional, entidad rectora mundial en la materia. Ella había formado las aviaciones y asesoraba a los ejércitos de los principales países del viejo mundo¹⁶.

El general Vélez agradeció el concurso de la Comisión diciendo que el objetivo había sido “dar al Ejército, y por consiguiente a la Nación, el personal y los elementos que han de constituir la futura flota aérea, nuevo órgano bélico que, completando la organización de nuestras instituciones armadas, afianzarán el prestigio de la patria”. Acto seguido, el ministro de Guerra voló con el profesor Marcel Paillette¹⁷.

El análisis de los discursos pronunciados en ese acto, tanto por el ingeniero Newbery como por el general Vélez, permite deducir que:

1. Se aceptaba la hegemonía de Francia sobre la actividad aérea mundial a través de la Federación. Sólo tenían validez los actos y marcas homologados por ella o sus delegaciones habilitadas (el Aero Club, en nuestro país).
2. Ambos oradores dieron a entender que, en un día no muy lejano, la aviación militar, organizada en flotas aéreas, se transformaría en un arma del Ejército cuando no, una rama autónoma de las FF.AA.

En concordancia con el rol trascendente que le auguraban a la EAM, el 14 de septiembre de 1912, el presidente de la Nación aprobó, con carácter provisorio, el reglamento interno¹⁸. El Artículo 1.º la designaba asesora del Ministerio de Guerra en todo lo atinente a la navegación aérea. Por una decisión gubernamental, entonces, los mandos del primer organismo aéreo militar se constituyeron en el principal consultor del Estado en materia aeronáutica y en su regulación.

En el Artículo 10.º, tal cual estaba previsto en el decreto de creación de la Escuela, se precisaba que el personal de alumnos estaría compuesto por “los oficiales y clases del **Ejército** y de la **Armada** y por los reservistas que al efecto se designasen”¹⁹. De acuerdo con esta definición, la EAM fue fundada con el propósito

de que, también, sirviese para adiestrar a los aviadores navales. Al decir del brigadier general Zuloaga, esa “unión inicial fue tan sólo un destello de verdad y acierto que brilló en la mente de los hombres de entonces”²⁰.

Asimismo, la reglamentación establecía que a la aeronáutica militar la comprendían “los globos libres, los globos dirigibles y los aparatos de aviación”. Fijaba los títulos que otorgaría la Escuela. Los aspirantes a graduarse con el *brevet* superior de Aviador Militar, si bien serían aprobados por el Ministerio de Guerra, previamente debían superar el examen de selección efectuado con globos libres, bajo la dirección de los aeronautas del Aero Club.

Un año después del comienzo, la Escuela de Aviación Militar otorgó los primeros *brevets* de aviadores militares conferidos según esa normativa. El 7 de noviembre, en atención a “los patrióticos y desinteresados servicios prestados” como instructores y directores técnicos, los ingenieros Jorge A. Newbery y Alberto R. Macías recibieron los dos primeros diplomas con derecho a usar el emblema que los acreditaba²¹. Quince días después, el teniente primero Raúl E. Goubat fue el primer oficial graduado y primer instructor aéreo militar²².

¿FUNDADOR O FUNDADORES DE LA AERONÁUTICA ARGENTINA?

Con la creación del Aero Club Argentino, del aeródromo civil de Villa Lugano y de la Escuela de Aviación Militar, más la declaración realizada por la autoridad nacional de que esta última sería el organismo asesor del Estado en los asuntos atinentes a la navegación aérea, quedaron plantadas las raíces de la aeronáutica argentina del futuro.

Aunque en esa época sería un tema intrascendente para los responsables, la determinación de quién o quiénes fundaron la Aeronáutica Argentina fue una cuestión lenta en dilucidarse y motivo de controversias y distintas interpretaciones.

Al respecto, es prudente releer el Diccionario de la Real Academia Española. Fundar significa edificar materialmente algo: una ciudad, colegio, hospital, y otros. Referido a una institución implica establecer, crear; en tanto que fundador es la persona que ejecuta el acto. De acuerdo con estos conceptos, la acción fundadora comprende y sintetiza:

1. Gestación de ideas, proyectos e iniciativas.

2. Impulso de medidas efectivas en el período de fomento, desarrollo y maduración.
3. Materialización definitiva del proceso fundacional.

Un auténtico fundador debe, por lo tanto, acreditar una participación preponderante en las tres etapas. Si se acepta que la fase fundacional arranca en 1908, con la habilitación del Aero Club, y se cierra en septiembre de 1912, cuando se nombra a la EAM asesora estatal en aeronavegación. No existen argumentos para reivindicar la existencia de un único promotor y hacedor.

Por esos motivos, la Ley 17002²³ (derogada) disponía en el Artículo 1.º otorgar el “título de Precursor de la Aeronáutica Argentina al (...) personal civil y militar que, entre 1907 y 1912, intuyó el porvenir de la Aeronáutica Argentina alentando y estimulando (...) la iniciación de la conciencia aeronáutica y promoviendo con su acción la creación de las primeras Instituciones Aeronáuticas (el Aero Club Argentino y la Escuela de Aviación Militar)”. Se incluyó en esta categoría al señor Aarón de Anchorena, al barón Antonio de Marchi y al mayor Arturo Luisoni.

El Artículo 2.º concedía el título de “Fundador de la Aeronáutica Argentina a las personas que con su iniciativa, generosidad y acción crearon o constituyeron en su iniciación el Aero Club Argentino y la Escuela de Aviación Militar (...) en el período comprendido entre el 13 de enero de 1908 (fundación del Aero Club Argentino) al 31 de julio de 1913 (clausura del 1.º Curso de la Escuela de Aviación Militar)”.

Según se puede apreciar, la designación era demasiado inclusiva, pues consideraba Fundadores a las autoridades que concretaron las medidas legales de las dos entidades, a los directivos originales de la EAM, al plantel inicial de profesores, a quienes fueron los primeros alumnos, técnicos de aeronave y a los aviadores o aeronautas no comprendidos en los apartados anteriores.

Tal vez, por la excesiva generalización en que se había incurrido, el 21 de enero de 1970 se sancionó la Ley 18559²⁴ que derogó la 17002. La nueva norma eliminaba la figura de Fundadores y sustituía por la de Precursores y Beneméritos de la Aeronáutica Argentina.

Entre quienes recibieron el título de **Precursor** se destacaban quienes habían promovido la creación de las primeras instituciones aéreas (Aero Club y Escuela de Aviación Militar): Aarón de Anchorena, el barón Antonio de Marchi, el mayor retirado Arturo P. Luisoni, y otros. Además de los citados, se nombraron

precursores a los ingenieros Jorge A. Newbery y Alberto R. Macías porque habían integrado la primitiva Dirección Técnica de la Escuela de Aviación Militar.

El Artículo 2.º de la Ley 18559, dedicado a los **Beneméritos**, además de otras personalidades, incluía a De Anchorena, por ser el **promotor fundamental** de la Aeronáutica Nacional, **fundador** y primer presidente del Aero Club Argentino. En tanto que al ingeniero Newbery lo declaraba Benemérito, por haber establecido “el récord sudamericano de distancia en globo entre Buenos Aires y Bagé (Brasil)” y batido “el récord mundial de altura en avión con 6225 metros”.

Pese a esos antecedentes, el 12 de abril de 1976, se propició el dictado de la Resolución 300/76²⁵ del Comando General de la FAA, por la que se declaró **Fundador de la Aeronáutica Argentina** al ingeniero Newbery. Los considerandos fundamentaban la nominación en que Newbery se destacaba “nítidamente” de sus pares y porque “volcó el esfuerzo de su acción en la fundación del Aero Club Argentino y de la Escuela de Aviación Militar”.

La relevancia asignada a la figura de Jorge Newbery, en realidad, desconocía los dictados legales y no se compadecía con los estudios que demostraban que no existió una, sino varias personalidades que, entre 1908 y 1912, tuvieron ideas y ejecutaron actos suficientes para depararles, por lo menos, iguales méritos que él. Con una aclaración esencial: todos ellos, civiles y militares, en algún momento habían pertenecido al Aero Club Argentino.

PROGRAMAS DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR

Antes de comenzar el ciclo lectivo de 1913, se aprobaron por decreto los programas teóricos de los cursos de la Escuela de Aviación Militar. Es útil repasar los contenidos curriculares que se les exigía aprender a los aspirantes a piloto de aeróstatos.

Partian del análisis de la atmósfera y de su constitución física; la dinámica de los gases y los fenómenos vinculados: la velocidad ascensional y el peso específico. Luego de una revisión de los sistemas de dirección de los aeróstatos y de los instrumentos necesarios para guiarlos, enseñaban los fundamentos de la meteorología (presión, humedad, precipitaciones y otros). Más adelante, estudiaban los principios de la mecánica: resistencia de materiales, construcción y manejo de motores de explosión (dos

y cuatro tiempos). El programa concluía con aerofotogrametría, cartografía, y comunicaciones radiales y visuales²⁶.

Tal vez llame la atención la complejidad temática exigida para volar en globo. Esa actividad, hoy por hoy, es meramente deportiva y solo requiere vocación, algo de formación técnica y mediana habilidad psicomotora. Por el contrario, en 1912, cuando la aerostación tenía más de cien años, el vuelo en esféricos era una práctica científica que requería de los hombres más calificados, no solo por su arrojo, sino por sus conocimientos. Los aeronautas que desafiaban las leyes de la gravedad y de la atmósfera eran considerados seres superiores, equivalentes a los astronautas de la actualidad.

Según se explicó, el primer militar argentino capacitado para instruir a esos nuevos superhombres fue el teniente primero Raúl Goubat. A propósito de él y de sus aptitudes, es oportuno recordar la felicitación que, junto con el teniente Alfredo Agneta, recibió del ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, el 7 de julio de 1913, por medio de un telegrama.

Según los términos del cable, mientras se trasladaba por ferrocarril hasta el Talar de Pacheco, el ministro se había sentido impresionado por la escolta que le brindaron los pilotos con dos aeroplanos. Las máquinas descendieron hasta unos cinco metros del suelo, avanzaron y se colocaron a ambos costados del convoy, a 30 metros de separación. Desde esa posición, los oficiales le dirigieron el saludo militar y, luego de describir un círculo cerrado con “limpieza insuperable”, se retiraron. La venia les fue contestada con un espontáneo aplauso de los pasajeros del tren²⁷.

Al tiempo que la Escuela daba sus primeros frutos, el mayor de artillería ingeniero Raúl Barrera publicaba el libro *Navegación Aérea*. En 1912, este oficial había estudiado en Alemania los aspectos concernientes a las construcciones aeronáuticas y a la utilización de las armas lanzables y de a bordo. En agosto de 1914, cuando comenzaba la gran guerra europea, el mayor dictó una conferencia sobre armamento de aeronaves en los salones del Círculo Militar. Un año después, resumió la disertación en un artículo²⁸. Sus conocimientos, si bien no tuvieron influencia doctrinaria, en la actualidad constituyen una referencia valiosa para enterarnos sobre los principios de conducción de las operaciones aéreas.

El mayor Barrera apoyaba que las aeronaves de uso militar debían ser preferentemente biplanos porque podían blindarse

con más facilidad. Como un verdadero experto, en la conferencia ofrecida en el Círculo, presentó algunos originales de bombas aéreas alemanas. En la nota, dada a conocer en 1915, aludía a que la “misión especialmente científica de los monoplanos era ser el ojo de la artillería, el más precioso y eficaz colaborador del cañón, además de la observación en general y de la transmisión de órdenes”. No obstante este papel subsidiario que le asignaba a los aviones, el mayor Barrera los declaraba parte de la quinta rama en las organizaciones de batalla. Además, denunciaba la falta de medios de la Escuela de El Palomar y lo poco que se había preocupado nuestro país por organizarla.

En febrero de 1914, la incipiente arma aérea de la Escuela Militar de Aviación, demostró que no sólo se interesaba en adiestrar alumnos, batir récords o ganar competencias, sino también en progresar en el campo operativo. El 2 de febrero de 1914, por disposición de la Dirección de Ingenieros, se probó el primer proyectil aéreo ideado por el mayor Luisoni y construido con un obús *shrapnel*²⁹ de 75 milímetros, al que se le adaptó una espoleta de 10,5 centímetros y aletas estabilizadoras en el culote.

Los ensayos, a cargo del teniente primero Goubat y del teniente Miranda con un Farman de 50 hp, se realizaron desde 150 metros de altura sobre un blanco colocado en el campo de El Palomar. Se soltó la munición con la mano a través de un tubo, para impedir que, al caer, golpease contra la estructura del avión. Pese a que las granadas estallaron, no se apreciaron debidamente las secuelas de la explosión por falta de sensores adecuados. Presenciaron la prueba el inspector general de Ingenieros y el director de la Escuela³⁰.

Las conclusiones de las experiencias, suscriptas por los capitanes Abel Miranda y Aníbal Brihuega, fueron publicadas un año después con el visto bueno del teniente coronel Arenales Uriburu³¹. Los artefactos habían funcionado, pero con menos potencia que los importados por algunas deficiencias detectadas en su fabricación. El informe pronosticaba que si se construía la granada con una carcasa acerada de mayor volumen y con forma de pera, y si se empleaba un explosivo nitrogenado más veloz –del tipo trinitrotolueno o *trotyl*– podrían esperarse mejores efectos. La aerobala del mayor Luisoni se acreditó el lauro de ser la primera arma lanzable desde el aire, desarrollada en el país.

En julio de 1914, los aviones de la Escuela debutaron con muy buen resultado en tareas de reglaje aéreo de la artillería del Regimiento N°1 de Obuses de Campaña. Debido a la experiencia

favorable, resumida en un expediente por el mayor Enrique Jáuregui, el ministro de Guerra resolvió ordenar que en la próxima campaña de la Escuela de Tiro y de los Regimientos 1 y 2 de Artillería Montada se operase con el apoyo de los aeroplanos.

Sobre la base de las conclusiones que se fueran sacando, la Inspección de Artillería debía incorporar en sus manuales las medidas que estuvieran comprobadas y continuar ensayando las que se considerasen necesarias³². Aunque las unidades aerostateras seguían previstas en las organizaciones de paz, la disposición del inspector de artillería constituye la evidencia de que el Ejército había descartado los globos y dirigibles para cumplir la función de reglaje.

No obstante, en las modificaciones introducidas en 1914 en el reglamento de la Escuela, se mantuvo la obligación de obtener, con seis meses de anterioridad por lo menos, el *brevet* de aeronauta entre los requisitos para diplomarse de aviador militar. La titulación en globos la otorgaba la Federación Aeronáutica Internacional representada por el Aero Club Argentino³³. Es decir, por más que el Ejército hubiese optado por los aeroplanos y no hubiera gastado un centavo en adquirir un aeróstato o un dirigible, todavía sustentaba la teoría del extinto Jorge Newbery. El gran defensor del vuelo gaseoso había afirmado que la práctica de la aerostación era vital para detectar la aptitud de los futuros aviadores y para su formación espiritual pues los ponía en contacto con los misterios de la alta atmósfera.

Mientras tanto, en agosto de 1914, cuando los cañones ya atronaban por los campos europeos, en la *Revista Militar* se publicó un extenso informe del coronel Toranzo sobre la Aeronáutica Militar en Italia. En tres años (1909 a 1912), el Reino de Italia gracias a la decisión de los altos mandos, invirtiendo hombres y capitales, de la nada había conseguido desarrollar la aviación militar más poderosa del momento. Urgida por las circunstancias, Italia había estructurado una organización práctica: todos los elementos que componían la aeronáutica, desde la formación de pilotos y mecánicos, talleres de fabricación y mantenimiento, hasta los organismos de conducción superior, a partir de julio de 1914, quedaron reunidos en un cuerpo aeronáutico militar autónomo de igual jerarquía que las armas y los cuerpos del ejército permanente³⁴.

En otro agosto, pero de 1915, uno de los pilotos argentinos que se perfilaba con mayores dotes intelectuales, el teniente primero

de artillería Ángel María Zuloaga, publicó en la *Revista del Círculo Militar* un ensayo sobre la organización en flotillas que debería adoptar el Ejército. En el primer párrafo, Zuloaga declaraba que su proyecto no tomaba como referencia ningún modelo europeo. Era un convencido de la capacidad argentina para orientarse sin la “intervención de factores trasplantados”.

A grandes rasgos, imaginaba a la aviación militar constituida por un Parque Central de Volación y Aerostación, idealmente radicado en Córdoba aunque, en un primer momento, lo más práctico sería instalarlo en Buenos Aires. Además, proponía la creación de flotillas aéreas de exploración y reglaje asignadas a cada región militar. Es decir: la primera en El Palomar, la segunda en La Plata, la tercera en Concordia, la cuarta en Mendoza y la quinta en Tucumán. En sintonía con el estudio realizado por el mayor Barrera, sugería que cada flotilla estuviese compuesta por doce biplanos.

Aparte de estos elementos orgánicos, el comando del Ejército dispondría de escuadrillas de caza equipadas con los aviones más ágiles y veloces, piloteados por los mejores aviadores; y de escuadrillas de carácter ofensivo que serían empleadas en las “destrucciones necesarias para el desarrollo ulterior de la guerra”. En especial, anular el sistema ferroviario enemigo. Estas definiciones doctrinarias de Zuloaga, si bien no incursionaban en la estrategia de la forma que propiciaría Dohuet, definieron las aplicaciones bélicas más rentables de la aviación: exploración, superioridad aérea y bombardeo.

El 21 de diciembre de 1915, el nuevo ministro de Guerra, general Ángel P. Allaria, dio por terminada la misión directiva del Aero Club Argentino en la Escuela Militar de Aviación. En los considerandos de la resolución se expresaba que la Comisión Técnica del club ya no tenía razón de existir. De esa manera, amén de agradecer los patrióticos servicios prestados por aviadores e ingenieros civiles del Aero Club, la Escuela asumía, en plenitud, la responsabilidad³⁵ de formar por su cuenta a los aviadores y pilotos militares sin la participación de la Federación Internacional, representada por la entidad civil. Para la etapa que comenzaba, se nombró director al teniente coronel Alejandro P. Obligado.

Pese al entusiasmo, la gestión del nuevo comandante de la Escuela tropezó con el agotamiento del material aéreo obtenido por las donaciones y los aportes comunitarios, entre 1912 y 1913. La insalvable deficiencia dejaba al descubierto la falta de

interés y convicción de los responsables políticos de la Defensa Nacional en equipar al Ejército con aviones militares. Sólo a fines de 1916, cuatro años después de creada la Escuela, se aprobaría la compra de un avión diseñado y construido especialmente como aeronave de guerra, un Voisin L italiano.

El desinterés, el atraso de la aviación y la escasa actividad de vuelo fueron los argumentos esgrimidos por el teniente coronel Obligado al redactar un proyecto de ley propiciando la creación del Servicio Aeronáutico del Ejército. El texto completo fue transcrito en la *Memoria de la Escuela* de 1916. Resulta de utilidad analizar, más que la propuesta en sí, los fundamentos del mensaje de elevación. En particular, es sumamente ilustrativa la comparación con el Ejército de Chile: en ese año había votado una partida de un millón de pesos para construir la Escuela de El Bosque y equipar a *full* su aviación militar.

Asimismo, con términos precisos, el teniente coronel Obligado anticipaba la evolución orgánica más racional que, según su criterio, debía seguir la aeronáutica. Después del servicio técnico propuesto, se la debía jerarquizar con la categoría de Arma, y promoverla hasta llegar a una secretaría de aeronáutica. Concluía la presentación asegurando: “las tendencias son tales que, en tiempos no muy lejanos las FF.AA. de la Nación se contarán en números de tres ejércitos: tierra, marina de guerra y fuerza aérea”³⁶.

Con seguridad, el teniente coronel Obligado maduró esos argumentos en marzo de 1916 cuando, representando al Estado, asistió en Santiago de Chile a la primera Conferencia Aeronáutica Panamericana. Esta designación, efectuada por un decreto refrendado por el presidente Victorino de la Plaza, no hizo más que ratificar el reconocimiento, dado en 1912, a la Escuela Militar de Aviación, como principal organismo asesor del país en materia de *navegación aérea*³⁷.

Completaron la representación argentina, los tenientes primeros Pedro Zanni y Ángel M. Zuloaga; y por el Aero Club, el ingeniero Alberto R. Macías y el señor Eduardo Bradley. En la conferencia se esperaba sentar las bases de una asociación aeronáutica panamericana que unificara el pensamiento y las acciones aéreas en el continente. El representante de Brasil, Alberto Santos Dumont³⁸ fue el delegado de mayor prestigio y el que aportó su gran experiencia.

También, en marzo de 1916, se publicó un decreto de gran valor histórico. Fue la primera tentativa argentina de constituir

un organismo nacional regulador de las investigaciones y construcciones aeronáuticas y, al mismo tiempo, fiscalizador del régimen aeroportuario³⁹. La norma le confería a la Escuela Militar de Aviación autoridad para proponer el reglamento interno de los aeródromos civiles y, facultades para fijar las pautas a las que debían ajustarse los fabricantes de aviones particulares. Con ese propósito debía facilitar los laboratorios y talleres de El Palomar para que hicieran experiencias en las condiciones establecidas por la Dirección.

La singularidad de las medidas predispone a reflexionar. El Dr. Victorino de la Plaza representaba al gobierno que había instituido el bien supremo del sufragio universal para legitimar el poder de las autoridades nacionales⁴⁰. Defendía la neutralidad frente al conflicto europeo y, en apariencias, no le concedían prioridad al crecimiento de la aviación de guerra. No obstante, los mismos gobernantes, supuestamente antimilitaristas, le otorgaban al director de la Escuela Militar de Aviación las amplias facultades mencionadas. ¿Sería la única opción que tenían a mano o es que habían intuido la íntima relación que existía entre la actividad aérea civil y la militar?

En ese 1916 de tantos progresos organizativos, desde el más alto nivel gubernamental se dio otro paso trascendente hacia la ordenación de la aeronáutica nacional. A escasos días de asumir su mandato, el 26 de octubre, el presidente Hipólito Yrigoyen promulgó el Decreto 6413, que constituyó la piedra angular del Servicio Aeronáutico Militar del Ejército.

El mandato reconocía la peligrosidad de la actividad aérea y las características psicofísicas diferenciadas que debían reunir los abocados a su práctica. A partir de esas premisas se estimulaba al personal que se incorporaba a la aviación con resarcimientos económicos, tales como suplementos o gratificaciones y beneficios en los cómputos del tiempo de servicio dedicado al vuelo. El personal de la aeronáutica militar, comprendido en la Dirección General de Ingenieros, a partir de esta norma tuvo derecho a usar su propio distintivo⁴¹.

Con la regularización de los servicios operada en 1916 se llegó a 1917, año que marcó un avance en la lenta evolución de la aviación militar de la primera época. El Poder Ejecutivo decidió invertir 91.000 pesos en la compra de aeronaves. La suma, si bien, se hallaba a años luz del millón invertido por los chilenos, importó una señal positiva. Se trasladaron a Europa el capitán Aníbal Brihuela

y el mecánico jefe Ambrosio Taravella para integrar la Comisión de Adquisiciones; y el capitán Ángel María Zuloaga, en misión de estudio a Francia⁴².

A fines de 1917, el teniente coronel Alejandro P. Obligado efectuó un nuevo aporte conceptual a la formación de la doctrina de la aviación militar. En la *Memoria Anual de la Escuela* planteó la necesidad de organizar el anunciado Servicio Aeronáutico Militar y de prever la infraestructura y medios para ponerlo en pie de guerra. Sugería estructurar el Servicio con tres niveles:

1. **Establecimientos militares:** escuelas de aprendizaje y aplicación, tanto de pilotaje y observación (aviones y globos), como de mecánicos y maestranzas.
2. **Formaciones de guarnición fija:** centros de aviación (bases aéreas) estratégicamente distribuidos cerca de la frontera, pero no demasiado para evitar golpes de mano. Tendrían la misión de penetrar de 200 a 300 kilómetros en el territorio enemigo y realizar observaciones o destrucciones aéreas (bombardeo). Dichos centros, también, debían proveer la defensa aérea de las guarniciones propias y de los objetivos materiales del Poder Nacional.
3. **Formaciones móviles:** unidades aéreas desplazables cuya finalidad era apoyar las operaciones terrestres. Cada comando de división debía tener su propio parque aeronáutico, con escuadrillas especializadas en exploración lejana y combate contra los aviones de observación enemigos; exploración mediana y ataque a objetivos de superficie más allá del alcance de la artillería de campaña; y exploración inmediata y reglaje de artillería.

I GUERRA MUNDIAL (1914-1918)

Mientras crecían las expectativas del Ejército Argentino por equipar su aviación militar, en 1917 el conflicto europeo arrojaba ciertas enseñanzas que por su perdurabilidad podrían considerarse doctrinarias.

Las primitivas funciones de observación y bombardeo habían convertido a la aviación enemiga en una amenaza temible cuya neutralización era primordial. A comienzos de 1915, se estabilizaron los frentes y la búsqueda de blancos detrás de las líneas se volvió tan vital que con una rapidez asombrosa se perfeccionaron los aparatos fotografía aérea y de comunicación radiotelefónica. En ese estado, resultó imprescindible utilizar el espacio aéreo en beneficio

propio. Se desarrollaron medios y procedimientos específicos para ganar la superioridad aérea.

A fines de 1914, a las acciones contraaéreas las ejecutaban los observadores desde los puestos traseros de los aviones. Se combatían entre sí con tiros de pistola o, a lo sumo, de fusiles. En 1915, Roland Garros inventó un sistema que, perfeccionado por el ingeniero holandés Anthony Fokker, a los pilotos le permitió batir los aviones adversarios orientando el eje longitudinal de su máquina y disparando a través de la hélice sin dañar las palas. El dispositivo volvió prescindible a los segundos tripulantes. Los cazas se convirtieron en monoplazas, más livianos y maniobrables. En la primavera de 1915 se constituyeron las primeras unidades de caza. El 17 de julio de ese año se libró el primer combate aéreo entre varias aeronaves especialmente equipadas y adiestradas para actuar en forma simultánea. En poco tiempo, las formaciones se transformaron en escuadrillas y después, en grupos.

El capitán Ángel M. Zuloaga, agregado militar a la Embajada Argentina en París, recorrió los frentes y comprendió el verdadero alcance de las acciones aéreas. En octubre de 1917, la *Revista Militar* le publicó un estudio, escrito en París en mayo de 1916, sobre las necesidades de la guerra moderna en materia de aviación y aerostación, y su conveniencia para nuestro país. En el comienzo, retomaba una idea desarrollada en una nota anterior sobre la adaptación criolla que era necesario realizar a los modelos extranjeros. Continuaba comparando la dedicación exclusiva de los aviadores europeos con la diversidad de tareas que debían cubrir los aviadores argentinos. La sobrecarga se debía a que el país carecía de capacidad industrial para fabricar aeronaves, y formar técnicos y pilotos de prueba.

El artículo parisino constituyó el primer ensayo doctrinario local sobre la conducción de la aviación militar. Con claridad, y evidentemente inspirado en la organización francesa, el autor definió las cuatro operaciones esenciales de las fuerzas aéreas:

1. Caza para defensa aérea o superioridad.
2. Reconocimiento lejano o estratégico.
3. Trabajo en el campo de batalla: interdicción en la zona de combate y apoyo de fuego cercano.
4. Bombardeo fuera del teatro de operaciones contra objetivos estratégicos del Poder Nacional enemigo. A esta última misión le concedía una "importancia capital" pues comparaba la destrucción de blancos del sistema de transporte o medios de

comunicación con los efectos de la guerra submarina iniciada por los alemanes.

Para cada función, Zuloaga analizaba la inserción de las escuadrillas o grupos aéreos en la estructura de los ejércitos terrestres. Por último y, tal vez, anticipándose a la dupla Panzer-Stuka que impondría el ejército del III Reich en la II Guerra (1939-1945), dedicó un párrafo aparte a la colaboración entre los aviones y la caballería⁴³. Además de esta nota, en los últimos meses de 1917, el capitán Zuloaga despachó un escrito⁴⁴ en el que describía la Escuela de Tiro Aéreo de Cazaux y a la Alta Escuela (de caza) de Pau, ambas ubicadas en el centro este de Francia.

Entre otros conceptos, aún vigentes en el tercer milenio, expresaba que el combate aéreo era una necesidad operacional. Se debía combatir en el aire como se hacía en el mar o en la tierra por una sencilla y suprema razón: el comando necesitaba ver por sus propios ojos e impedir ser visto por los del enemigo. Según lo constado en Cazaux, el tiro aéreo había salido del campo del azar para entrar directamente en lo previsible. La balística había solucionado las cuestiones complejas de los movimientos relativos de los aviones que evolucionaban en el aire. “Hoy, pues, el tiro aéreo tiene tanta seguridad y eficacia como el del arma de infantería”.

Con anterioridad al informe del capitán Zuloaga, el 20 de agosto de 1915, una formación de máquinas italianas, Caproni CA3, había atacado las pistas de Gorizia del Imperio Austro-húngaro e inaugurado las operaciones aéreas estratégicas. Este avión, proyectado en 1913, podría catalogarse como el primero diseñado expresamente para bombardear y uno de los elementos que indujeron al general Dohuet a vaticinar que el aeroplano sería el medio determinante para ganar las guerras.

La ofensiva contra blancos del Poder Nacional se generalizó. El 12 de febrero de 1917, cerca de la estación Victoria de Londres cayeron las primeras bombas germanas sobre una ciudad. El 23 de febrero, los británicos crearon el Escuadrón N°100, de bombardeo nocturno. En la noche del 5 de abril de 1917, la nueva unidad dejó caer su potencia de fuego sobre el aeródromo Douai, asiento del grupo aéreo del barón Von Richtoffen. Y el 25 de mayo de 1917, los alemanes replicaron bombardeando Londres con veintiún biplanos Gotha G.V, primer ataque masivo de la historia.

Esta aplicación del Poder Aéreo decidió al comandante del Royal Flying Corps –lord Hugh Trenchard– y al general

norteamericano William Mitchell a constituir una organización de bombarderos capaz de neutralizar la industria bélica pesada enemiga y llevar la guerra al corazón de su territorio. Fundaron una fuerza aérea aliada independiente que no se concretó, pero que, el 1 de abril de 1918, abrió el camino de la Real Fuerza Aérea británica, primer ejército del aire con rango equivalente a sus pares de la tierra y del mar⁴⁵.

- ¹ Testoni, Chiesa & Cía., los señores Conet y Barreteau.
- ² Entre otros, Carlos A. Tornquist, Adolfo R. Bruyn y Adolfo Mantels de la firma Mantels & Cía.
- ³ *Dromo*, sufijo de origen griego que significa carrera. El sustantivo que lo antecede explica el objeto que corre: autódromo, hipódromo, etc. Aeródromo originalmente era el lugar donde se organizaban carreras aéreas.
- ⁴ La compañía adquirió un biplano Henri Farman y un monoplano Antoinette, ambos de 50 hp, y contrató a Valleton. En diciembre, el instructor comenzó a entrenar a los oficiales Raúl E. Goubat, Carlos Spika y Ramón Martínez Piñón, del Ejército; y Melchor Z. Escola, de la Armada.
- ⁵ En mayo de 1912 Ambrosio Taravella se incorporó al taller y ayudó a construir dos biplanos Farman de 50 hp, que serían los primeros de la futura Escuela de Aviación Militar. Con Taravella, Ambrosio Garagiola, Pablo Parasoschka y Pedro Rielo, este incipiente organismo técnico fue el núcleo de la Dirección General de Aerotécnica y de la Fábrica Militar de Aviones.
- ⁶ *Memoria Anual de la Escuela de Aviación Militar*, 1914.
- ⁷ La confrontación, que casi termina en una guerra en 1908, tenía sus raíces en el ambicioso programa de construcción naval brasileño y en los reclamos argentinos sobre el estuario del Río de la Plata. («Historia General de las Relaciones Exteriores», recuperado el 2 de diciembre de 2007 de <http://www.argentina-rree.com>).
- ⁸ «Militär Wochenblatt N°6», *Revista del Círculo Militar*, año XIII, N°145, enero de 1913.
- ⁹ «Historia General de las Relaciones Exteriores»..., op. cit.
- ¹⁰ *Comment servir dans l'Aéronautique Militaire*, París, Librairie Militaire Chapelot, Editorial Marc Imahaus y René Chapelot, junio de 1912.
- ¹¹ Engel, «Del empleo de aeroplanos en las maniobras italianas de 1911», *Revista del Círculo Militar*, año XII, N°140, agosto de 1912.
- ¹² «¿Tendremos un cuerpo de aviadores militares?», *La Argentina*, 2 de mayo de 1912.

- ¹³ Jorge Newbery, «La conquista del espacio», *Caras y Caretas*, año XV, N°737, 16 de noviembre de 1912.
- ¹⁴ «Creando la Escuela de Aviación Militar», Decreto S/N°, 10 de agosto de 1912, *2ª Parte Boletín Militar*, N°696.
- ¹⁵ Decreto S/N°, 19 de julio de 1912, *1ª Parte Boletín Militar*, N°3314.
- ¹⁶ Ángel María Zuloaga, *La victoria de las alas*, («Colección Aeronáutica Argentina»), 1958, pág. 52.
- ¹⁷ De 1912 a 1915, bajo la dirección técnica del Aero Club, se impartieron tres cursos de vuelo. Se formaron veinticuatro aviadores y pilotos militares. Surgieron algunos héroes como el teniente primero Ángel M. Zuloaga, que en 1916 cruzaría en globo la cordillera de los Andes acompañando al subteniente de la reserva Eduardo Bradley. Se ofrendó la sangre de las tres primeras víctimas de la aviación: subteniente Manuel F. Origone, fallecido el 19 de enero de 1913; el teniente primero Alfredo S. Agneta, el 28 de octubre de 1914; y el director técnico de la Escuela, ingeniero Jorge A. Newbery, el 1 de marzo de 1914.
- ¹⁸ Decreto S/N°, 14 de septiembre de 1912, *2ª Parte Boletín Militar*, N°703.
- ¹⁹ *Ibidem*.
- ²⁰ Ángel M. Zuloaga, *La victoria de las...*, op. cit., pág. 152.
- ²¹ «Acordando el diploma de Aviador Militar a los ingenieros D. Jorge Newbery y D. Alberto R. Mascías», Decreto S/N°, 12 de noviembre de 1913, *1ª Parte Boletín Militar*, N°3704.
- ²² «Otorgando el título de Aviador Militar al teniente primero D. Raúl E. Goubat», *Boletín Militar 1ª Parte*, N°3715, 25 de noviembre de 1913.
- ²³ Ley 17002, 31 de octubre de 1966, *Boletín Aeronáutico Público*, N°1977.
- ²⁴ «Instituyendo los títulos de Precursor, Benemérito y Benefactor de la Aeronáutica Argentina», Ley 18559, 21 de enero de 1970, *Boletín Aeronáutico Público*, N°2100.
- ²⁵ «Declarando al ingeniero Jorge Newbery Fundador de la Aeronáutica Argentina», Resolución 300/76, 12 de abril de 1976, *Boletín Aeronáutico Público*, N°2297.
- ²⁶ «Aprobando con carácter definitivo los programas de estudio de la Escuela de Aviación Militar», Decreto S/N°, 20 de febrero de 1913, *2ª Parte Boletín Militar*, N°741.
- ²⁷ «Felicitación al director y a dos oficiales de la Escuela de Aviación Militar», *1ª Parte Boletín Militar*, N°3600, 7 de julio de 1913.
- ²⁸ Raúl Barrera, «De la guerra actual», *Revista del Círculo Militar*, año XV, N°172, 16 de mayo de 1915, pág. 270 y suc.
- ²⁹ Shrapnel o granada de metralla, empleado por primera vez por la

artillería inglesa en 1808, al explotar la carga interna esparcía balines de plomo endurecido.

³⁰ Antonio M. Biedma, «Una voluntad consagrada a la Aeronáutica», *Revista Nacional de Aeronáutica*, N°162, septiembre de 1955.

³¹ Arenales Uriburu, Miranda y Brihuega, «Granada para aeroplanos», *Revista del Circulo Militar*, año XV, N°170, febrero de 1915, pág. 121 y suc.

³² «Cooperación del aeroplano en el tiro de Artillería», Resolución S/N°, 30 de julio de 1914, *1ª Parte Boletín Militar*, N°3915.

³³ «Condiciones para obtener el diploma de aviador militar», Decreto S/N°, 10 de septiembre de 1914, *2ª Parte Boletín Militar*, N°829, 28 de septiembre de 1914, págs. 98 y 99.

³⁴ Toranzo, «La aeronáutica militar en Italia», 17 de julio 1914, *Revista Militar*, año XIII, N°259, agosto de 1914, pág. 581 y suc.

³⁵ *1ª Parte Boletín Militar*, N°1448, 22 de diciembre de 1915.

³⁶ *Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación*, 1916, pág. 109.

³⁷ Decreto S/N°, 26 de febrero de 1916, *1ª Parte Boletín Militar*, N°4382, 29 de febrero de 1916.

³⁸ Ángel M. Zuloaga, *La victoria de las...*, op. cit., pág. 106.

³⁹ «Escuela Militar de Aviación», Decreto S/N°, 18 de enero de 1916, *2ª Parte Boletín Militar*, N°1064, 16 de marzo de 1916, pág. 97.

⁴⁰ Ley Sáenz Peña, en homenaje a su autor: el presidente Roque Sáenz Peña, fallecido el 14 de agosto de 1914. Lo sucedió el vicepresidente De la Plaza.

⁴¹ *2ª Parte Boletín Militar*, N°1160, 11 de diciembre de 1916.

⁴² Decreto S/N°, 23 de agosto de 1917, *1ª Parte Boletín Militar*, N°4887, 21 de noviembre de 1917; y Decreto S/N°, 20 de noviembre de 1917, *1ª Parte Boletín Militar*, N°9886.

⁴³ *Revista Militar*, año XVII, N°301, octubre de 1917.

⁴⁴ *Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación*, 1918, pág. 276.

⁴⁵ http://www.raffreserves.com/Lord_Trenchard, recuperado el 14 de junio de 2006.

CAPÍTULO IV

INFLUENCIAS DEL LA I GUERRA MUNDIAL

Al finalizar la contienda los beligerantes se encontraron endeudados, con material bélico excedente en óptimas condiciones y numerosos ex combatientes desocupados. En los países productores de materias primas, en cambio, el cese de las hostilidades se tradujo en superávit de la balanza comercial y en oportunidades para equipar las instituciones armadas. Al tiempo que el capitán Brihuega y el ingeniero Taravella aprovechaban la coyuntura y adquirían a precios de liquidación las aeronaves que consideraban adecuadas para reiniciar el adiestramiento (dos Caudron escuela con motor Anzani de 80 hp y cinco Caudron monoplaza con motores Le Rhone de 80 hp), en El Palomar se recibían aviones donados por países europeos.

DELEGACIONES EXTRANJERAS

En febrero de 1919, el gobierno de Francia obsequió a la Argentina tres aviones de caza con armamento y repuestos. Dos pertenecían a la última versión del Nieuport C-28, con motores rotativos Gnôme de 165 hp; el tercero era un SPAD modelo VII, con motor Hispano Suiza de 180 hp. Estas máquinas, que volaban a 200 km/h, estaban artilladas con ametralladoras Vickers 7,65 milímetros sincronizadas para disparar a través de la hélice.

El 15 de febrero, el teniente primero Parodi probó uno de los Nieuport. El capitán Zanni voló con el otro a Mar del Plata, aterrizando en Seigné y en Cobo. En marzo, Parodi ensayó las ametralladoras del primero, contra un blanco levantado en Campo de Mayo. Sobre la pintura roja de los Nieuport se les estampó, en las punteras de ala, superior e inferior, y en los costados del fuselaje, las escarapelas reglamentarias que anunciaban su pertenencia al Ejército.

La veteranía de los pilotos extranjeros que comenzaron a arribar a partir de ese momento fue recibida con entusiasmo. Impartieron cursos de vuelo, dictaron conferencias y detallaron las últimas tácticas de los combates aéreos. Los aviadores argentinos recibieron

de ellos un valioso bagaje que contribuiría a cimentar las bases doctrinarias. Por su repercusión, se pone en relieve la estadia del mayor Frank Pilkington Scott de la Royal Air Force (RAF). El 2 de marzo de 1919, presentó un Avro 504K Gosport de adiestramiento e impartió las nociones para la enseñanza metódica de la acrobacia de combate.

El 13 de marzo de 1919, llegó al puerto de Buenos Aires la delegación de la aeronáutica italiana, presidida por el barón Antonio de Marchi, cofundador de la aviación argentina. Tras combatir en las filas del Ejército italiano, De Marchi regresaba victorioso con el grado de capitán al frente de una escuadra de más de veinte aeroplanos, entre ellos algunos cazas. Los pilotos del equipo constituían un singular elenco de ases. Los mandaba el capitán Enzo de Giovanardi. En tanto que, por sus victorias en el aire, sobresalían los tenientes Silvio Scaroni y Antonio Locatelli.

Los hombres de esta misión cumplieron una intensa labor. Dictaron conferencias, y brindaron exhibiciones de tiro y acrobacia. Al despedirse, donaron a la Escuela la infraestructura que habían montado en El Palomar, dos aviones de caza SVA y los correspondientes repuestos. Con posterioridad, las máquinas integraron la 1.^a Escuadrilla de Caza argentina.

El 6 de septiembre de 1919, arribó el primer contingente de la misión aérea de Francia. El 20, a bordo del Samara, el resto de la delegación encabezada por su comandante, coronel Maurice Precardin. Presentaron dos docenas de aeronaves entre las que sobresalieron cuatro cazas SPAD, similares al obsequiado en marzo. Las demostraciones incluyeron las esperadas maniobras acrobáticas.

La misión inglesa cerró el ciclo de visitas. La presidió el teniente coronel Hogdson en representación de las fábricas Handley Page, Bristol, Vickers y Avro. Gracias a las bondades del método Gosport, demostrado en marzo por Frank Pilkington, esta delegación obtuvo los mejores réditos comerciales. En 1920, se comprarian los Avro 504K, para adiestrar a los alumnos de la EMA. El capitán Charles E. Wilmont impartió un curso de instrucción en aparatos de caza y otro de capacitación de profesores de vuelo.

También en 1919, cubiertos de gloria en los cielos europeos, regresaron Eduardo Alfredo Olivero y Vicente Almandos Almonacid. El primero integraba la delegación italiana; el segundo, la francesa. Por distintos caminos, ambos aviadores honraron a la Nación Argentina con sus acciones aéreas de combate.

Eduardo Alfredo Olivero nació en Tandil el 2 de noviembre de 1896. En 1913 ingresó a la Escuela de Aviación Civil de Villa Lugano, donde fue instruido por Paul Castaibert. El 18 de junio de 1914 aprobó el examen para obtener el *brevet* internacional de aviador, pero no pudo recibirlo por tener solo dieciséis años. En 1915, hallándose en el Reino de Italia, se incorporó en forma voluntaria a la Aeronautica Militare Italiana. Tras convalidar su título, solicitó ser afectado al frente. Destinado en la famosa Escuadrilla Baracca, llamada “de los ases”, prestó servicios hasta el final de la contienda, cuando ya había alcanzado el grado de capitán.

Su actuación registra ciento cincuenta y seis vuelos de caza de intercepción, doscientos sesenta y dos coberturas aéreas en el frente, sesenta y una misiones de escolta aérea, catorce ametrallamientos a tropas de infantería, once salidas de exploración y veintitrés ataques a aviones enemigos en tierra. Derribó un Draken de observación y mantuvo veinticinco combates aire-aire.

Durante el armisticio realizó ocho traslados de aviones del enemigo a Italia, treinta y ocho vuelos de servicio, y ciento diecinueve de prueba. Por su actuación fue condecorado con doce medallas militares: diez distinciones italianas, la Cruz de Guerra Francesa con Palma y la Cruz de Oro de la Orden Karageorgevic de Serbia.

En 1961, por la Ley 15926 del 5 de octubre de 1961 se lo dio de alta en el cuadro de la reserva de la Aeronáutica Militar Argentina con el grado de comandante. Después de una larga y azarosa vida dedicada a la aviación falleció en Buenos Aires el 19 de marzo de 1976. La Ley 18559/70 lo declaró Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina.

Vicente Almandos Almonacid nació en La Rioja el 25 de diciembre de 1882. A los seis años de edad quedó huérfano de padre. Tras la pérdida, su madre mudó la familia a Buenos Aires. En esta ciudad realizó los estudios primarios y secundarios y, al concluirlos, ingresó a Obras Sanitarias. Más tarde, dirigió la Oficina Técnica de la Municipalidad de Bahía Blanca. De espíritu inquieto y amante de la tecnología viajó a Francia, donde se relacionó con el ingeniero Eiffel. Con él analizó temas vinculados con la aerodinámica y con un proyecto de su invención que denominó “aeromóvil”. En aquel país realizó el curso de piloto. Obtuvo el Brevet Internacional N°1698 el 3 de octubre de 1913.

Al estallar la guerra, solicitó alistarse en calidad de soldado. El 18 de abril de 1915 entró a la escuadrilla MS26 como fotógrafo y observador. Se especializó en vuelos y exploraciones nocturnas.

A su ingenio se debió el invento de un lanza-bombas debajo del ala de los aviones, aparato que, bautizado con su nombre, fue adoptado por los ejércitos aliados. Destacado piloto de caza y de bombardeo nocturno. En un *raid* destruyó la gran usina de gases asfixiantes de Dornach, en Alsacia. Héroe de las primeras batallas aéreas libradas en el mundo, recibió la Medalla Militar de Francia, la Cruz de Guerra, la de la Legión de Honor, la Placa de Plata de la Liga Aeronáutica francesa y una condecoración de Gran Bretaña por hechos de guerra, superando más de mil horas de vuelo.

El 6 de septiembre de 1919, al descender con la delegación francesa, Buenos Aires le brindó la acogida digna de un héroe. Días después, el Senado votó la Ley 10989, que lo reconocía e incorporaba al Ejército con el grado de capitán. Después de una rica trayectoria dedicada a la aviación comercial, falleció en Buenos Aires el 16 de noviembre de 1953. La Ley 18559/70 le concedió los títulos de Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina. En 1983, por Resolución 512/83, la FAA le confirió el grado de capitán de la reserva en el Escalafón del Aire¹.

MEMORIA DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN DE 1919

Las enseñanzas de los aviadores extranjeros en 1919 complementaron las experiencias transmitidas por los observadores argentinos que habían regresado de Europa. De gran valor doctrinario, sus informes se anexaron a la *Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación*, que el teniente coronel Alejandro Pastor Obligado elevó a fin de año. Estas fuentes constituyeron las bases conceptuales de los reglamentos de conducción y combate de la aviación militar argentina de los años siguientes.

La *Memoria de la EMA* de 1919 también incluyó el Programa para el Curso de Oficiales de la Aeronáutica Italiana, proporcionado por el teniente de fragata Marcos Zar². Preciso y con detalles, el aviador naval explicaba que, para obtener el *brevet* de piloto militar de caza, los oficiales debían estudiar fotografía, topografía, navegación, instrumentos de a bordo, organización de la aviación de caza, formaciones en vuelo de las patrullas, servicios de escolta, táctica de combate aéreo, interceptaciones nocturnas, armas defensivas y ofensivas, y tiro contra blancos aéreos y terrestres. Las prescripciones establecían un exigente patrón de acrobacia.

Es necesario aclarar el motivo de la inclusión del informe del teniente de fragata Zar. El 11 de febrero de 1916 se había fundado oficialmente la Escuela de Aerostación y Aviación Naval en los

terrenos donde se hallaba el histórico Fuerte de Barragán. A partir de ese momento, los aviadores navales—que desde 1912 procuraban encontrar su propio espacio en la estructura de la Marina, primero, y de la Defensa Nacional, después—acentuaron las diferencias que existían con el Ejército en lo referente a las inversiones en material aéreo y en la formación de sus aviadores³.

El teniente de fragata Ricardo Fitz Simon junto con los alféreces de navío Marcos Zar y Ceferino Pouchan, en febrero de 1917, fueron inscriptos en la Escuela de Aviación Naval de Pensacola. Luego de graduarse, quedaron afectados a la Marina norteamericana. Comisionados a Europa, llegaron a intervenir en la I Guerra Mundial en operaciones de patrullado antisubmarino y de escolta de convoyes. Además, Zar y Pouchan recibieron instrucción de caza en el destacamento estadounidense instalado en el lago Bosena (Italia) y, terminada la contienda, en la escuela de caza de la armada italiana de Orbetello.

Es decir, mientras los aviadores de El Palomar por su cuenta habían investigado y arriesgado su integridad para descubrir cómo se hacía acrobacia de combate, a fines de 1919, después de casi dos años, los navales regresaban a la Argentina con una vasta experiencia acumulada en operaciones reales y en centros de adiestramiento de primer nivel en los Estados Unidos, Inglaterra, Francia e Italia.

Debido a la especialización alcanzada, Marcos Zar y Ceferino Pouchan fueron invitados a revistar, durante un tiempo, en la Escuela Militar de Aviación. Ambos oficiales, además de las demostraciones aéreas, impartieron clases y dictaron conferencias sobre tácticas aéreas⁴.

La preceptiva de la Escuela Gosport, de gran riqueza doctrinaria, también fue añadida a la *Memoria de la EMA* de 1919. A partir de principios desarrollados por instructores experimentados, el método buscaba conseguir que los pilotos manejasen los aviones instintivamente y se concentraran en la tarea operativa. Era, además, una técnica progresiva para enseñar acrobacia. Mediante un programa gradual se empezaba con espirales en descenso y pérdidas de sustentación. Los ejercicios siguientes incorporaban tirabuzones y caídas de ala. Se insistía en la necesidad de dominar las viradas rápidas y ascendentes; los planeos; y los deslizamientos, hasta casi a ras del suelo, para alcanzar el nivel de aterrizaje.

Además de interesantes descripciones de las máquinas fotográficas aéreas y de la fabricación de aeronaves en Francia e

Inglaterra, en la última sección de la *Memoria* de 1919 se añadió la historia de la aviación con fines bélicos. En pocas páginas se resumía la evolución del empleo de los aeroplanos desde el inicio de la guerra hasta el armisticio, enfatizando los procedimientos implementados por las tropas francesas. En el epílogo se definían las funciones del futuro Grupo 1 de Aviación argentino. “Las necesidades operativas –decía– determinaron que el vuelo de combate se especializara en escuadrillas de Observación, Caza y Bombardeo”.

SERVICIO AERONÁUTICO DEL EJÉRCITO

Se creó el 23 de febrero de 1920. La EMA pasó a depender de este organismo. El 16 de marzo, el coronel ingeniero Enrique Mosconi fue nombrado director. La claridad de sus conceptos fue decisiva para que el país progresara en los niveles de la estrategia nacional y militar. Fue el primero en tratar de solucionar, con visión de estadista, las múltiples cargas que generaba la aeronáutica en su condición de componente de la Defensa Nacional. Por intuición o por simple sentido común, el coronel Mosconi delineó los requisitos de la **integridad** del Poder Aéreo, de la necesaria **economía de medios** y de la **indivisibilidad** del gobierno de sus políticas.

Al frente del Servicio Aeronáutico, Mosconi ejerció las responsabilidades inherentes a la aeronáutica nacional; es decir, a las de un ministerio específico. Verbigracia, utilización centralizada del Poder Militar en el aire y desde él con excepción de la aviación naval; fomento de la aviación civil y de la comercial; impulso de la ciencia y de la tecnología; desarrollo de la infraestructura y de los servicios de apoyo al vuelo; y el asesoramiento al Estado en la materia aeronavegación. Además de haber sido el gran impulsor de la producción nacional de petróleo para asegurar el abastecimiento de las naftas de aviación, fue el primero en incorporar la Sección de Aviación Civil y de promover el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y la apertura de rutas aéreas utilizando escuadrillas militares de El Palomar.

Sin lugar a dudas, se repararía un error histórico si se reconociera que la creación del Servicio Aeronáutico, el 28 de febrero de 1920, fue la verdadera simiente de la Fuerza Aérea Argentina independiente, medida sólo concretada en 1945 cuando se promulgó la organización de la Secretaría de Aeronáutica.

El proyecto sugerido por Mosconi reeditaba la aplicación de una solución utilizada desde la creación de la Escuela: por

ausencia de organismos estatales idóneos, la aeronáutica militar asumía la responsabilidad de ocuparse de los asuntos de gobierno de la aviación nacional. En 1921, el capitán Francisco S. Torres, futuro jefe de la Sección Aviación Civil, escribió una colaboración para la revista *Aviación*. Con una óptica abarcadora del problema de la Defensa Nacional, definió la íntima relación que debía existir entre la aviación civil y la militar.

Según los pensamientos de Torres, la formación de pilotos en general concernía a la aviación civil, pero estaba estrechamente unida a la militar, puesto que recibía de ésta sus directivas, le proveía los pilotos de reserva y propendía al desarrollo de la industria aeronáutica. Sin el florecimiento de la aviación civil, la militar carecía de bases y se veía constreñida a las precarias asignaciones de los presupuestos. A continuación, y para sustentar esa idea, proponía triangular al país con centros aeronáuticos civiles, fuertes y bien organizados, que asegurasen un buen servicio aerodeportivo y comercial. A ese conjunto, sugería rodearlo con un cinturón de aeródromos militares estratégicamente situados.

En otro orden, el 14 de septiembre de 1920, el coronel Mosconi promovió la creación de la Comisión Nacional Pro Aviación Civil y Militar (presidida por el ingeniero Horacio Anasagasti y luego por el doctor Fernando Gowland), primera entidad que gestó un movimiento de opinión a favor de la donación al Estado de numerosos campos de vuelo. La medida fue emulada por los gobiernos provinciales y municipales, y por otros departamentos de estado que pusieron a disposición del ministro de Guerra los predios aptos contabilizados en sus inventarios. Éste, a su vez, por una resolución del 20 de septiembre de 1921, ofreció a las comisiones locales la colaboración de las tropas para adecuar los terrenos cuando los aeródromos a construir estuvieran en un radio de acción de cinco kilómetros de los cuarteles.

VUELOS DE APLICACIÓN DE 1922

En 1922, los proyectos del coronel Mosconi tendientes a promover a la aeronáutica militar en rama independiente del Ejército comenzaron a tomar forma. En ese año, se disolvió la Escuela Militar de Aviación y se formó el Grupo N°1 de Aviación con el que se procuró capitalizar las experiencias de la Primera Gran Guerra⁵. Concebido con el rango de regimiento, la nueva unidad de combate se organizó con tres escuadrillas equivalentes al nivel de batallón y dos secciones aéreas de apoyo.

La denominación de las escuadrillas y de las unidades reflejaba su especialización operativa: bombardeo, observación y caza. Asentado en El Palomar, el mayor ingeniero Jorge B. Crespo fue nombrado su comandante en tanto que, al frente de las escuadrillas, se designaron a los capitanes Elisendo C. Pissano (Bombardeo), Alberto González Albarracín (Observación) y Antonio Parodi (Caza).

Con relación a los fundamentos doctrinarios que respaldaban la nueva estructura, el 26 de febrero de 1922, con motivo de la entrega de *brevets*, el coronel Mosconi expresó: "... al constituir el Grupo N°1 de Aviación, primer núcleo **del futuro ejército aéreo**, en la forma en que queda organizado, previendo todas las necesidades, desde el reclutamiento hasta el exacto cumplimiento de las diversas funciones de la aviación militar, llevamos a cabo un evidente progreso. Debe ser nuestra misión esencial la preparación para la guerra con el costo mínimo posible, absorbiendo misiones del tiempo de paz que importen progresos y ventajas económicas para el país".

La última frase preanunciaba la función de fomento y subsidio de la aeronáutica civil que el coronel Mosconi le atribuía a la aviación militar. Era un convencido de que, por ese camino, se contribuiría al propio fortalecimiento de las alas para la defensa. Los legendarios Vuelos de Aplicación de 1922 pusieron en práctica esa concepción. Su ejecución satisfizo objetivos, tanto del adiestramiento de los aviadores militares como del progreso de la aeronáutica nacional.

El requerimiento referido a la capacitación de los pilotos de El Palomar, fue presentado formalmente por el capitán Antonio Parodi. Con su vasta experiencia en *raids* de largo aliento, Parodi consideraba al dominio de la navegación con brújula un conocimiento prioritario. Sólo así, los aviadores no se extraviarían en las inacabables llanuras del territorio nacional. Por tal motivo, en los programas de ese año se estableció que, antes de recibir el *brevet*, era obligatorio realizar un extenso vuelo por zonas poco conocidas.

Entretanto, el mundo asistía al despertar de la aviación de transporte. Numerosas empresas francesas e inglesas se mostraban interesadas en explotar las rutas aéreas nacionales. A su vez, desde Europa y los Estados Unidos llegaban noticias sobre la puesta en servicio de aeronaves diseñadas especialmente para trasladar cargas y pasajeros. En 1921, el coronel Mosconi,

alertado por dichos avances, creó en el Servicio Aeronáutico del Ejército la División Líneas Aéreas y Movilización.

Dispuesto a satisfacer el requerimiento de Parodi de practicar navegaciones y, a la vez, impulsar la función promotora de la aviación militar, el coronel Mosconi programó cuatro grandes *raids* (Noreste, Noroeste, Oeste y Sur) con la totalidad de los aviones de El Palomar. Las expediciones demandaron un gran esfuerzo logístico y operativo, y se ejecutaron a fines de 1922 para seleccionar campos de aterrizaje y explorar las posibles rutas aéreas comerciales.

BOLETINES DEL SERVICIO AERONÁUTICO DEL EJÉRCITO

En el marco normativo, la obra del coronel Mosconi tomó cuerpo el 27 de octubre de 1920 cuando, por nota, solicitó al ministro de Guerra autorización para editar en el Instituto Geográfico Militar el *Boletín del Servicio Aeronáutico del Ejército*. Gracias a esta iniciativa y a su esfuerzo recopilador, ha llegado hasta nuestros días el pensamiento doctrinario de los primeros aviadores militares.

Boletín N°1

A lo largo de ochenta páginas, partiendo de los reglamentos y documentos oficiales, de los informes producidos por los observadores argentinos comisionados a otros países y de las experiencias transmitidas por las delegaciones que visitaron la Argentina en 1919, el coronel Enrique Mosconi trazó los lineamientos que debían regir el desarrollo de la aeronáutica militar.

Sin anunciarlo explícitamente, resumía las bases de la futura Fuerza Aérea Argentina. Desmenuzaba en profundidad los problemas operativos de la aviación militar y los de su inserción en la realidad nacional. “La necesidad crea al medio”, sostenía. De acuerdo con esa óptica, en los países de escasa densidad de población y recursos financieros, donde no era posible fundar una aviación civil amplia, le correspondía a la aviación militar tomar la iniciativa de los estudios y ayudar al desenvolvimiento general de la aeronáutica.

A partir de esta premisa, tomaba a Francia de paradigma y esbozaba las medidas que debían adoptarse para obtener y administrar los medios de las tres grandes subdivisiones en que se agrupaban los temas vinculados con la aeronáutica: personal, material y organización.

Con respecto al material, definía que la excelencia de las aeronaves constituía la base fundamental del éxito de la aviación. El perfeccionamiento técnico contribuía de modo directo con la superioridad aérea. De allí que la primera medida sugerida fuese la implementación de un eficiente sistema de investigación y desarrollo. La aviación era, sobre todo, una ciencia de experimentación, por cuya razón proponía la creación de un Centro de Ensayos donde se estudiara la materia prima, la aerodinámica, la estructura de los modelos terminados y las pruebas en vuelo. Tomaba como referente al Centro de Farnborough (Inglaterra). Describía los laboratorios, maquinarias y secciones de trabajo de un organismo similar en la Argentina.

Finalizada la sección técnico-analítica, el documento incursionaba en el estudio pormenorizado de los aviones (reconocimiento, caza y bombardeo), sus componentes, materiales, motores, resistencia, mantenimiento. A cada problema, proponía una solución. Asimismo, analizaba la formación académica de los aviadores y el adiestramiento operativo, pasando por las fases intermedias del aprendizaje del vuelo y de las funciones de combate. El rendimiento de la aviación de guerra exigía cualidades especiales del personal. Los pilotos de caza, además de la destreza para volar, debían ser buenos tiradores; en tanto que los bombarderos y observadores tenían que poder cumplir sus funciones tanto de día como de noche.

En los aspectos organizativos, proponía avanzar por etapas hacia una estructura más compleja. Aunque condicionaba cada paso a la disponibilidad de personal capacitado para ocupar los cargos directivos. Partía de la premisa de que el país no contaba con una aviación civil constituida, ni material, ni personal técnico.

Por esos motivos, sugería organizar la aeronáutica con:

1. Dirección y servicios técnicos especializados que atenderían los asuntos relacionados con la aeronáutica en general; en especial, el control de la instrucción.
2. Parque aéreo (obtención, mantenimiento, reparación, y fabricación de aeronaves).
3. Centro de instrucción de pilotaje y de especialistas de aviación.
4. Centro de perfeccionamiento operativo y adiestramiento de reservistas.
5. Centro de aerostación (instalación del servicio meteorológico).

6. Unidades de aviación de observación.
7. Unidades mixtas de aviación de caza y de bombardeo.

El modelo elegido por Mosconi era la aeronáutica francesa donde, una Subsecretaría de Estado de Aeronáutica, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, dirigía las políticas nacionales en el campo civil. La Secretaría francesa reunía en su órbita a los elementos de la aviación civil. Ante la escasez argentina de recursos, el coronel Mosconi proponía crear en la plana mayor del Servicio Aeronáutico, con nivel de divisiones, los elementos directivos que atendieran los asuntos de la aviación civil y, transformar a la Escuela de Aviación en grupo mixto que cumpliera las funciones operativas y de formación de aviadores. La planta y la dotación de paz de la organización propuesta fue anexada en el *Boletín de N°1* y su estructura se aplicaría solo dos años más tarde.

Boletín N°2

Explicaba la organización de la aeronáutica en los ejércitos franceses. Desde el Gran Cuartel General hasta las funciones y atribuciones del jefe del Servicio Aeronáutico. Definía las relaciones de comando entre las unidades de aviación y las grandes unidades de batalla y de combate. Asimismo, la organización de la aviación militar en escuadras y grupos aislados. La segunda parte trataba los procedimientos para ejecutar las acciones ofensivas y defensivas. Publicado en febrero de 1921, esta traducción del teniente primero Tenreiro Bravo fue la fuente de inspiración de la doctrina del Ejército Argentino en 1921.

Boletín N°3

Dedicado a la aviación de observación. Con gran detalle y numerosos gráficos, mostraba la organización de las unidades, los objetivos de la exploración y reconocimiento, los medios empleados y las instrucciones de coordinación con los elementos de superficie. Los aparatos construidos especialmente para llenar esta función constituían los caballitos de batalla de la aviación de combate. Reunían la capacidad de explorar con la de atacar blancos terrestres con la ametralladora fija, que disparaba sincronizada con el giro de la hélice, más el factor multiplicador representado por el observador detrás del piloto. Desde ese puesto podía vigilar el sector de cola y aumentar la auto defensa con la ametralladora móvil de torreta.

BOLETÍN N°4 - PRINCIPIOS PARA LA AVIACIÓN DE CAZA

Se editó el 1 de marzo de 1921. Por su interés doctrinario, se transcriben los aspectos más sobresalientes.

Superioridad aérea

El desarrollo exitoso de las acciones ofensivas y defensivas requería de una observación aérea eficiente. Resultaba esencial, por lo tanto, asegurar a la aeronáutica propia la libertad de acción sobre el campo de batalla e impedir o interferir la observación y ataques de la enemiga. Conseguir ese doble resultado, significaba poseer superioridad aérea. El empleo de una aviación poderosa, en un lugar y momento dado, era vital para conquistarla.

Solo podía ser local y momentánea. Y únicamente sería factible cuando se pudiera hacer converger la aviación de combate donde las acciones ofensivas o defensivas se desarrollasen con mayor violencia. En los sectores menos comprometidos, la economía de fuerzas sería máxima. Para lograr la concentración, las unidades aéreas debían tener la aptitud de trasladarse y, en el nuevo destino, entrar de inmediato en acción.

La finalidad primordial, entonces, era buscar a la aeronáutica enemiga, combatirla y destruirla o, cuando menos, dificultarle su operación. Al mismo tiempo, asegurar a nuestros medios de observación (aviones y globos) libertad de acción sobre los campos de batalla. Además, la aviación de caza podía, excepcionalmente, cumplir otras tareas; en particular, atacar objetivos en tierra.

Particularidades de la aviación de caza: si la cantidad de aeronaves resultaba un requisito necesario para triunfar, la calidad era primordial. El rendimiento exigía aptitudes especiales del personal y del material.

En las condiciones anímicas, al piloto de combate (o al ametrallador) se le pedía arrojo y tenacidad. Su moral debía ser alta, y estar dispuesto a combatir todos los días. En el aspecto fisiológico, en principio, debía poseer una vista excelente; tener una textura resistente para soportar la fatiga de vuelo y, sobre todo, reflejos rápidos desarrollados por la práctica deportiva. Era necesario que fuese joven.

El avión y el armamento debían reunir cualidades que permitieran obligar al enemigo a presentar combate y aventajarlo con la maniobrabilidad. La investigación del mejor conjunto de prestaciones condujo a la definición de dos categorías de aparatos de caza: para bajas y medianas alturas (hasta 4500 metros) y

para las grandes (por encima de 4000 metros). Las principales características eran: la velocidad de ascenso y la horizontal; la altura de vuelo; la velocidad de descenso y la manejabilidad. Además, debían ser sólidos para evolucionar con brusquedad; poseer armamento eficaz y confiable; ofrecer grandes facilidades de observación para ver a sus numerales durante las evoluciones de la patrulla, y descubrir los aviones enemigos y seguirlos con la vista antes y durante el combate.

Las prestaciones de los monoplazas eran, hasta entonces, superiores a las restantes aeronaves. Su armamento delantero podía ser potente. Para las armas fijas (cañón o ametralladora) alineadas con el eje del avión, las correcciones de tiro se reducían con relación a las de tiro lateral, que debían anticipar la velocidad angular del blanco. Esta capacidad compensaba los inconvenientes de la restricción de visibilidad en el sector de cola. Los cazas de este tipo no tenían otra defensa que maniobrar en forma individual para eludir los ataques; una modalidad que, inevitablemente, dislocaba las formaciones durante los combates.

A medida que mejoró la maniobrabilidad de los multiplazas, resultó más interesante emplearlos en tareas de caza. Tenían la ventaja de poder defenderse hacia atrás y, también, de evitar las sorpresas. En el curso de los combates, podían disminuir parte de los tiempos perdidos en el tiro, sin estar obligados a evoluciones individuales. De esa manera se adaptaban a las operaciones en formaciones numerosas y a las misiones de escolta. Por su ventaja de tirar hacia atrás, convenía emplearlos en encuentros a muy poca altura y en los ataques a tierra, pues podían desengancharse del combate sin descuidar su defensa y aventajaban a los monoplazas, que estaban obligados a “picar” y sólo disponían de tiempos demasiado cortos para apuntar.

El combate del monoplaza: jamás debían emplearse aislados. Los pilotos, además de dominar el avión como a su cuerpo, tenían que ser excelentes tiradores. Jamás se considerarían suficientemente ejercitados en virajes cerrados sin cambiar de altura, descensos verticales, espirales ascendentes o descendentes, inversiones sobre las alas o sobre la cabeza, *vrille* o tirabuzón, *loopings* centrales o sobre el ala, ascensos verticales, y toda otra acrobacia que pudiera salvarles la vida u obtener una victoria.

¡Pero ese entrenamiento sólo sería diversión si no lo practicaban contra un adversario que maniobrara de igual forma! Como tirador, debían practicar y conocer el sentido y el valor de

las correcciones en las diversas distancias y posiciones relativas de los aviones. Debían ser armeros: conocer a fondo su pieza y cuidarla igual que el motor. Asistir a la carga de las cintas, conocer las causas que pudieran hacer fallar el tiro, y adiestrarse para evitarlas así como para remediarlas en el aire.

Ataque de los diversos tipos de aviones: la ciencia del cazador residía sobre todo en la maniobra de acercamiento. Esta difería según el enemigo fuera mono, bi o triplaza. Una sola regla tenían en común: buscar la sorpresa entrando por los ángulos visuales muertos del enemigo, aprovechando la bruma, las nubes y el sol para evitar ser descubierto.

Misiones de la aviación de caza

Búsqueda y neutralización de los aviones adversarios, a cargo de patrullas aéreas ofensivas que debían ir, en principio, sobre las líneas enemigas. La mayor o menor cantidad de aviones que se afectaban dependía de la actividad aérea del oponente, de las fases de la batalla y de las intenciones del comando. Operaban sobre los itinerarios de penetración y se adentraban en el campo adversario tanto más lejos cuanto más alto volasen o mejor cubiertas estuvieran las patrullas amigas, buscando siempre la ventaja capital de la altura.

Protección de la observación aérea: adelante y un poco arriba de la zona de trabajo de los aviones de reglaje y de infantería con la misión de oponerse a toda incursión de una patrulla enemiga, pero sin dejarse arrastrar fuera de la zona que tenían asignada.

Interdicción a los aviones enemigos: en general, no se efectuaba a título puramente defensivo. Existían procedimientos particulares según se tratase de máquinas de reconocimiento aislados y a gran altura o de aviones de infantería que franqueasen las líneas en vuelo bajo y fueran difíciles de atacar porque incursionaban por sorpresa.

Caza sobre información: consistía en hacer partir una patrulla en el momento en que el avión enemigo era señalado o apercibido.

Ataque contra globos: con balas incendiarias o cohetes. Los medios disponibles en esa época obligaban a los pilotos a acercarse a menos de 50 metros de los globos.

Ataque a tierra: la destrucción de objetivos terrestres era resorte de la aviación de bombardeo. En cuanto a los ataques a las trincheras con ametralladoras que realizaba la aviación de caza,

en general no producían efecto material. Y sólo podía servir para detener el fuego de la infantería cuando se hacía un reconocimiento a muy baja altura.

Informaciones sobre la aviación enemiga: era una misión no operativa, pero prioritaria para la aviación de caza y se refería a conocer la organización, los efectivos, los reglamentos de empleo, y el material enemigo. Su cumplimiento era resorte del gran cuartel general.

BOLETÍN N°5 - PRINCIPIOS DE CONDUCCIÓN DE LA AVIACIÓN DE BOMBARDEO

Publicado en abril de 1921, sostenía que el bombardeo aéreo tenía una finalidad ofensiva por excelencia, pero no se le adjudicaba repercusión estratégica operacional puesto que se ejecutaba en el marco de las operaciones terrestres. Las destrucciones y el hostigamiento de la aviación se ejecutaban dentro del campo de batalla, de igual modo que si fuesen acciones prolongadas de la artillería.

Ese rol le atribuía posibilidades de desgastar al enemigo atacando sus objetivos militares o industriales (situados, en general, detrás del frente). Además, jugaba un papel importante en la lucha aérea, puesto que causaban la dispersión de los medios de defensa enemigos y permitía recoger informes preciosos para el comando.

La aviación de bombardeo comprendía escuadras de bombardeo de noche, escuadras de bombardeo de día y grupos aislados. Estas unidades estaban asignadas al comandante en jefe que, según las circunstancias y para un período dado, las podía poner, provisionalmente, a disposición de un cuerpo de ejército.

El efecto deseado del bombardeo sólo se lograba cuando se conocían los blancos con exactitud, cuando se elegía el objetivo adecuado al fin perseguido y cuando los ataques se ejecutaban con precisión. Para obtener inteligencia, se apelaba, en particular, a las fotos tomadas en el curso de los bombardeos diurnos. La eficacia del ataque podía llegar a ser nula si el objetivo que no había sido precisado, en detalle, antes de la partida, y si la tarea tenía que ser concretada rápidamente o donde no fuese necesaria.

En aquella época, el radio de acción de las aeronaves de bombardeo era reducido, por lo que se consideraba que ese requisito se lograba cuando las escuadrillas y los equipos de apoyo podían transportarse y entrar de inmediato en operación en la nueva base

de despliegue. Esto suponía, la preparación de numerosos terrenos de aviación y la instalación de los parques correspondientes según las previsiones del general en jefe.

El lanzamiento de una masa de explosivos, aunque fuese considerable, arrojaba resultados despreciables si los impactos no eran acertados. Cuando aún no se habían desarrollado sistemas automatizados de puntería, el análisis enfatizaba las limitaciones de la precisión, esencialmente dependiente de la altura, visibilidad y condiciones atmosféricas. Debido a que no existían aviones capaces de transportar cargas importantes, se remarcaba que el error circular promedio del bombardeo era superior al tiro de artillería reglado.

El estudio de los bombardeos nocturnos determinaba la particular y estrecha subordinación de los resultados a las condiciones atmosféricas. Ciertos objetivos eran, por otra parte, muy difíciles de percibir en las noches que no eran claras. Se destacaba, en cambio que la oscuridad reducía la precisión de la artillería antiaérea y, la acción de los cazas, hasta ese momento, era casi nula. Cada avión podía operar aislado y apuntar una o más veces, lo que, unido a la posibilidad de volar a una altura relativamente baja, permitía mayor concentración de los impactos. Gracias al elevado tonelaje y al escaso margen de error, el bombardeo nocturno, también, podía ser empleado contra objetivos de dimensiones reducidas.

Por último, el *Boletín N°5* se hacía eco de las limitaciones detectadas al final de la I Guerra Mundial. Las cargas que transportaban los bombarderos les impedía desarrollar velocidades superiores a los cazas y la sorpresa era difícil de lograr. Formaciones numerosas solo podían sorprender blancos ubicados a corta distancia. A los objetivos puntuales era posible atacarlos únicamente con aviones aislados y en casos excepcionales.

PUBLICACIONES DOCTRINARIAS POSTERIORES

La producción conceptual que impulsó el coronel Mosconi en 1921, fue complementada con una serie de boletines que describían el empleo de los medios aeronáuticos militares. El N°6 detallaba aspectos logísticos y técnicos del despliegue de campaña de las unidades. El N°7, el funcionamiento y operación de los rudimentarios equipos eléctricos y radioeléctricos. El N°8, el despiece, operación y mantenimientos de las ametralladoras aéreas. El N°9 estaba íntegramente dedicado a la fotografía aérea, los implementos y la operación. El N°10 constituía un acabado

manual de meteorología. El N°11 describía las bombas aéreas y aparatos de puntería. En tanto que los n.ºs 12 y 13 contenían precisiones sobre los equipos de radiocomunicaciones.

En 1922, se puso en vigencia la nueva orgánica de la aviación militar, que implicaba un cambio profundo en la doctrina de su conducción. El Servicio Aeronáutico publicó más boletines informativos. En el N°14 se consignaba, a título ilustrativo, los últimos avances tecnológicos y se predecía su posible evolución. Los aspectos más interesantes se referían a la utilización de metales en las estructuras aéreas, la puesta a punto de motores de mayor potencia, la incorporación de las comunicaciones radiales, y el perfeccionamiento de las ayudas a la navegación y al vuelo a ciegas. Se valoraban los adelantos conseguidos por los técnicos alemanes con los bombarderos monomotores.

El N°15 era un detallado manual de enseñanza del vuelo, recopilado y ampliado por el mayor Ángel M. Zuloaga, que fijaba con claridad los procedimientos con los aviones de enseñanza. Estas normas significaron un avance con relación al método Gosport, que se aplicaba desde 1920, pues incorporaban las maniobras de acrobacia básicas.

Es probable que, a partir de los textos publicados en este boletín, el mayor Zuloaga comprendiese la necesidad de escribir un libro destinado al público amante de la aeronavegación y, en particular, a los pilotos mecánicos y constructores de aeroplanos⁶. En 480 páginas, 175 grabados entre ellas, el *Manual práctico de volación* era un tratado que resumía los elementos principales que debían conocer los pilotos y los aspirantes a dedicarse a la “volación comercial o de turismo”.

Inspirado en su experiencia personal y en los fundamentos reunidos en la bibliografía adquirida en Europa, Zuloaga organizó el manual con seis partes y un anexo, en forma didáctica y de fácil estudio. Comenzaba con una explicación teórico-matemática de los principios físicos que hacían posible el vuelo de los objetos más pesados que el aire: flujo, sustentación, aerodinámica y otros. Las dos secciones siguientes describían, con el apoyo de fotografías y gráficos, las bases teóricas del funcionamiento y de la construcción de los aeroplanos y de sus respectivos motores.

En la cuarta parte se analizaba aquello que, en términos modernos, constituye la fisiología del vuelo. Un conocimiento que el autor denominaba “las condiciones e higiene del volador”. Las últimas secciones del libro estaban destinadas a enseñar nociones

de meteorología y de los recursos para navegar en el “océano aéreo” o llegar a destino a través del aire con las ayudas y equipos de la época. El anexo de más de setenta páginas que cerraba el manual reunía las normas acordadas internacionalmente, hasta ese momento, para regular el uso del espacio aéreo. Verbigracia, “La convención internacional sobre navegación aérea” firmada por veintisiete países y “El primer convenio aéreo sudamericano, argentino-uruguayo”.

El *Manual práctico de volación* fue la primera obra de gran envergadura de quien sería uno de los escritores más prolíficos de la aviación militar. En el ínterin el Servicio de Aeronáutica del Ejército continuó editando folletos. En marzo y abril de 1922, se editaron los boletines n.ºs 16 y 17, publicaciones que compendiaron los estudios del general Von Hoepfner, comandante en jefe de las fuerzas aéreas alemanas durante la I Guerra Mundial. Bajo el título «La guerra aérea alemana», describía la evolución del empleo de los aeroplanos, globos y dirigibles. El autor, definía cómo se habían perfilado los usos operativos y cómo se especializaron, a medida que progresaba la contienda, en aeronaves de observación, cazas y bombarderos.

Explicaba las soluciones organizativas adoptadas para asignar las unidades aéreas en función de los tipos de batallas: de posición o de movimiento; los porqués de los ataques aéreos a la ciudades; la desafectación definitiva de globos y dirigibles, en 1917, de su condición de elementos regulares de combate; la influencia positiva en los propios infantes del apoyo de fuego contra las líneas enemigas con los aviones de batalla cercana; la importancia de la artillería antiaérea y la organización de la defensa aérea territorial integrada con la aviación de caza; y el efecto moral de la primera bomba de 1000 kilogramos arrojada sobre París.

Por la terminología empleada con los aviones de ataque (denominados de batalla para apoyo de la infantería o de la artillería), por la prioridad asignada a la observación y destrucción de blancos dentro de la zona de combate en desmedro de los ubicados en la zona del interior y por una cantidad de conceptos complementarios relacionados con la doctrina de conducción de las operaciones aéreas, los libros del general Von Hoepfner constituyeron, sin lugar a dudas, las fuentes de inspiración doctrinaria de la reorganización que pondría en práctica el Ejército Argentino a partir de 1927.

El último boletín publicado en 1922, el N°18, contenía un listado de temas de táctica aérea desarrollados a partir de un programa

escrito por el aviador austro-húngaro Ernesto Pfeyffer. Después de este número, tal vez debido al alejamiento del coronel Mosconi, sólo se editarían dos boletines más y se suspendieron. Uno en 1925, escrito por el mayor Antonio Parodi sobre procedimientos de navegación aérea; y el último, en 1928, con un resumen de legislación aérea comparada del Brasil y de Italia.

Con la acción del coronel Mosconi y de los hombres que lo secundaron, se cerró la etapa fundacional de la aviación militar argentina. De la escuela de volación del comienzo, equipada con globos prestados y aviones obtenidos por suscripción pública, se había pasado a un Grupo de Aviación organizado de acuerdo con las experiencias de la I Guerra Mundial. La nueva unidad, además de absorber las funciones de enseñanza de la escuela disuelta, se estructuró con escuadrillas de Observación, Caza y Bombardeo conforme con la especialización utilizada en los países más avanzados.

La doctrina de conducción y procedimientos que sustentaba esta organización quedó plasmada en 1921, bajo la denominación de Reglamento de Conducción y Combate. En este sentido, es necesario destacar que, tal vez por influencia alemana o por los magros resultados de los bombardeos contra blancos estratégicos, nuestro Ejército no le reconoció a los aviones la posibilidad de influir en la suerte de las batallas y, menos aún, de las guerras. Durante largos años la aeronáutica militar sería un instrumento de cooperación con los elementos terrestres. Los vaticinios de Douhet no habían germinado y se estaba lejos de asimilar las experiencias de la RAF y de la Aeronáutica Militar italiana.

En 1924, con el seudónimo de Aviaticus, un autor no identificado publicó una nota que resumía las prescripciones del Reglamento de Conducción y Combate aprobado en 1922/23. Según este artículo, las dos tareas básicas de la aviación eran la exploración y el combate. A partir de este gran agrupamiento, los organismos aéreos se dividían en unidades identificadas por esos nombres. Las primeras se subdividían en grupos de exploración cercana y lejana. Las de combate, a su vez, en grupos de batalla, de bombardeo y de caza.

Los grupos de observación equipaban los modernos biplaza, tripulados por un piloto y un observador. Los afectados a la exploración cercana eran más livianos y, además, se usaban para reglar el tiro de la artillería. El armamento consistía en una ametralladora fija que tiraba a través de la hélice a cargo del piloto

y, en una ametralladora, sobre un montaje giratorio, servida por el observador, ubicado detrás del piloto. Además, disponía de aparatos radiotelegráficos bi-direccionales de comunicación con tierra. El observador no sólo transmitía, sino que, a veces, podía recibir breves contestaciones con cierta dificultad

Los grupos de batalla estaban destinados para atacar blancos vivientes (tropas) con sus ametralladoras y bombas livianas. No eran indicados contra blancos duros debido al escaso poder de fuego. Existían dos tipos de aviones biplazas de batalla: pesado y liviano. Los pesados eran blindados y con un motor más potente para cargar ese peso extra y resistir el fuego de la infantería. Los livianos eran más maniobreros y veloces.

Los grupos de bombardeo, por la gran capacidad portante y el radio de acción de sus aparatos, estaban en condiciones de atacar blancos situados detrás del frente enemigo, fuera del alcance de la propia artillería.

Los grupos de caza eran los encargados de obtener el dominio del aire por medio de la lucha aérea. Dotados de aparatos rápidos, ágiles, fuertemente armados y capaces de elevarse con celeridad a gran altura. Buscaban al adversario y lo atacaban en el aire, procurando destruir el mayor número posible de aeroplanos.

Aunque parezca contradictorio, frente a ese limitado rol de cooperación que se le había reconocido a la aviación militar, el Servicio de Aeronáutica del Ejército asumió responsabilidades de la política aeronáutica nacional que excedían con creces, no sólo, las de un comando de arma, sino del propio Ejército. Entre otras:

1. Fomento de la aviación civil, por considerarlo el medio más idóneo y económico para obtener los cuadros de reserva de aviadores.
2. Desarrollo del incipiente transporte aéreo.
3. Distribución territorial de las bases aéreas para adaptar los pilotos al vuelo en los distintos ambientes geográficos del vasto territorio argentino.
4. Impulso de un plan de fabricación nacional de aviones bajo licencia, propiciado por la Ley Secreta 11266.

UN LUGAR EN EL AIRE

En 1923, se creó la Inspección General del Ejército. El Servicio Aeronáutico salió de la órbita de la Dirección General de Ingenieros y, al pasar a depender de la primera, alcanzó un nivel equivalente a dirección general⁷. En este mismo año, el Poder Ejecutivo dictó

otra medida que representó un nuevo escalón ascendente de la aviación militar.

La Dirección del Servicio Aeronáutico fue nombrada responsable de la adquisición, fabricación, reparación, aprovisionamiento y control del material aeronáutico, en la paz y en tiempos de guerra⁸. Consecuente con esta norma, bajo los auspicios de la Ley 11266 se crearon las Comisiones Técnicas de Armamento y la Comisión de Adquisiciones en el Extranjero donde, por primera vez, la Aviación Militar estuvo representada en un pie de igualdad con las restantes armas. Por su trascendencia se consignan los nombres de sus integrantes: teniente Coronel Luis A. Casinelli, mayor Aníbal Brihuega, en la primera; y mayor Francisco de Arteaga y capitán Antonio Parodi, en la segunda.

Pese a que se había reglamentado hacía menos de un año, la reorganización de 1923 avivó el debate acerca del verdadero lugar que debía ocupar la aviación. Unos sostenían que era solo una tropa técnica de apoyo de las armas tradicionales. Otros, en cambio, aseguraban que no sólo debía ser un arma con objetivos tácticos propios, sino una fuerza armada capaz de lograr un objetivo estratégico operacional, incluso militar, con iguales posibilidades que las fuerzas de mar y de tierra.

El 3 de febrero de 1925, se crearon las comisiones de estudio y preparación de los reglamentos de las armas, con el propósito de zanjar las diferencias. Con esa normativa se esperaba escribir la doctrina que regiría la operación del material aéreo en vía de obtención. El mayor Alberto González Albarracín representó a la aviación militar⁹. Los pensamientos de este gran aviador fueron transcritos y publicados bajo su autoría en la *Revista Militar*. Sus conceptos parecen ser una replica magistral a los puntos de vista de Aviaticus.

En el comienzo se aseveraba que, a mediados de la década de los veinte, había aumentado la confianza de los ejércitos en el valor estratégico de aeronáutica. Inglaterra, Italia y Francia le habían dado ya forma de institución armada independiente. Entretanto, Estados Unidos y otras naciones se hallaban, seriamente, encaminados a afianzar el poderío de sus estados otorgándole a la aviación la misma jerarquía que las fuerzas de mar y tierra.

Los argumentos más elocuentes que esgrimía González Albarracín eran las cifras –en libras, dólares y francos– destinadas a las adquisiciones aeronáuticas realizadas por esos países europeos. Al parecer buscaban ganar la hegemonía en todos los campos del

quehacer aéreo: jurídico, militar y comercial. Un estatus que ya tenía Estados Unidos debido a su inmenso poder industrial. No cabían dudas de que el dominio del aire sería la condición primera y más necesaria para la victoria en un conflicto.

¿Qué poder tenía un ejército moderno sin el debido reconocimiento estratégico y táctico de la aviación? ¿Qué eficacia tendría su artillería de campaña sin un sistema aéreo que le reglara la puntería? ¿Qué capacidad de ruptura podía tener la infantería en sí misma si su esfuerzo no era conducido y soportado por un comando que dispusiera de aviación?

El papel de la aeronáutica en todas las fases de la guerra era vital. Podía afirmarse que ningún otro apoyo la aventajaba. Aunque por encima del apoyo aéreo directo con las tropas, se encontraba la cooperación general con el teatro de operaciones que brindaba el bombardeo aéreo. En ese sentido, el pensamiento generalizado era que la aviación sólo estaba en sus comienzos. Los bombardeos de 1918 fueron una simple muestra de lo esperable en el porvenir. El conflicto de 1914-1918 había sido para la aviación el equivalente a la batalla de Crecy para el cañón.

«¿Quién puede fijar límites, hoy día, al progreso de mañana? ¿Quién puede limitar su radio de acción en el futuro y el aumento de su carga transportable en bombas y municiones? La guerra del mañana será la combinación de las acciones aéreas con las armas químicas. Y ya no solamente los frentes y las costas de un país estarán expuestos al bombardeo de la aviación enemiga, sino toda la extensión territorial», decía el mayor González Albarracín.

Bastaba imaginar las consecuencias del bombardeo a los arsenales, fábricas, puestos de aprovisionamiento, órganos de gobierno o centros vitales del país. El peligro aéreo no era ya una fantasía. El avión, día a día, aumentaba el radio de acción y la carga de guerra. El escape de los motores no delataba su proximidad. La navegación nocturna estaba resuelta. Llegaría el momento en que sería invisible. En pocas palabras, observaba, combatía, transportaba y llenaba la función conjunta de las demás armas, las apoyaba y se bastaba a sí mismo.

Frente a esa realidad, cuanto antes, era necesario llenar los requisitos que imponían las modificaciones profundas que habían sufrido los métodos de combate. Se debía abandonar ese espíritu rutinario y las resistencias no justificadas de las demás armas. Era conveniente aspirar a la supremacía de las fuerzas aéreas o, por lo menos, a una lógica proporción con las fuerzas de superficie

del país y dejar de ser el pariente pobre de la Defensa Nacional. Nunca se debía olvidar que, si no se preparaba a la aeronáutica militar desde la paz, sería demasiado tarde alistarla a partir del día en que se necesitase su esfuerzo supremo.

La aviación militar disponible antes de la guerra era la única que actuaría durante los primeros tiempos de un conflicto. Por lo tanto, era imprescindible que estuviese siempre en condiciones de operar por sí y en colaboración con las tropas terrestres en las probables zonas de combate. Más aún en el papel de intervención lejana para atacar, desde el primer instante, el corazón del país enemigo a fin de paralizar sus centros vitales y los mecanismos esenciales de movilización. La exposición finalizaba con esta exclamación: “¡Ocupemos entonces, cuanto antes, nuestro lugar en el aire!”¹⁰.

REGLAMENTACIÓN DE LA AERONAVEGACIÓN

Al encendido reclamo del mayor González Albarracín, debe añadirse el clamor que se elevaba desde los aeroclubes y rincones más apartados del país. En todos los tonos se exigía que el Estado impulsara, de una buena vez, el desarrollo de la aviación civil. Responsabilidad, que por razones políticas y económicas, las autoridades gubernamentales nunca la habían asumido y sí delegado en la Escuela de Aviación Militar, a la semana de su inauguración.

Según se explicó, en marzo de 1916, se había designado al director de la Escuela Militar de Aviación, teniente coronel Alejandro P. Obligado, para representar al Estado en la 1.^a Conferencia Aeronáutica Panamericana reunida en Santiago de Chile. Así mismo, el país debió esperar a que el coronel Mosconi, un hombre con la iniciativa providencial, el 23 de febrero de 1920 asumiera la dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército para que se dictaran las primeras normas reguladoras del tránsito aéreo.

Transcurridos quince años de la inauguración de un organismo aeronáutico del Estado, el presidente Alvear nombró al mayor Ángel M. Zuloaga delegado argentino en la Comisión Interamericana de Aviación Comercial reunida en Washington, en mayo de 1927¹¹.

Debe quedar bien claro, sin embargo, que si los militares se involucraban en asuntos de la aeronáutica nacional, no lo hacían por ambiciones personales ni sectoriales, sino porque la dirigencia política de cada época los convocaba para ocupar espacios que, en apariencia, solo ellos estaban capacitados para cubrir.

El 4 de septiembre de 1925, basándose en la propuesta elevada por el Servicio Aeronáutico del Ejército, por decreto refrendado por el presidente Alvear, se aprobaron las “Prescripciones reglamentarias del sobrevuelo, aterrizaje y acuatizaje en todo el territorio de la República y aguas jurisdiccionales”¹², en tanto el 30 de julio de 1926, por otro decreto se puso en vigencia la “Reglamentación de la aeronavegación sobre el territorio de la República”¹³ que complementaba a las dictadas con anterioridad. Por las primeras, se designaron dos autoridades de aplicación –Servicio Aeronáutico del Ejército y Servicio Aeronáutico Naval– en función de la superficie de operación de las aeronaves: agua (hidroaviones o anfibios) o tierra (ruedas).

Esa norma, relativamente aceptable en aquella época en función de la baja velocidad de los aviones, instauró la conocida doctrina de **pies secos y pies húmedos** o dirección bicéfala de la navegación aérea. Una dicotomía que tardará décadas en solucionarse y que causará ingentes pérdidas al erario público por la ausencia de una conducción centralizada del tránsito aéreo sobre el territorio nacional y aguas jurisdiccionales.

De todos modos, 1926 significó un gran progreso. Se establecieron las normas sobre la matriculación de aeronaves, la obligatoriedad de solicitar permiso y los requisitos que debían reunir los extranjeros que sobrevolaran, aterrizaran o acuatizasen en el territorio nacional. También, se fijaron las primeras condiciones aduaneras y sanitarias para el transporte de pasajeros y se deslindaron las responsabilidades del Estado en los accidentes aéreos ocurridos por desperfectos propios de los aviones o fallas del mantenimiento de las empresas.

La segunda norma completó y amplió la primera. Publicada y distribuida en 1926, fue el primer reglamento de tránsito aéreo de la República Argentina¹⁴. Dividido en once capítulos, estableció definiciones conceptuales sobre el vuelo y las aeronaves. Fijó pautas que proveían a la seguridad del vuelo y contribuían a la defensa de los intereses del país. Por ejemplo, establecía prescripciones sobre la obtención y extensión de las patentes y licencias de pilotos, y sobre matrículas y habilitación del material de vuelo.

Por primera vez se dictaron normas de infraestructura aeroportuaria, de tráfico en los aeródromos, permisos de aterrizaje y sobrevuelo; restricciones sobre el transporte y uso de máquinas fotográficas aéreas, palomas mensajeras y material de radiocomunicaciones. El último capítulo se dedicaba a las

penalidades. Estipulaba sanciones para los que infringieran las normas que iban desde el retiro de patentes hasta el uso de la fuerza para obligar a aterrizar a las aeronaves sorprendidas en infracción.

En general, la reglamentación fue recibida con beneplácito por la prensa especializada que aseguraba que “palmo a palmo, la aeronáutica iba conquistando a buen precio el derecho a figurar en primer término entre todos los medios conocidos de comunicación y transporte”. También, formulaba reparos. La mayoría, dirigidos a plantear la dificultad que representaría para que siguiesen volando aviones particulares. Se enfatizaba la falta de apoyo estatal a la formación de pilotos civiles; al sostén de su habilitación; a la subvención de los aeroclubes; a los aeródromos privados; y a las entidades aerodeportivas. De los doscientos sesenta pilotos civiles instruidos entre 1912 y 1926, sólo dos volaban en forma profesional; veinticuatro, de manera semiprofesional; y cuarenta y dos, deportivamente con aviones provistos por el Estado. De estos últimos, “sacando una media docena, el resto lo hacía a la buena de Dios y todos, constantemente, encima del aeródromo”¹⁵.

No obstante la dureza de esas críticas, en 1926 el Servicio Aeronáutico del Ejército adquirió a la fábrica Curtiss Aeroplane Export Corporation seis biplanos metálicos Meteor, motores OX.6 de 90 hp, para ser distribuidos entre los aeroclubes autorizados. Del mismo modo, a comienzos del año, tras tomar posesión del campo ubicado en el Cuartel II del Partido de Morón¹⁶, el 8 de septiembre habilitó el aeródromo público Presidente Rivadavia para el fomento de la aviación privada¹⁷ y dictó las normas provisorias para su empleo.

También, 1926 fue el año de la llegada del Plus Ultra; el del *raid* entre Nueva York y Buenos Aires, de Bernardo Duggan y Eduardo Olivero; y el de la inauguración del Grupo 3 de Observación en Paraná. En previsión de las demandas de tripulantes que requerirían las adquisiciones que se tramitaban en Europa, a partir del 29 de julio se impartió el primer curso de Observadores Militares.

¹ *Boletín Aeronáutico Público*, N°2468.

² *Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación*, 1919, pág. 307 y suc.

³ Decreto S/N°, 11 de febrero de 1916, firmado por el presidente Victorino de la Plaza y el ministro J. Sáenz Valiente.

⁴ *Breve Historia de la aviación Naval*, Comando de Aviación Naval, 1956.

- ⁵ El Grupo 1 de Aviación estaba integrado por: Plana Mayor; escuadrillas de Observación, de Caza y de Bombardeo; secciones de Entrenamiento y de Fotografía; y el Parque.
- ⁶ Mayor Ángel M. Zuloaga, *Manual práctico de volación*, Imprenta Ferrari Hnos., Buenos Aires, 1923, Prefacio, págs. VII y VIII.
- ⁷ *2ª Parte Boletín Militar*, N°1689, 2 de enero de 1923.
- ⁸ *2ª Parte Boletín Militar*, N°1774, 24 de agosto de 1923.
- ⁹ *2ª Parte Boletín Militar*, N°1934, 3 de febrero de 1925.
- ¹⁰ Mayor Alberto González Albarracín, «Nuestro lugar en el aire», *Revista Militar*, N°289, febrero 1925, pág. 215 y suc.
- ¹¹ *1ª Parte Boletín Militar*, N°7476, 19 de octubre de 1926.
- ¹² *2ª Parte Boletín Militar*, N°2020, 14 de noviembre de 1925.
- ¹³ *2ª Parte Boletín Militar*, N°2093, 13 de agosto de 1926.
- ¹⁴ *Reglamentación de la Aeronavegación sobre el territorio argentino*. Publicación de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército, N°15, Buenos Aires, Editorial Talleres Gráficos de la Escuela Superior de Guerra, 1926.
- ¹⁵ *Revista Aviación*, N°58, enero de 1926.
- ¹⁶ Decreto S/N°, 29 de diciembre de 1925, *1ª Parte Boletín Militar*, N°7242.
- ¹⁷ *2ª Parte Boletín Militar*, N°2105, 11 de septiembre de 1926.

CAPÍTULO V

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA

En 1927, comandado por el coronel de artillería Luis Ángel Casinelli el Servicio de Aeronáutica fue promovido a dirección general¹. Bajo la dependencia del Inspector General del Ejército, la nueva gran repartición constituía el órgano asesor del Ministerio de Guerra en lo concerniente a la aeronáutica. Función que se limitaba a las aeronaves con ruedas que operaban sobre el territorio continental, en tanto que el Ministerio de Marina era la autoridad de aplicación de los hidroaviones y del vuelo sobre el mar, ríos y regiones insulares.

La misión del nuevo organismo, más compleja que la de otras reparticiones de jerarquía equivalente, guardaba mayor relación con la de un comando de arma que con la de una dirección. En efecto, aunque la conducción operativa de las unidades se ejerciera en forma descentralizada a través de las divisiones, la Dirección General de Aeronáutica (DGA) entendía en la organización y empleo de los aviones; redactaba los reglamentos; reclutaba, instruía al personal y lo adiestraba para la guerra. Además, debía adquirir, administrar, conservar y dar de baja el material de vuelo, al rodante, los armamentos especiales y equipos específicos. La DGA quedó constituida por:

1. Secretaría y dependencias de la Dirección.
2. Dirección de Escuelas Militares de Aeronáutica, con facultades disciplinarias de un comandante de arma.
3. Comando de la Aviación Militar del que dependían, por el momento, tres grupos de Observación: el N°1, con asiento en El Palomar; el N°3, basado en Paraná; y el N°4, a crearse en Los Tamarindos (Mendoza) en 1928. Estaba previsto que cada grupo se compondría con una Escuadrilla de Exploración, una de Artillería y una de Caza².
4. Comando de la Aerostación Militar (solamente en los papeles).
5. Dirección de Aerotecnia.
6. Parque Central y Depósitos.
7. División Administrativa.

8. Dirección de la Aeronáutica Civil.
9. División Movilización.

DOCTRINA DE CONDUCCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA

Desde el punto de vista doctrinario, la nueva organización implicaba algunos avances y ciertos retrocesos. A mitad de camino entre una dirección de tropas técnicas y un comando de armas, igual que la artillería, la infantería y la caballería, a la aviación se le reconocían características operativas diferenciadas que podían incidir en la definición de las batallas (con personal, medios y adiestramiento específico). Pero, a diferencia de las otras armas, la aeronáutica carecía de un escalafón, de un régimen de carrera especial y de posibilidades de formar su propio personal, desde el comienzo. Esas limitaciones no eran óbices para que la nueva repartición ejerciese responsabilidades superiores a las de un ministerio de guerra; al extremo que tenía a su cargo la Dirección de Aviación Civil.

La adopción de los grupos de observación aérea en calidad de elementos divisionales, significaba el triunfo de los artilleros que siempre consideraron al avión como un cañón de mayor alcance (la numeración de los grupos se correspondía con las unidades de batalla del Ejército a las que estaban asignados). La fragmentación horizontal de la conducción del Poder Aéreo en grupos de observación que reunían en su estructura escuadrillas especializadas en las tres aplicaciones operativas (exploración, bombardeo y caza) obedecía, sin lugar a dudas a las enseñanzas germanas difundidas en el Ejército por el general Von Hoepfner.

Esa doctrina resultó funcional para las fuerzas del káiser que debieron responder a las necesidades en la guerra de trincheras que requería una enorme convergencia de fuego. En 1927, sin embargo, era una concepción por entero desactualizada, pues desconocía las cualidades esenciales de los medios aéreos: velocidad, alcance, penetración y, sobre todo, versatilidad. Dichas características, hacía años que habían sido aceptadas y utilizadas por franceses, ingleses e italianos. En particular, para estos dos últimos países constituían principios de conducción de sus sistemas de Defensa Nacional.

La explicación era sencilla. Los espacios aéreos eran ilimitados y, carentes de barreras geográficas, cubrían por igual los territorios, propios y enemigos. En tiempos de guerra, solo la unicidad del

comando de las operaciones que se realizaran a través del océano aéreo permitiría proyectar estratégicamente el poder de fuego de la aviación, según los principios ampliamente difundidos por el general Giuglio Dohuet.

En los teatros de operaciones, se había descubierto la conveniencia de concentrar la conducción de las unidades aéreas en el nivel de comando más alto para responder a las necesidades de todos los frentes. Esto, sin perjuicio de que, en determinadas circunstancias, se asignase bajo control operacional fracciones menores para satisfacer requerimientos puntuales de apoyo de fuego cercano o reglaje de artillería.

En el caso argentino, la reforma de 1927, no sólo asignó orgánicamente las unidades aéreas a las divisiones, sino que, ratificando aún más el concepto de cañón con alas, a las unidades de bombardeo se las denominó de artillería. Los treinta y ocho Breguet XIX adquiridos en 1925 se agruparon en escuadrillas con ese nombre. Estas unidades efectuaban las destrucciones lejanas y la aviación de combate se convirtió, nuevamente, en el vigía elevado al servicio de cañones y obuses que llevaban el peso de la destrucción del enemigo.

Además de la influencia germana, se pueden rastrear los motivos de este cambio conceptual en los avances logrados por el Ejército, durante la década de los veinte, acerca de la fotografía aérea y de las comunicaciones inalámbricas. La primera facilitaba la obtención de informes precisos sobre el enemigo y la segunda abreviaba enormemente los tiempos del ciclo de Inteligencia.

Dichos progresos aquilataban la figura de los observadores. A la manera de verdaderos adelantados voladores del comando terrestre, el segundo tripulante debían saber de fotografía, cartografía y lectura del terreno; interpretar las maniobras de superficie; operar los sistemas de transmisiones; llevar la navegación aérea y estar en condiciones de disparar la ametralladora del puesto trasero de los aeroplanos. Cómo sería la importancia que se les otorgaba que, en 1926, en vista de las adquisiciones que se efectuaban en Francia, se dictó un curso especialmente destinado a observadores aéreos.

Asimismo, a partir de 1927, en la Escuela de El Palomar se puso en vigencia un nuevo currículo de dos años para acceder al brevet de aviador militar. Se estableció la obligación de graduarse previamente de observador. Solo aquellos que aprobaran esa exigencia en el primer curso, podían seguir el aprendizaje del pilotaje en la primera mitad del segundo año. Los más calificados

podrían pasar al Grupo N°1 de Observación y capacitarse para el combate en las Escuadrillas de Caza, Exploración y Artillería.

De todos modos, el requisito de ganar la superioridad aérea para disponer de la adecuada libertad de acción, sea para efectuar la propia observación como para impedir la exploración enemiga, conservó su carácter de principio doctrinario. Por esa causa, 1927 fue un buen año para los cazadores. Llegaron a El Palomar cinco monoplazas Dewoitine D.21 y dos biplazas D.25 adquiridos en Francia, similares a los que se construirían bajo licencia en la FMA. Los Dewotine fueron el primer sistema de armas especialmente concebido para el combate aéreo que adquirió el Estado argentino.

En el campo de la aeronáutica nacional, la DGA tuvo aciertos de gran trascendencia. Por ejemplo, firmó los acuerdos para que se creara la Aeroposta Argentina S. A., primera línea aérea comercial, e inauguró la FMA (10 de octubre de 1927), primer polo de la industria aeronáutica de la Argentina. En la nueva planta se construirían los veinte D.21, junto con sus motores Lorraine Dietrich. Asimismo se fabricarían, también bajo licencia, los Avro 504 Gosport biplanos de enseñanza, con destino a la Escuela Militar de Aviación.

La perspectiva tan promisoriosa que se presentaba en 1927 se diluyó al asumir la presidencia el Dr. Hipólito Yrigoyen, en 1928. A diferencia de su antecesor De Alvear, que había votado leyes específicas para modernizar las FF.AA. y fomentar la industria, el efímero segundo mandato de Yrigoyen careció de política de defensa. Sus medidas se limitaron a restringir los gastos militares que bajaron del 15% al 13%. No se aprobaron nuevos contratos; se postergaron pagos; y en la FMA se presentó la insólita situación de tener que paralizar las actividades porque, en Ley de Presupuesto Nacional para 1929, no se previeron partidas para solventar sus gastos de funcionamiento.

La conjunción de dificultades dejaba al descubierto la escasa importancia que le otorgaban las máximas autoridades del país al desarrollo de la aviación militar. Ante esa evidencia, el mayor Antonio Parodi, a cargo de la Secretaría, propuso al coronel Jorge B. Crespo, que en la *Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica* de ese 1929 se incluyera, a modo de introducción, conceptos que cuestionasen la conducción superior de la aviación. De más está decir que el coronel Crespo morigeró las expresiones de su secretario. Sin embargo, y para beneficio de

la posteridad, se ha conservado el borrador original redactado por el mayor Parodi³.

MEMORIA ANUAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA DE 1929

En el comienzo de la elevación de la Memoria, el autor celebraba que se hubiera creado esa gran repartición⁴, porque tendía a establecer un organismo que respondiera a las exigencias de la Defensa Nacional en materia aviación. Al mismo tiempo, afirmaba que resultaba completamente anémica por la escasez de medios asignados.

La importancia de la aviación militar en su condición de tercer órgano de la defensa era una cuestión sobre la cual no cabían dudas. El nuevo Reglamento de Conducción y Combate determinaba la participación de la Aeronáutica Militar dentro del Ejército, y fijaba una serie de funciones que estaba muy lejos de cumplirse. Si además de la incapacidad para ejecutar las tareas militares específicas, se consideraban los demás campos de acción en los que debía incursionar, se llegaba a la triste conclusión de que no existía una aviación.

Tales circunstancias colocaron al país en una alarmante inferioridad con relación a los vecinos. Basta mencionar que el Brasil contaba con ciento ochenta aviones de guerra; Chile con trescientos cincuenta y la Argentina sólo con veintinueve. Las cifras hablaban por sí solas, sin mencionar otros elementos de apoyo que eran indispensables y debían ser proporcionales al número de las fuerzas. En 1929 se había acentuado la crisis. Se sancionaron iguales recursos que en 1923⁵ y se canceló la Ley 11266 que asignaba fondos para adquirir materiales.

Mientras tanto, la evolución de la aeronáutica en otras latitudes marchaba a paso acelerado no ya por constituir el **ojo del Ejército**, sino por ser el tercer componente del Poder Militar. Los medios aéreos tenían capacidad para hacer sentir sus efectos, moral y material, más allá de los límites a los que pudieran llegar el Ejército o la Marina.

En concomitancia con la valorización de los efectos de la aviación, la Memoria destacaba que otros estados habían creado ya un ministerio del aire y, con él, una tercera fuerza armada. El hecho evidenciaba que habían comprendido que el progreso del arma aérea no debía retardarse. En aviación, el tiempo perdido no se recuperaba, ni aun con los mayores esfuerzos y sacrificios.

Para las naciones pequeñas, una fuerza aérea bien organizada y equipada constituía el elemento disuasivo por excelencia. En razón del medio en que operaba, la aviación podía actuar tanto en la defensa de sus costas como de su territorio. En cambio, para las grandes potencias, era un medio extorsivo que amenazaba a las ciudades indefensas, hasta ayer, fuera del alcance del fuego enemigo. Con relación a la Argentina, país sin ambiciones hegemónicas ni expansionistas, por lo menos se debía velar para que no fuese inferior a la de sus vecinos y contribuyese a sostener el desarrollo económico.

En lo que respecta a la organización de la aeronáutica en general, no podían subsistir los problemas que suscitaban la ausencia de una entidad que ejerciera la superintendencia efectiva de las cuestiones relacionadas. No era admisible la dualidad de criterio para regir una misma institución sostenida directamente por el Estado. Esa unificación era necesaria, no solo por las características de empleo de las aeronaves que exigía un control riguroso, sino también por las condiciones técnicas que reunían los materiales aeronáuticos, el personal navegante y técnico, que debían ser controlados y autorizados por una entidad competente y responsable.

Si bien los cometidos de la aeronáutica comercial, civil y militar, y su respectivo desenvolvimiento requerían cierta independencia; no era menos cierto que la articulación del conjunto se beneficiaría con la existencia de una autoridad que las enlazara de una manera permanente y que compatibilizara los problemas complejos, costosos y de difícil resolución en forma separada.

Esa era la política desarrollada por los principales países, donde se habían armonizado las necesidades de la aviación general con los problemas básicos de la movilización. Dentro de ellos, se incluía la capacitación de pilotos y la disponibilidad del material para facilitar la formación de una verdadera reserva aeronáutica que, en la paz, contribuyera al funcionamiento regular y seguro de los transportes aéreos.

El borrador que el mayor Parodi propuso para componer la *Memoria Anual de la DGA* en 1929 concluía con las siguientes ideas:

«Conviene, pues, a nuestro medio, la creación de esa autoridad Superior a que se ha hecho referencia, que permita desarrollar dentro de un plan orgánico progresivo y armonizado los problemas relativos a la escuela de pilotaje; y a la formación de mecánicos y

personal especializado que la aviación comercial y civil necesita como base para su mismo desarrollo y progreso.

»No hay duda que sería superfluo mantener instituciones oficializadas o crear nuevas escuelas; puesto que el personal perteneciente a la aeronáutica militar y naval, constituirá, en el momento de su licenciamiento, un contingente respetable en número y calidad de hombres en condiciones profesionales y de edad para prestar sus servicios en la Aviación Civil, con la consiguiente ventaja para el Estado de que dicho personal mantendría su entrenamiento para el caso de movilización.

»Por lo que hace a la Aviación Civil, no obstante constituir una organización del Ministerio de Guerra, marcha hoy (1929) con rumbos completamente diferentes, faltando una orientación fija en lo que respecta al material, hecho que perjudica los intereses del Estado y el fomento de la industria local; así mismo, la formación del personal técnico que se obtendría si no existiera la disgregación de esfuerzos. La Aviación Comercial, por su lado, se desarrolla librada al propio albedrío y atendida por órganos diversos de la administración nacional, ajenos a las cuestiones y problemas de la aeronáutica, tanto en la parte técnica como en la administrativa; lo que perjudica su desarrollo porque carecen de las condiciones técnicas de seguridad y regularidad que deben ser fijadas y controladas por autoridades competentes en la materia.

»Debe tenerse, por otra parte, muy en cuenta, que la Fábrica Militar de Aviones, dotada de la materia prima necesaria y de las licencias correspondientes, podrá ser el órgano capaz de proveer a las necesidades que nos impondría la eventualidad de un conflicto.

»La operación de la Aviación Militar dentro de la Defensa Nacional requiere el desenvolvimiento integral de la organización prevista como mínima para el tiempo de paz y que ella sea mantenida con la dotación completa de materiales y recursos para que pueda ser efectivamente eficiente.»

El mayor Antonio Parodi, tras permanecer en Europa dos años (1923-1924) y haber compartido con el coronel Mosconi las enseñanzas de la I Guerra, definió en 1929 el verdadero significado de la fuerza aérea en el esquema de la Defensa Nacional. Con claridad, describió no solo la capacidad estratégica de la aviación, sino también los principios de Integridad e Indivisibilidad de los componentes del Poder Aeroespacial, pilares de la doctrina básica de la aeronáutica militar, veinte años más tarde.

BOLETINES INFORMATIVOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA

A comienzos de 1930, el coronel Crespo ordenó reiniciar la edición de los boletines informativos de la aviación, suspendida en 1928. En la portada del primer número, se aclaraba el propósito de las publicaciones: “La importancia de las misiones que, en las guerras del futuro, corresponderán a la aeronáutica militar inducen a prever, desde la paz, el más alto grado de eficiencia para la misma; a fin de que, en el momento de la acción, responda en forma completa a las exigencias que le impondrá la Defensa Nacional”. “La difusión de los progresos técnicos aeronáuticos que se alcanzan en otras partes del mundo –decía más adelante– afianzan cada vez más la conquista definitiva del dominio del aire, esencial desde el punto de vista estratégico y político”⁶.

El ejemplar fue dedicado a estudiar el equipamiento y las doctrinas de conducción de los países más adelantados. Luego de considerar el caso de Alemania y su carencia de fuerza aérea por las restricciones impuestas en el armisticio de 1918, el autor analizaba a Francia, modelo de la República Argentina hasta 1930.

En septiembre de 1928, Francia fue la tercera nación en crear un ministerio del aire. Por ende, su Ejército del Aire, hasta ese entonces dependiente del terrestre, se transformó en la tercera rama de la Defensa Nacional. Ocho de los catorce regimientos aéreos (dotados con casi mil quinientos aviones de guerra) estaban asignados a operaciones de apoyo y reconocimiento para las fuerzas de tierra. El tercio restante se hallaba dedicado a la guerra aérea propiamente dicha, con total independencia del ejército y de la marina.

En suma, en contraposición con Inglaterra, que asignaba una proporción inversa de sus medios, la organización francesa respondía a la premisa de que los conflictos armados se resolverían en tierra. Por esa causa, la fuerza aérea se situaba en la categoría de una fuerza complementaria del ejército.

Luego de analizar las soluciones aplicadas en otras naciones, el estudio comparado publicado en el *Boletín* de marzo de 1930 concluía que, con relación a los armamentos aéreos, los países podían agruparse en dos niveles. Primero, las potencias militares que habían hecho de sus flotas aéreas un instrumento de combate puramente ofensivo, vale decir capaz de conducir la guerra aérea en forma independiente. En esa clase se inscribían Gran Bretaña, Francia, Italia y Estados Unidos. Los tres primeros tenían su propio ministerio de aeronáutica, en tanto que los Estados Unidos,

tal vez por su política de expansión mundial, tenía distribuido su Poder Aéreo entre el ejército y la marina.

El segundo grupo estaba compuesto por aquellas naciones que habían organizado su aviación militar con la categoría de un elemento auxiliar al servicio de las otras fuerzas. Estos países, si bien contaban con aviones de caza y bombardeo, no preveían conducir operaciones aéreas independientes. De todos modos, el principal problema de esa época era aumentar el Poderío Aéreo, no tanto por el incremento de la cantidad, sino por las mejoras técnicas de los aparatos y de la instrucción de los aviadores.

En coincidencia con la citada publicación del Ejército, el Centro Naval editó en el Volumen XI («Biblioteca del Oficial de Marina»), la obra completa del general italiano Giulio Douhet, *El Dominio del Aire, Ensayo sobre el arte de la guerra*. Escrita en 1921, y reeditada en 1929, poco antes de la muerte del autor, fue traducida al español por los capitanes de fragata de Argentina, Raúl Masón Lugones y Exequiel del Rivero. Las ideas dohuetanas sobre el Poder Aéreo que, en su país, habían servido de inspiración para organizar el Ministerio de Aeronáutica, a partir de que fueron difundidas por el Centro Naval, se convirtieron en el texto sagrado de la autonomía institucional de los aviadores del Ejército Argentino.

MOVIMIENTO DEL 6 DE SEPTIEMBRE DE 1930

Encabezada por el general José Félix Uriburu, en la madrugada de este día estalló la revolución que derrocaría al presidente Hipólito Yrigoyen. La noche anterior, en la Base de El Palomar, la mayoría de la oficialidad comprometida con el denominado Movimiento Patriótico se reunió en secreto con los líderes de los aviadores militares, los capitanes Pedro Castex Lainfor y Claudio H. Rosales. Se impartieron las consignas y ordenaron los aprestos para la aviación. Entre las medidas cabe mencionar la detención del jefe de la Base.

A las 6.30 sonó la sirena de la unidad, la señal convenida, y comenzaron las acciones previstas. A las 7.45, luego de aguardar el arribo de una caravana de vehículos con legisladores de la oposición y numerosos civiles confabulados, la tropa aeronáutica de la Base inició la marcha hacia Buenos Aires. Minutos más tarde se le sumó una columna similar de la Escuela de Comunicaciones (el total de la guarnición de El Palomar).

Fuera ya del perímetro, los hombres de la aeronáutica se unieron con los provenientes del Colegio Militar y, juntos, convergieron sobre la plaza San Martín. Simultáneamente, desde el campo de aviación

despegó un Dewoitine de la Escuadrilla de Caza con la tarea de arrojar volantes con proclamas revolucionarias sobre la ciudad y sobre otras unidades del Ejército. En esta acción, además de las aeronaves militares, participaron los aviones civiles de la Dirección de Aviación Civil comandada por el teniente coronel Torres.

A la siesta se produjo la trágica muerte del capitán Claudio H. Rosales y del mecánico José Atenzo que, por causas indeterminadas, se estrellaron mientras realizaban pasadas sobre la plaza de armas del Grupo de Artillería Montada, de Campo de Mayo.

Se recuerdan estos sucesos de 1930 para puntualizar que, en lo atinente a la actitud de los militares frente a los gobiernos legítimos, las opiniones de los aviadores se polarizaron del mismo modo que en el resto del Ejército. Por un lado, se alineaban los defensores del profesionalismo y de la prescindencia política. Por el otro, aquellos que, por encima de las banderías de los gobernantes de turno, se consideraban leales solo a los grandes intereses de la Nación y, por lo tanto, con derecho a intervenir en las revoluciones que se gestaban para derrocarlos.

El segundo aspecto a recordar del movimiento del 6 de septiembre es que la acción de los aviadores, militares y civiles, fue determinante para el triunfo de la revolución. Con posterioridad, se conmemoró el episodio con la emisión de sellos postales. La imagen de las estampillas representaba una multitudinaria manifestación de ciudadanos, cadetes militares y soldados revolucionarios. En el fondo, la escena se completaba con mástiles marinos y cuatro aviones que cruzaban el firmamento.

NUEVAS TENDENCIAS DOCTRINARIAS

Tres días después del golpe de estado, el 9 de septiembre 1930, el coronel Ángel María Zuloaga fue nombrado al frente de la Dirección General de Aeronáutica. Primer aviador militar que asumía la conducción de la aeronáutica y que permanecerá en el cargo hasta fines de 1935. Su actividad inagotable marcó una verdadera y controvertida etapa en la evolución aérea. A partir del 8 de noviembre de 1931, los cambios fueron seguidos con atención y alentados por el general Agustín P. Justo, un entendido de la aviación, cuando resultó electo para ocupar la presidencia de la Nación.

Las experiencias y los conocimientos que, sin lugar a dudas, el coronel Zuloaga traía después de desempeñarse dos años

como agregado militar en los Estados Unidos, marcaron una reorientación en la búsqueda de fuentes de inspiración doctrinaria. En efecto, en 1929 las alas de Francia y su principio *èlan a outrance*⁷ aún conservaban el prestigio épico ganado por los ases de la I Guerra y, aunque los franceses continuasen deslumbrando a los aviadores locales, a partir de 1930, en forma gradual se impuso la contundente eficiencia del pragmatismo norteamericano.

En 1931, el mayor Fantini Pertiné publicó varios artículos en la *Revista Militar* dedicados a analizar las maniobras aéreas efectuadas en distintas partes del mundo. Desde su puesto de observación en París, la Babilonia moderna al decir del autor, estudió en profundidad los métodos y conclusiones extraídos por los aviadores militares de otras latitudes. Sus conclusiones constituyen una joya para los estudiosos de la historia de la evolución del pensamiento sobre el Poder Aéreo y de las recetas propuestas para la Argentina⁸.

Publicado en dos números, el estudio comenzaba recordando el irónico aforismo del doctor Diógenes de Urquiza y Anchorena: “Las guerras son inevitables, a pesar de los esfuerzos generosos de los internacionalistas. Los congresos, las conferencias de paz y los tratados son el medio indirecto de ir preparándolas más a gusto”. Después, explicaba que el propósito de discutir las maniobras aéreas respondía a su convicción de que representaban la base para definir los principios de una guerra futura.

AVIONES DE ATAQUE

De los ejercicios analizados, el autor se refería en primer término a las maniobras desarrolladas por los Estados Unidos en el sur del litoral este. Llevadas a cabo en 1930, la aviación de aquel país había cumplido un papel importantísimo, no sólo en defensa, sino practicando la detención de columnas de tropas en marcha y en formaciones de apresto para el combate, y ejecutando un poderoso ataque aéreo contra una flota enemiga que intentaba forzar la entrada de un puerto. La gran novedad de las ejercitaciones aéreas estadounidenses, que resaltaba el mayor Fantini Pertiné, era la utilización de un nuevo tipo de avión, el llamado *attack aircraft* o avión de ataque, diseñado en forma especial para batir objetivos terrestres.

Estas máquinas, en realidad, cumplían las mismas tareas que el primitivo *Reglamento de Conducción y Combate* argentino, en 1923, había previsto para los aviones de batalla.

Los norteamericanos indicaban que los nuevos aparatos eran eficaces en las siguientes tareas:

1. Retardar las columnas de avance.
2. Obrar sobre las comunicaciones.
3. Proteger la acción de los bombardeos pesados suprimiendo desde baja altura las baterías antiaéreas enemigas, y neutralizarlas o hacerles desviar sus tiros.

Con relación a las opiniones norteamericanas, los franceses consideraban que tales procedimientos seducían por la sorpresa que pudieran causar al comienzo; pero era probable que las tropas de tierra, en poco tiempo, se habituaran, máxime cuando fuesen de corta duración. Asimismo, experiencias del frente italiano, en Marruecos, habían demostrado que los aviones en vuelo bajo, a una altura que les permitiera disparar a nivel o hacia abajo, los tornaba demasiado vulnerables a pesar de la velocidad.

La introducción de los *attack aircraft* en el ejército norteamericano otorgó carta de ciudadanía a los cazabombarderos y a la aviación aérea táctica. En otros párrafos del estudio, se explicaba que la RAF en sus maniobras utilizó aviones de caza para ejecutar ataques al suelo. De combatir en el aire con otros aviones, los cazadores habían descendido a baja altura, a lanzar bombas livianas y a ametrallar objetivos de superficie, especialmente, aeronaves aterrizadas y sus tripulaciones.

CAZAS VERSUS BOMBARDEROS

En las ejercitaciones británicas, el partido atacante (Blueland) integrado por diez escuadrillas de bombardeo simuló atacar Londres partiendo de diferentes puntos de la costa sureste, mientras que las fuerzas de la defensa (Redland) trataban de interceptarlos con aviones capaces de desarrollar velocidades superiores a doscientas millas por hora. En forma simultánea, el bando rojo empleó ataques a bajas altitudes con ametralladoras y bombas para neutralizar los aeródromos azules. Los aviones de caza demostraron ser particularmente útiles para destruir objetivos en el suelo.

Sobre esta nueva aplicación de la aviación de caza, el mayor Fantini Pertiné transcribió un informe del mayor Oliver Stewart del Ejército de Gran Bretaña. Los aviones colorados aparecían repentinamente sobre una hilera de árboles al noreste del aeródromo. Lo hacían por sorpresa y, pese a la resistencia de una defensa bien organizada, podían bombardear y disparar sus

ametralladoras livianas. Aunque las armas antiaéreas entrasen en acción, debido a la gran velocidad y las diversas direcciones desde las que llegaban los atacantes, constituían blancos tan difíciles de batir que, en realidad, no corrían grandes riesgos.

Se preveía, sin embargo, que los ataques en vuelo bajo entrañarían más peligro para los pilotos cuando las defensas empleasen armas más perfeccionadas: ametralladoras de grueso calibre con varios cañones provistos con aparatos de comando y de puntería automáticos. Pero incluso en este caso, el abrigo que ofrecían los árboles, las casas, los obstáculos del terreno, y la complicación que significaba su velocidad relativa con respecto al suelo, constituirían protecciones eficaces para los atacantes⁹.

En esta materia, la aviación inglesa opinaba que los bombarderos resultaban tan efectivos como los cazas para atacar objetivos terrestres. Con ciertas diferencias. Por diseño estructural los segundos eran más vulnerables, no podían cargar bombas pesadas y, en consecuencia, afectar a blancos duros, excepto aviones estacionados, organismos de control de los aeródromos o baterías antiaéreas. Por el contrario, los bombarderos, si bien tenían mayor capacidad para absorber el fuego de las defensas y dañar blancos resistentes, no tenían aptitud para atacar objetivos dispersos.

Siguiendo con la idea, se consideraba a los cazas particularmente apropiados para neutralizar campos de aviación y, por consiguiente, combatir a la fuerza aérea enemiga en su cuna. En cambio, los bombarderos pesados, solo eran aptos para afectar los objetivos materiales del Poder Nacional, que la aviación de caza debía proteger. Los cazas podían atacar las raíces del mal; su armamento era suficiente para destruir las bases y los pesados aparatos de bombardeo en tierra, aun cuando estuvieran despegando.

De acuerdo con estos argumentos, el avión de caza constituía el instrumento de defensa más calificado. Y su aplicación en ataques a bajas altitudes provocaría una revisión de aquella vieja opinión de que solo servían para fines defensivos. En conclusión, las unidades de caza, bien empleadas, eran esenciales para el logro de la superioridad aérea y para detener a los bombardeos enemigos, en las bases o en el aire.

Esta definición coincidía con las efectuadas por el mayor Claudio A. Mejía desde Roma a un corresponsal argentino. El agregado aeronáutico ante el Reino de Italia había asegurado

que estaba persuadido de que, frente a las incursiones aéreas en tiempo de guerra, los medios puramente defensivos: cañones, ametralladoras antiaéreas y armas similares no serían suficientes para asegurar una verdadera protección.

En su concepto, la mejor defensa contra los aparatos de vuelo eran sus semejantes; a igual ofensiva, correspondía igual defensiva; contra el avión, otro avión; contra la escuadrilla, otra escuadrilla; y contra las masas aéreas, otras masas aéreas¹⁰.

En un párrafo más delante de su ensayo, el mayor Fantini Pertiné insertaba un pensamiento que, con el tiempo, sería un principio de conducción de las fuerzas aéreas de todo el mundo: «Los aviones de caza bastaban para ejecutar una acción defensiva pura; pero, para que constituyesen una barrera eficaz, primero era necesario utilizarlos en operaciones contraaéreas combatiendo el mal en sus raíces».

De acuerdo con las apreciaciones británicas, las posibilidades de empleo de los aviones livianos y veloces superaban a las de los pesados. Por lo cual, era preferible poseer más aviones de caza que de bombardeo. Este juicio fue muy discutido, en particular por los especialistas alemanes. La revista militar *Wochenblatt* lo halló exagerado.

La publicación germana afirmaba que si se usaban aviones de bombardeo, enteramente metálicos, casi insensibles a los efectos de la intemperie, se ampliaba el espectro de los emplazamientos de las bases de despliegue. En dichos lugares sería posible construir abrigos subterráneos, fáciles de enmascarar, para el combustible, la munición, los órganos de comando y las comunicaciones. El personal navegante podía alojarse en los mismos aviones y el no navegante, trasladarse en automotores o en aviones de transporte. Con esas medidas, los ataques rasantes de los cazas se hacían más aleatorios. Además, debido a los recientes aumentos logrados en la autonomía y radio de acción de los bombarderos, era posible asentarlos fuera del alcance de los cazas.

A modo de conclusión, del análisis de la controversia cazas *versus* bombarderos se aconsejaba desechar las posiciones extremas. Aún se estaba lejos de fabricar el verdadero avión multirrol. Por mucho tiempo, sería necesario contar con cazas y bombarderos. Sin descuidar la imprescindible función de cooperación con las fuerzas terrestres: la exploración y reconocimiento de los despliegues enemigos y el apoyo de fuego cercano a las tropas empeñadas en combate, vitales para la operación de los elementos de superficie.

AVIACIÓN DE BOMBARDEO

Otra de las novedades introducidas por los americanos fueron las formaciones de numerosos bombarderos. Dentro de ese esquema quedaron algunos puntos sin dilucidar. ¿Cuál sería el mayor número de aeronaves que, orgánicamente, en tierra y en vuelo era posible conducir? ¿Cuántas máquinas operarían con seguridad en un solo aeródromo? Los aviones, ¿podrían ser controlados por radio y efectuar cambios de dirección hallándose en pleno vuelo? Con la finalidad, entonces, de perfeccionar la organización de las fuerzas aéreas, las autoridades militares americanas ejecutaron prácticas con gran cantidad de aparatos sobre grandes distancias, dentro del territorio y a lo largo de las costas, en misiones de defensa de los centros industriales de los Estados Unidos, en prevención de un ataque aéreo transoceánico.

En base a las experiencias, se redactaron las medidas de conducción y coordinación de fuerzas numerosas. Con esa finalidad, en los ejercicios de 1930, se emplearon aviones especialmente equipados para comandar en vuelo las operaciones. Además del piloto y del observador, la tripulación de dichas aeronaves estaba integrada por un experto operador que impartía las órdenes por radiotelegrafía.

La principal enseñanza de las maniobras norteamericanas fue que era más fácil desarrollar y entrenar un ejército de tierra que formar una poderosa fuerza aérea con el personal debidamente adiestrado. Concomitante con esa idea, las conclusiones repitieron una de las experiencias demostradas en la Gran Guerra: era esencial contar con una industria de aviación evolucionada para que, en poco tiempo, se convirtiera en una fábrica de aviones militares.

DIRECCIÓN DE AEROTÉCNICA, BASE DEL ACTUAL COMANDO DE MATERIAL

Durante un ciclo de conferencias, organizado por el Círculo Militar en el segundo semestre de 1931, cuyos textos fueron publicados por la *Revista Militar*, el teniente Pedro Rosa Domínguez explicó el significado de la Dirección de Aerotécnica en la aeronáutica argentina. Utilizando conceptos precisos, avaló las conclusiones del mayor Fantini Pertiné referidas a la necesidad de afianzar definitivamente la producción de la Fábrica Militar de Aviones en su condición de fuente primaria del abastecimiento del material aéreo del país.

Desde el punto de vista estratégico, era fundamental **no depender** de productores extranjeros para disponer, en oportunidad, de aviones modernos. Influida por el vertiginoso desarrollo de la aviación, el teniente Rosa Domínguez afirmaba que si se compraban máquinas en el exterior, éstas envejecerían y quedarían obsoletas con excesiva rapidez y, “llegado el momento de apremio, su obtención demandaría más tiempo y dinero; en cambio, la FMA podría proveerlas nuevas, modernas y a un relativo buen precio, porque en él estaba incluida la ventaja de su entrega casi a voluntad”¹¹.

Firme defensor de la producción autóctona, Domínguez sostenía que la finalidad de la aviación militar debía ser tener aviones y saber fabricarlos. El afianzamiento que se estaba logrando con la industria nacional ponía en evidencia a los derrotistas y extranjeristas empeñados en exagerar el escaso desarrollo argentino. Estos denunciaban la incapacidad local para utilizar los adelantos modernos; y pretendían demostrar la necesidad de contratar empresas foráneas que instalasen sus plantas en el país para ensamblar y vender los productos sin pagar los derechos de importación.

El éxito de la fabricación nacional contribuiría con diversas áreas: economía, disminuyendo la desocupación (Córdoba se habían creado ochocientos puestos de trabajo); educación, capacitando al personal técnico y a los operarios. Así mismo, desarrollando industrias subsidiarias de aeropartes. La fabricación de aviones metálicos, especialmente de duraluminio, y de sus motores requería de una especialización mayor que la de cualquier otra industria. Si bien, la materia prima (aluminio) se importaba, era imperativo constituir un cuerpo de ingenieros responsable de elegir, fabricar y vigilar el material aeronáutico.

La aviación, en su calidad de arma de guerra, exigía el progreso de los mecánicos más que el de los ingenieros constructores. Las características de la aviación militar no se podían definir *a priori*. La experiencia en el empleo de la herramienta inspiraba, más que la táctica, la idea de un nuevo requerimiento operativo. La Dirección de Aerotécnica, cuerpo consultivo y asesor de la Dirección General de Aeronáutica, constaba de los Servicios de fabricación, administración, estudio y ensayos, documentación y demás servicios anexos.

Los conceptos vertidos en 1931 por el teniente Pedro Rosa Domínguez sentaron las bases doctrinarias del Escalafón Técnico

de la Fuerza Aérea Argentina y, en los años siguientes, guiaron la política de obtención de aviones en el mercado local.

AVIACIÓN DE TRANSPORTE

Durante la primera gran conflagración mundial, la escasa potencia de los motores le había restado utilidad militar a la exigua carga de pago de los aviones de transporte. En los años siguientes, tras superarse el estancamiento que originó el gran excedente bélico, recomenzó la evolución tecnológica de las plantas de poder de las aeronaves cuando las naciones intentaron conquistar mercados y se empeñaron en prestigiar sus productos batiendo récords.

En especial, se evoca la Copa Schneider por la marca mundial de velocidad. A mediados de los años veinte, los hidroaviones que se disputaban este trofeo montaban motores de 12 cilindros en V, refrigerados por líquido (de pequeña superficie frontal y, por ende, reducida resistencia al avance) cada vez más potentes, similares al Fiat de 1100 hp y 412 kg; o al Rolls Royce de 2350 hp.

Al final de la década de los veinte, se pusieron a punto los multimotores. La nueva configuración fue la señal de largada de la carrera por abrir rutas comerciales –de correo, primero, y de pasajeros, después– y por emular a los navegantes de los grandes veleros con interminables travesías transatlánticas y transcontinentales. Pero para superar esas enormes distancias ya no bastaba con aumentar las potencias, y bajar los pesos y las áreas frontales; ahora era necesario disminuir los consumos específicos.

En los años treinta, los motores de émbolo llegaron a un raro estado de perfección. Su carga era del orden de medio kilogramo por cada hp y el consumo específico, de 200 gramos hora por cada hp. Entre los mejores motores de la época deben citarse los norteamericanos Pratt Whitney Wasp y Wright Wirlwind. En esta década se hizo normal el uso de naftas de índice de octano creciente, con aditivos antidetonantes (plomo tetraetilo) que permitieron incrementar la potencia por volumen de cilindrada y la relación de compresión¹².

Con esos antecedentes a la vista, no es de extrañar que, en octubre de 1931, el mayor Fantini Pertiné abordase al análisis doctrinario del **transporte militar aéreo**, y afirmara que esa operación ya existía. Si bien, aún no se lo había consagrado con la categoría de un modo de transporte estándar ni incorporado, en forma definitiva, dentro de las especialidades de la aviación

militar, la mayoría de los países estaban tomando medidas para montar ese moderno servicio.

Los resultados obtenidos por los *raids* y las perspectivas que se vislumbraban con las rutas señalizadas por ondas hertzianas, que asegurarían el vuelo de grandes convoyes, tanto de noche, en la bruma, como en medio de violentas tormentas, no permitían dudar del valor del transporte aéreo militar. Cualquiera fuesen los fines, los resultados, indudablemente, guardarían relación con la cantidad de aeronaves de transporte con que se dispusiera.

Por ese motivo se preveía que, por fines económicos (o de dominio), la constitución y el desarrollo de las rutas aéreas transcontinentales, más las exigencias para montar las escalas intermedias, en el futuro próximo serían nuevos causales de guerra entre las grandes potencias aéreas. La humanidad atravesaría una etapa similar a la vivida cuando se abrieron y montaron las grandes rutas marítimas.

Por la utilidad estratégico-táctica, en la República Argentina se debía reflexionar desde la paz sobre la ganancia que representaba explotar líneas aéreas en las posibles zonas de operaciones. El empleo del transporte aéreo en las regiones de relieve alto y accidentado del macizo jujeño-salteño, en las extensas forestas de la selva misionera, en las lagunas infranqueables del Iberá o en las semidesérticas mesetas patagónicas representaba una ventaja comercial. Si el rendimiento de las líneas aéreas en las llanuras sólo redituaba en distancias superiores a los 500 kilómetros, no ocurría lo mismo en los terrenos abruptos donde eran productivas en recorridos cortos.

Además, y según estaba probado, por la escasa influencia de los distintos climas, los servicios aéreos en la Argentina se podían desarrollar con rapidez y su aprovechamiento militar, indiscutiblemente, sería muy superior al europeo. Los medios de transporte aéreo puestos al servicio de ejércitos pequeños en teatros de guerra extensos, de morfología y climatología variada, ofrecían numerosas aplicaciones tácticas que, en pocos años, encontrarían gran utilidad estratégica.

«Lo repito –escribió el mayor Fantini Pertiné–, los transportes por vía aérea tienen y tendrán cada vez más importancia en la conducción de la guerra. Actualmente pueden desempeñar un gran papel en los servicios de retaguardia y, pronto, llegarán a ser vitales para sostener las aptitudes de los ejércitos en el combate.»

Con respecto al encuadre doctrinario del transporte aéreo militar, se sugería clasificarlo en medios para las zonas del interior

y las de operaciones. La trascendencia de dichas categorías en la guerra, obviamente, requería aviones más o menos pesados y, exigía, cuanto antes, que se los equiparara con los de observación, caza, bombardeo y ataque.

Para conformar la aviación de transporte, una vez satisfechas las dotaciones de los aviones de combate, se podía intentar producir aeronaves pesadas en la Fábrica Militar de Aviones. Era necesario recordar que la aviación militar sola no bastaba para desarrollar una industria aeronáutica, sino que su verdadero motor era la aviación mercante o la aviación privada, tal como había ocurrido en Inglaterra, Alemania, Francia, Italia. En caso de no obtenerse los transportes con la producción nacional, se debía destinar parte de los recursos presupuestarios para adquirirlos en el exterior, aunque fuese de modo progresivo.

La década de los treinta se presentaba como la ocasión indicada para montar servicios que brindarían, desde el inicio, rendimientos económicos y que, al mismo tiempo, asegurasen su utilización en *casus belli*. A la vez, era el momento de ocuparse de estructurar racionalmente la dirección de los medios y recursos involucrados en la operación de los aviones pesados.

Por doctrina, a la Armada le correspondía entender en el transporte por modo marítimo de la tropa, del ganado y del material del Ejército; incluido el control, la provisión y el despacho; asimismo, la protección en el mar y el mantenimiento de las vías de comunicación. De la misma manera, el transporte aéreo debería ser manejado de forma íntegra e independiente por un departamento aeronáutico nacional. Si por impedimentos constitucionales momentáneos no podía ser una secretaría de estado, por lo menos debía ser una gran repartición con autonomía e independencia administrativa, semejante a los ministerios del aire de las grandes potencias aéreas. Bajo la autoridad de estos organismos se dirigía con unidad de criterio el personal, material, servicios y atribuciones de los elementos que constituían la aviación nacional.

CONCLUSIONES DOCTRINARIAS DE 1931

La suma de los aportes conceptuales, de los aviadores militares del Ejército Argentino en los primeros años de esta década, anticipó la gran renovación que se produciría en 1936. Los boletines de la Dirección General de Aeronáutica, la *Revista Militar* y la *Revista del Centro Naval*, sin ignorar las publicaciones de distribución

masiva, fueron los foros elegidos para exponer los diferentes puntos de vista.

En líneas generales, se llegaba a la conclusión de que en el mundo se consolidaba la idea de que el desarrollo de la aviación inspiraba miedo a la guerra y, en consecuencia, se lo consideraba un camino apto para garantizar la paz. Aceptada esa idea, para organizar lo que, en términos modernos, se conoce como **Poder Aéreo** un país necesitaba tomar una serie de medidas contribuyentes:

1. **Propaganda.** Se debía entusiasmar a la población con los beneficios que le reportaba el desarrollo de la aviación. Las cuestiones técnicas e industriales involucradas para cimentar la fabricación y operación de las aeronaves solo podrían afrontarse con dinero y el dinero era una consecuencia de la dinámica individual que elaboraba la riqueza nacional.
2. **Seguridad.** Se requería obtener los mismos estándares de seguridad que en los países más adelantados. No existían razones para operar aeronaves que no garantizaran las vidas y las máquinas. Satisfacer esa condición era una necesidad directa para que los aspirantes a volar y los adherentes fuesen numerosos.
3. **Festivales aéreos.** Con la colaboración de todas las entidades aeronáuticas, debían desaparecer las exhibiciones circenses y dar lugar a muestras y exposiciones aéreas. A similitud de Europa y de los Estados Unidos, eran acontecimientos **necesarios** para acercar a la población.
4. **Multiplicar aparatos y pilotos.** Mediante el desarrollo de la red de líneas aéreas hacia las regiones apartadas del territorio, susceptibles de rendimiento económico.
5. **Evitar dispersar esfuerzos.** Adquirir y, si era posible, fabricar prototipos en escala reducida, aprovechando la experiencia extranjera.
6. **Poseer aparatos de última tecnología.** Disponer de aviones, fáciles de convertirse en máquinas de guerra y **eliminar los obsoletos.** Se enfatizaba el desaliento que reportaba tener un parque aéreo de baja calidad. Asimismo, la importancia de, por lo menos, sentar las bases de un escalafón técnico, sin buscar que el mecánico fuese un soldado, sino un técnico bien pagado. Debido a esa deficiencia, en Francia se habían empezado a pensar en los **oficiales mecánicos.**
7. **La aviación comercial era la prima del Estado para desarrollarse.** Era necesario buscar un sistema que obligase a

aumentar el número de vuelos. Había riquezas que esperaban ser movidas; instituciones aeronáuticas oficiales y privadas que aguardaban inspiraciones orgánicas encuadradas en legislaciones modernas; y no en una amorfa reglamentación de aeronavegación que estaba en un indefinido compás de espera para integrarse al derecho público argentino.

8. **En ese aspecto era preciso alertar a los poderes del Estado.**

Las potencias fabricaban aviones comerciales susceptibles de convertirse en bombarderos. La gran preocupación del momento era la posibilidad de enfrentar una guerra aeroquímica; guerra que los países condenaban, pero ninguno descartaba que pudiera verse obligado a recurrir. Un pacífico avión de transporte de pasajeros podía cargar bombas explosivas, incendiarias o de gases tóxicos y transformarse en el más terrible mecanismo de muerte.

El pensamiento aeronáutico militar internacional expuesto con claridad, entre otros, por el mayor Fantini Pertiné podía resumirse en la necesidad de crear un ministerio nacional o, por lo menos, una gran repartición con autonomía e independencia administrativa, bajo cuya dirección se reuniera el personal, material, servicios y atribuciones de los elementos que constituían la aviación.

Por otro lado, se debía dar prioridad a mantener en forma permanente una poderosa fuerza aérea con el personal debidamente adiestrado, pues era más fácil desarrollar y entrenar un ejército de tierra. La última guerra había demostrado la importancia de contar con una industria de aviación afianzada que, en poco tiempo, pudiera convertirse en una fábrica de aviones militares. Esta última, de por sí no bastaba para montar una producción aeronáutica, sino que su verdadero motor era la aviación mercante o la privada.

En lo que atañe a las funciones específicamente militares de los aviones, a comienzos de la década de los treinta se sostenía que:

1. La obtención de la superioridad aérea era requisito *sine qua non* para conseguir la libertad de acción de las fuerzas de superficie y de los medios aéreos ofensivos: observación, bombardeo y transporte.
2. Las operaciones de defensa aérea indirecta con máquinas de combate livianas habían demostrado ser más redituables que las efectuadas con bombarderos pesados.
3. El avión de ataque desarrollado por los Estados Unidos para tareas aire-tierra de interdicción y de apoyo aéreo directo había ganado la preferencia de los estrategas aéreos.

4. La utilización de grandes formaciones de bombarderos para batir blancos en la profundidad del territorio enemigo.
5. La aviación de transporte era ya un medio aéreo de combate más.
6. Resultaba imprescindible desarrollar y utilizar en tiempo de paz los aviones de transporte militares en tareas mercantiles, en especial, en las regiones de difícil acceso por su lejanía, aislamiento o complejas características geográficas.

LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL PASA AL MINISTERIO DEL INTERIOR

El 28 de julio de 1931, por motivos no debidamente aclarados¹³, la Dirección de Aeronáutica Civil, dependiente hasta ese entonces de la Dirección General de Aeronáutica, fue transferida del Ministerio de Defensa al Ministerio del Interior. A simple vista, era incompatible el dictado de una medida de ese estilo en coincidencia con la publicación de las experiencias internacionales que aconsejaban centralizar en el más alto nivel la gestión de la aeronáutica civil y militar.

La medida parecía dictada a contrapelo de la historia. Mientras en otros países se exaltaba el valor estratégico de la aviación de transporte para movilizar reservas hacia las zonas de combate, en los fundamentos de la transferencia de la Dirección de Aviación Civil al Ministerio del Interior se aseguraba que la razón de ser de la aviación comercial era el transporte postal (cartas). Éste “mas que ningún otro era el factor determinante de la existencia y del sostén de las líneas aéreas”¹⁴.

La sentencia es contundente: se ignoraba el progreso logrado con el aumento de la potencia de los motores de aviación, con la puesta a punto de los grandes multimotores y la contundente afirmación de que el transporte militar aéreo ya existía.

El decreto que transfería el manejo de la aviación civil y comercial al ministerio que dirigía los servicios telepostales fue resistido y objetado de inmediato desde todos los sectores interesados en el desarrollo de la aviación como un componente del Poder Nacional. La cortedad de vista de los impulsores del cambio motivó que, durante catorce años, nadie se ocupara del tránsito aéreo, de los servicios de apoyo al vuelo, de la infraestructura aeroportuaria ni del fomento de la aviación civil.

En ese estado se llegó a 1945, cuando la capital de habla hispana más grande del mundo, Buenos Aires, carecía de un aeropuerto

internacional actualizado y las empresas aerocomerciales de otros países se brindaban a sí mismas su propio servicio de comunicaciones y de meteorología.

Pruebas de los inconvenientes que implicó el traspaso de la aviación civil al Ministerio del Interior son las numerosas editoriales y notas en contra que, a partir del mismo 1931, se publicaron en distintos medios promovidas por las entidades aerodeportivas y asociaciones de pilotos civiles.

En junio de 1934, el presidente de la Nación, general Justo, recibió un petitorio presentado por las autoridades provinciales y las instituciones aeronáuticas. Con firmeza reclamaban la reversión de la medida, la restitución del manejo de la aviación civil al Ministerio de Guerra y, por fundadas razones de economía, la creación de un departamento de estado que concentrase la conducción de las actividades aeronáuticas¹⁵.

EL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Las dilaciones en la construcción del aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires fue una consecuencia directa de la inexistencia de un organismo de rango ministerial que planificara el desarrollo nacional de la aviación.

A cien años del vuelo del “Pampero”, cuando dos particulares empujaron al paquidermo estatal hacia una actividad que, a todas luces, era ya una urgencia nacional, es oportuno que los aviadores civiles y militares analicen la causa esa nube negra del pasado aeronáutico argentino. Y es oportuno porque los errores de los gobernantes electos, responsables de promover las políticas para alcanzar los objetivos nacionales, a menudo no obedece a su lógico desconocimiento de los temas técnicos, sino a la incoherencia doctrinaria o a la pobre capacidad analítica de los asesores de las políticas sectoriales o contribuyentes.

La primera referencia sobre la necesidad de construir un aeropuerto para Buenos Aires data de 1925, cuando el diputado nacional Leopoldo Bard presentó un proyecto de ley propiciando que se levantara en los terrenos ganados al Río de la Plata en la zona del Puerto Nuevo. En 1927, en los tiempos en que comenzaban a llegar a Buenos Aires los grandes *flying boats*, el interés de las empresas comerciales se orientó hacia el Río de la Plata. El ingeniero francés Pierre Latécoère presentó un proyecto para erigir instalaciones con el fin de apoyar la operación de los hidroaviones en la Costanera Sur.

El coronel Jorge B. Crespo, director de Aeronáutica Civil, en 1929, planteó la expropiación de un núcleo de manzanas parcialmente edificadas, y el aprovechamiento de unos terrenos baldíos ubicados en Belgrano, dentro de las calles Blandengues (actual Av. del Libertador), Monroe; Migueletes y vías del Ferrocarril Central Córdoba. Más tarde, la Dirección de Aeronáutica Civil, dependiendo ya del Ministerio del Interior, propuso ubicar el aeropuerto en la zona de la Av. Costanera, comprendida desde la calle Canning hacia el noroeste.

En marzo de 1932, la Cámara Argentina de Comercio sugirió al presidente de la Nación crear una junta asesora que diseñara el aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires. A esos efectos, debía reservarse el terreno ganado al Río de la Plata, comprendido por la Av. Costanera, la prolongación de la Av. Sarmiento, las vías del Ferrocarril Central Córdoba, 1800 metros al nor-noroeste. Todos los planes apuntaban a unificar en una misma zona las pistas sobre tierra, las zonas de acuatizaje y un sector recreativo para las competencias aéreas tan de moda en esa época. “De llevarse a cabo este proyecto Buenos Aires tendrá un aeropuerto ideal por su ubicación, pues allí convergirían todas las líneas aéreas de Europa y Estados Unidos”¹⁶.

En 1934 se actualizó el requerimiento. El diputado nacional Carlos Manacorda elevó un estudio proponiendo la construcción de un aeropuerto para el tráfico nacional e internacional de aeroplanos e hidroaviones dentro de los límites de la ciudad de Buenos Aires. La propuesta fue girada al Senado autorizando la emisión de diez millones de pesos moneda nacional para realizar los análisis de factibilidad y solicitar que se designase una comisión integrada, entre otros miembros, por los directores de Aviación Civil, Militar y Naval. La administración del futuro aeropuerto estaría a cargo del Ministerio del Interior, a través de la Dirección de Aviación Civil.

El Congreso Nacional, por la Ley 12285 del 30 de septiembre de 1936, aprobó el proyecto del diputado Manacorda y nombró la comisión encargada de realizar los estudios técnicos y legales. La constituyeron el comandante de la Aviación Militar, coronel Ángel M. Zuloaga; el comandante de la Aviación Naval, vicealmirante Marcos Zar y el presidente del Aeroclub Argentino, Dr. Julio Noble.

Para que Buenos Aires dispusiera de un aeropuerto dentro de sus límites, el informe preliminar sugería que se ganasen tierras al Río de la Plata en la prolongación de la calle Congreso hacia el límite del municipio, parroquia Rivadavia. La proposición fue duramente

criticada por la Dirección de Navegación y Puertos puesto que obstaculizaría el Canal Costanero. Con posterioridad, la Comisión indicó que se desplazara la zona a ganar, más hacia el nornoroeste, hasta la altura de Vicente López. Después, la comisión entró en receso, dejó pasar el tiempo y no convocó a otra reunión. La partida fue devuelta y anulada sin haberse invertido un solo peso.

En forma simultánea con los análisis que realizaba el Estado Nacional, en 1936, el gobierno de la Provincia de Buenos Aires creó otra Comisión de Aeronáutica que, presidida por el teniente coronel Alberto González Albarracín, redactó la Ley 4488, aprobada en ese año, para iniciar un vasto plan de construcción de aeropuertos en el territorio bonaerense.

En 1937, un nuevo Comité Permanente de Aeronáutica presentó un interesante trabajo sobre “Infraestructura de las rutas aéreas nacionales”. Al mismo tiempo, el ingeniero Enrique Molina y Vedia creyó hallar la solución a la objeción de la Dirección de Navegación y Puertos, proponiendo que el aeropuerto de Buenos Aires se construyera en una isla artificial circular en el costado sudeste del Canal Sur. La idea de la isla germinó en las entidades que buscaban una salida al problema del aeropuerto de la Capital.

En 1938, la Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires elevó un estudio que sostenía que la isla artificial debía tener una forma triangular y construirse en la Costanera Sur, donde está actualmente la Reserva Ecológica. En la misma época, el teniente coronel Francisco Torres presentó su proyecto denominado La Atlántida. El estudio ubicaba a la isla artificial para aeropuerto e hidroaeropuerto en unas tierras que se ganarían al Río de la Plata aprovechando el gran banco de arena que existía en la zona de la Av. Costanera, entre Dársena Norte y Dársena Sur.

La Cámara Argentina de Aeronáutica (ex Comisión Asesora de Aeronáutica de la Cámara Argentina de Comercio) al verse sobrepasada por otras entidades recuperó la iniciativa y, basándose en el proyecto de 1932, no insistió con disputarle tierras al río. En su lugar, recomendó que se aprovecharan los terrenos que se encontraban sin edificar más allá de Retiro (donde ahora está Aeroparque). Sólo se debía modificar el trazado de las vías del Ferrocarril Central, sin afectar la Av. Costanera.

Otros estudios de aquellos años proponían ubicar al aeropuerto en las adyacencias del Riachuelo o del Dock Sur, pero fueron criticados por las condiciones meteorológicas desfavorables: brumas características de los centros fabriles y de la quema de residuos.

El problema del aeropuerto de Buenos Aires entró en el dominio de la discusión popular. Se dividieron las opiniones lideradas por las distintas cámaras y colegios de arquitectos y de ingenieros. Cada entidad criticaba el proyecto de la otra. Aunque ninguna ofreciese una solución nueva. Por el contrario, solo desempolvaban planos que la lógica había descartado, como las islas artificiales que se construirían en las adyacencias del Dock Sur. Semejante inoperancia no debe atribuirse del todo a la Comisión, sino a los términos de la ley. Con solo leerla se aprecia la imposibilidad de cumplirla: en la década de los treinta, en el perímetro de la ciudad ya no existía una superficie disponible.

En 1938 la inquietud alcanzó a los aviadores militares de El Palomar. El jefe de la Base, mayor Bernardo D. Menéndez, ordenó efectuar un relevamiento aerofotográfico del sector comprendido al sur de la línea del Ferrocarril San Martín, desde la estación Sáenz Peña pasando por Santos Lugares, Caseros, hasta El Palomar. Hacia el sur hasta la ex línea del Ferrocarril Oeste (línea Sarmiento), en dirección a Ramos Mejía hasta Moreno. En esta zona existían pequeñas poblaciones, donde predominaba la explotación de hornos de ladrillo. Desde el punto de vista económico, su expropiación no representaría inconvenientes, pues su valor era relativamente bajo al estar poco edificada.

Con los resultados del análisis se redactó un expediente. Se proponía construir el aeropuerto de Buenos Aires sobre un terreno lindante a la Base Aérea Militar El Palomar, la que quedaría dentro de sus límites. El estudio fue elevado por el Comando de Aviación a las autoridades de la Inspección General del Ejército y siguió el camino de tantos otros proyectos que fueron a dormir en la paz de un cajón.

En 1939, los senadores Vidal y Lubary presentaron un proyecto de ley sobre fomento de la aviación civil por el que se destinaban cinco millones de pesos moneda nacional para la aviación civil y designaba otra comisión integrada por miembros de la aviación civil y militar, que determinaría el número y ubicación de aeródromos, de distinta clase, necesarios y a construirse.

Informe del senador Vidal sobre la infraestructura aeroportuaria del momento (1939): “El país cuenta con un reducido número de aeródromos, la mayor parte en condiciones deficientes, aun para simples pistas de aterrizaje. La topografía nacional ofrece, sin embargo, las más grandes ventajas para el desarrollo de un plan completo de aeródromos y pistas,

debidamente ubicados para los servicios civiles y militares, con un gasto relativamente reducido”.

Un nuevo proyecto de ley, en este caso presentado por el diputado nacional Dr. Leopoldo Zara, autorizaba la inversión de seis millones de pesos para infraestructura aeronáutica (pistas, hangares, talleres), instalaciones e instrumental meteorológico y radioeléctrico, y equipos de comunicaciones. Disponía que fuese obligatorio en todo el territorio nacional el señalamiento e iluminación de los obstáculos para la aviación. El Dr. Zara denunciaba la precariedad de las construcciones aeroportuarias argentinas de ese momento (1939). Ni uno solo de los aeródromos llenaba las exigencias indispensables; el aumento del tonelaje y de la velocidad de las aeronaves exigía mayor superficie en los aeródromos y mejores pistas. El Dr. Zara concluía: “La situación es clara. O se crea y organiza la infraestructura, o se suprime la aviación. No hay soluciones intermedias”.

Entre 1940 y 1943 los proyectos seguían sin concretarse. Los aeropuertos además de escasos eran precarios y obsoletos. Las pistas argentinas “no estaban preparadas para soportar las exigencias máximas a que deben responder las construcciones de esta clase”, señalaba una publicación, tras lo cual, acusaba la apatía e indiferencia del Estado en la materia y la inexplicable circunstancia de que una ciudad en pleno desarrollo como Buenos Aires careciera de un aeropuerto¹⁷.

En 1944, el coronel Jorge B. Crespo aportó su crítica a la citada deficiencia. Consideró apropiada la construcción de un aeropuerto internacional en la zona sur de la estación Liniers del Ferrocarril Oeste, de instalaciones para hidroaviones en la ribera del Río de la Plata inmediatamente al norte del Club de Pescadores y de un aeródromo municipal para vuelos nacionales en la Ciudad de Buenos Aires (sobre la Av. Costanera, cerca de la estación de los hidroaviones).

El 4 de enero de 1945, se creó la Secretaría de Aeronáutica y ese principio esencial de la organización que habla sobre el **agrupamiento de responsabilidades homogéneas bajo una sola autoridad** comenzó a dar frutos. Se inspeccionaron treinta y nueve campos, para prepararlos y habilitarlos como aeropuertos en los más diversos lugares del país. A partir de ese año, se inauguraron veintiún aeródromos y se firmó un histórico decreto¹⁸ por el cual se disponía que la infraestructura aeroportuaria y los servicios de protección al vuelo (meteorología y comunicaciones) pertenecerían

al Estado y serían organizados para permitir a la Nación el ejercicio de un control permanente y severo de toda la navegación aérea.

Durante la primera presidencia del general Juan D. Perón (1946-1952), enmarcado por el primer Plan Quinquenal, se impulsó la infraestructura aeronáutica nacional y se creó la Dirección General de Infraestructura de la Secretaría de Aeronáutica para dirigirla. En síntesis, a lo largo de este período, se ejecutaron las siguientes obras:

1. Construcción del aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires (1947).
2. Inauguración del aeropuerto internacional de Ezeiza (1949). La piedra fundamental se colocó el 22 de diciembre de 1945 y las obras se desarrollaron por etapas entre 1947 y 1950.
3. Rehabilitación de los aeropuertos de Córdoba, Formosa, Clorinda, Resistencia, Salta, Comodoro Rivadavia y Mendoza, y proyectos para Posadas, Rosario, Azul y otras localidades.
4. Modernización y ampliación del aeropuerto Presidente Rivadavia (Morón).
5. Instalación de equipos radioeléctricos y grupos electrógenos.
6. Licitación del alumbrado para diferentes aeródromos.
7. Adquisición de maquinarias para construir y conservar pistas y aeródromos.

¹ Decreto S/Nº, 4 de mayo de 1927, *2ª Parte Boletín Militar*, Nº2171.

² En la realidad, la única unidad de caza que funcionó fue la del Grupo Nº1 de Observación de El Palomar.

³ Archivo Parodi conservado en el Archivo Histórico Documental de la FAA.

⁴ *2ª Parte Boletín Militar*, Nº2171, 4 de mayo de 1927.

⁵ En 1923 solo existía el Grupo Nº1 de Aviación; en 1925 se sumó la Escuela Militar de Aviación; en 1926, el Grupo Nº3 de Observación; en 1928, el Grupo Nº4 de Observación; y en 1929, el Servicio se convirtió en gran repartición.

⁶ Ministerio de Guerra, DGA, *Boletín Informativo*, año 1, Nº1, marzo de 1930.

⁷ *Élan a outrance*: arrojo a muerte, lema de la caballería francesa.

⁸ *Revista Militar*, julio de 1931, pág. 593; y octubre de 1931, pág. 603 y suc.

⁹ Las armas antiaéreas automáticas de la actualidad, de tubo o misilísticas, controladas por directores de tiro computarizados resolvieron, en parte, este problema de las defensas.

¹⁰*La Razón*, 17 de octubre de 1932.

¹¹*Revista Militar*, octubre de 1931, pág. 631.

¹²<http://www.aero.upm.es> recuperado en octubre de 2007, «Historia de la Aviación», ETSI Aeronáuticos, Universidad Politécnica, Madrid.

¹³Decreto S/Nº, 28 de julio de 1931, *1ª Parte Boletín Militar*, Nº8841, 3 de agosto de 1931.

¹⁴*Ibidem*.

¹⁵«Conviene que toda la aviación dependa del Ministerio de Guerra», *La Prensa*, 8 de junio de 1934.

¹⁶*Revista Aero*, año III, Nº15, diciembre de 1931-febrero de 1932, pág.2.

¹⁷*Revista Avia*, enero de 1941.

¹⁸Decreto 9358/45, Artículo 8.º. En la Constitución de 1949 se incluyó este precepto sobre los aeródromos y demás servicios públicos en los artículos 40 y 68, inciso 13 y 26.

CAPÍTULO VI

POLÍTICA NACIONAL DEL EQUIPAMIENTO AÉREO MILITAR EN LA DÉCADA DE LOS TREINTA

La continua reformulación de las grandes metas nacionales y de las políticas para alcanzarlas son una derivación directa de la alternancia en el poder de partidos o facciones gobernantes con visiones antagónicas del modelo de país deseado. El atraso en materia infraestructura aeronáutica y servicios de apoyo al vuelo en la Argentina, en los comienzos de los cuarenta, es una muestra elocuente de esa falta de continuidad y de la no observancia de un principio tan elemental como es el **mantenimiento del objetivo**.

En este capítulo se discutirán las consecuencias del mismo descuido en un campo que mueve enormes intereses económicos y que constituye el primer paso del ciclo logístico de la aeronáutica: la obtención del material aéreo militar.

A manera de aproximación, es oportuno recordar que el golpe de estado del 6 de septiembre de 1930 importó un giro en la política económica nacional que repercutiría en las FF.AA. Con el fondo de una severa crisis internacional, bajo la influencia de las ideas corporativas en boga en los países europeos, de una actitud librecambista se pasó a una intervención más directa del Estado. En materia de Defensa Nacional, el general Justo, al asumir, se fijó los siguientes objetivos:

1. Profesionalizar a las Fuerzas Armadas y alejarlas de la política.
2. Aumentar su capacidad técnica.
3. Fomentar las industrias para la defensa.
4. Iniciar las acciones para independizar a la Aviación del Ejército.

En su primera alocución a las cámaras del Congreso, en 1932, en el pasaje destinado a delinear la Política de Defensa, expresó que los países del mundo habían comprendido la importancia del desarrollo aeronáutico fomentando la aviación civil y militar. En tanto que, en la Argentina, a pesar de los esfuerzos realizados,

no se había conseguido impulsar de manera efectiva a sus manifestaciones aéreas.

A continuación, prometió profundizar el incentivo de esas actividades, estimulando su crecimiento y propendiendo a una mayor utilización de productos nacionales. Esperaba, de esa manera, que el Ejército contribuyera una vez más a proporcionar un elemento de progreso general. La aplicación de la Ley 11266 de adquisiciones no se había cumplido con la regularidad prevista, por razones financieras.

De igual modo, el estímulo de la industria local, al que se habían destinado parte de los fondos para su concreción en la Fábrica de Córdoba, también se retrasó por carencias de recursos. En contra de lo previsto, dicha escasez monetaria hizo que la producción se orientara a productos exclusivamente militares. Situación que se procuraría remediar¹.

A las dificultades descritas por el general Justo, se añadía el prematuro envejecimiento que acusaban los aviones comprados con los fondos de la citada Ley 11266 (Breguet XIX; Dewoitine; AvroGosport; Junkers F-13). Era necesario reemplazar este material, junto con los reciclados Bristol F2B de la I Guerra Mundial.

Por esas causas, 1932 y 1933 fueron años de escasa actividad aérea y escenarios de una confrontación que se repetiría, con posterioridad, entre dos políticas de equipamiento. Un sector pensaba que la Fábrica Militar de Aviones, inaugurada en 1927, debía transformarse en la principal fuente de abastecimiento. El segundo, y se supone que haciéndose eco del *lobby* de las industrias extranjeras más avanzadas, defendía la obtención de tecnologías de vanguardia en fuentes externas.

En la disputa, de una manera beneficiosa para los aviadores, el presidente Justo sumó un ingrediente adicional al abrir las sesiones del Congreso Nacional en 1933: “La aeronáutica militar, reducida a los limitados recursos que le acuerda el presupuesto, mantiene la eficiencia alcanzada debido al entusiasmo de sus aviadores que no escatiman esfuerzo en la práctica de sus vuelos, muchas veces con riesgo de sus vidas, al utilizar aparatos que, en más de una oportunidad, han sobrepasado con creces la duración asignada”.

A 800 kilómetros del foro donde se debatía, en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba, las ideas del coronel Zuloaga y del mayor Fantini Pertiné relacionadas con la conveniencia de desarrollar productos autóctonos habían encontrado un terreno

propicio. Dirigida desde el 16 de marzo de 1931 por un defensor de la industria nacional, el mayor ingeniero Bartolomé de la Colina, la FMA daba forma al primer prototipo íntegramente nacional: el Ae.C.1, punto de partida de la serie Ae. (Aerotécnica).

El nuevo modelo efectuó el vuelo inaugural el 28 de octubre de 1931². Después, evolucionó, se transformó en el Ae.C.2 y, a su vez, dio origen a dos familias de aviones: los civiles Ae.C.3 y los militares Ae.M.E.1 y Ae.M.O.1.

Del entrenador militar, Ae.M.E.1, se construyeron siete unidades, entregadas entre octubre y diciembre de 1932. Usados principalmente en adiestramiento, los Ae.M.E.1 también cumplieron roles operativos en Las Lomitas (Formosa). Desde una base de campaña, realizaron vuelos de vigilancia de frontera durante la última etapa de la guerra entre Paraguay y Bolivia, afectación que les duraría hasta 1935, y que fue ejecutada sin novedades de importancia. Inducido por los resultados favorables de la experiencia, el Ejército requirió una versión para exploración aérea: los Ae.M.O.1 (observación). Las primeras doce unidades se entregaron en 1934, seguidas por una segunda serie de veintinueve, en 1935.

Gracias a ese impulso, entre 1931 y 1935, la FMA alcanzó el apogeo de su ciclo productivo y permitió la ejecución de algunas proezas que se inscribieron en la historia de la aviación argentina, del estilo de la protagonizada en 1933 por la legendaria Escuadrilla Sol de Mayo. En octubre, bajo el mando del director general de Aeronáutica, coronel Zuloaga, diez aeronaves, nueve de ellas de diseño y construcción nacional, cubrieron la ruta Buenos Aires - Río de Janeiro - Buenos Aires con etapas intermedias.

Si se actuó en forma apresurada o con medios equivocados en la tentativa de poner en marcha una industria aeronáutica argentina, es un tema que merece un análisis objetivo y meditado. Los réditos tecnológicos del ensayo es una tesis que aún no está desarrollada. Por el contrario, es un tema ampliamente difundido la contribución a la educación que representó la demanda de personal técnico originada por los emprendimientos de la FMA. Por obra de ese incentivo, la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Córdoba implementó un programa de formación especializada en las ciencias vinculadas con la aviación. Una carrera de la que egresarían los primeros ingenieros aeronáuticos recibidos en el país.

ADIESTRAMIENTO AÉREO EN 1934

A cuatro años de haberse instrumentado la nueva política de obtención del material, la escasa cantidad de aviones en servicio y los defectos congénitos de los fabricados en el país trascendió con diferentes ecos en las unidades. En particular, se resintió el adiestramiento aéreo y, posiblemente, predispuso a que se retomaran doctrinas de empleo perimidas, pero que resurgían por la ausencia de las evidencias que solo se obtienen con la práctica constante del vuelo. Nada mejor que remitirse a las Memorias de las Bases mejor equipadas de la época, donde era norma clausurar el ciclo anual con una evaluación práctica del director general de Aeronáutica.

En 1934, el comandante de El Palomar, mayor José F. Bergamini, documentó la crítica efectuada por el coronel Ángel M. Zuloaga cuando inspeccionó el Grupo N°1 de Caza el 16 de octubre³.

El director general felicitó la presentación, la uniformidad, la instrucción de tiro terrestre, el desempeño de los auxiliares de pista y de aviones, como la actuación de los ayudantes mecánicos y montadores. En lugar de la eficiencia en las operaciones aéreas, destacó la preocupación de los comandantes de escuadrilla por mantener en servicio las máquinas necesarias para que volase el personal navegante. En las consideraciones finales, el coronel Zuloaga señaló que la Base Aérea El Palomar era un verdadero modelo donde existía uniformidad de criterio doctrinario. Recomendó afianzarlos con nuevas circulares de instrucción, técnicas, folletos y directivas emanadas de esa DGAE.

A primera vista se infiere que, ante la falta de aviones, los mandos ocupaban los tiempos libres de los pilotos con tareas intelectuales. Los años 1934 y 1935, casualmente, fueron los de mayor producción reglamentaria de la aviación militar mientras estuvo en las filas del Ejército. Aunque no están rubricados por los autores, según asevera uno de sus biógrafos, la mayoría fue obra del coronel Zuloaga, así como los novedosos conceptos sobre la Defensa Nacional que incluyó en una circular sobre artillería antiaérea⁴.

Durante este período, la Dirección General de Aeronáutica aprobó: Ceremonial Aéreo, Servicios de Árbitros Aéreos, Aviación de Bombardeo (R.Aé.5), Aviación de Caza (R.Aé.7), Redacción de Órdenes e Informes (R.Aé.2). Además, el proyecto Uniformes para la Aviación Militar, el Reglamento del Servicio Sanitario de la DGA (R.Aé.1) y el Reglamento (provisorio) para el Servicio Interno de las Bases Aéreas Militares.

Además de la fructífera producción normativa, y pese a la escasez de aeronaves, en las maniobras finales de noviembre de 1934, el Grupo N°1 de Caza actuó en cooperación con las unidades de la División 1. En Campo de Mayo, siete aviones armados con ametralladoras atacaron posiciones de infantería y, en Don Torcuato, nueve aparatos divididos en tres patrullas, en ataques simultáneos, practicaron lanzamiento de bombas de guerra (se arrojaron veinticinco Michelin de 10 kg). Las tropas fueron representadas con blancos fijos. También, se simularon incursiones contra puentes montados por zapadores sobre el río Las Conchas (Reconquista).

El comandante de la Base expresó su “satisfacción por los trabajos en conjunto y en maniobras, donde quedó demostrado el correcto entendimiento (avión-tierra)”. En la Memoria se enfatizaba el cuidado que había requerido mantener en servicio el escaso material volante. En un párrafo aparte, se quejaba de que aún no habían recibido las máquinas de guerra de “industria nacional”, expresando su esperanza de obtener, con los Ae.M.Oe.1, los refuerzos que le permitieran cumplir con los programas del año venidero.

En síntesis, desde el punto de vista del adiestramiento, 1934 fue un año de contrastes. De acuerdo con la experiencia del único ejercicio ejecutado, se redactaron numerosos manuales que, doctrinariamente, sustentaban el rol de cooperación con las fuerzas terrestres de la futura Arma de Aviación. Al mismo tiempo, las aspiraciones de los pilotos por adquirir nuevas aptitudes, en particular las referidas al vuelo por instrumento y nocturno, chocaron contra la baja disponibilidad y precariedad del material, y el deficiente equipamiento de los servicios de apoyo al vuelo.

La escasez era un resultado directo de la decisión gubernamental de priorizar el impulso de la industria aeronáutica nacional en detrimento de la eficiencia del adiestramiento aéreo y de la calidad técnica de los aviones. Una gradación de precedencias que, por cierto, no era objetable si se hubieran aplicado los principios básicos de elección correcta del objetivo, continuidad de la acción, supervisión de los resultados y, sobre todo, una constante realimentación del ciclo de comando y control con la oportuna corrección de los desvíos.

AERONAVES DE PRODUCCIÓN NACIONAL

Cuando entraron en operación los productos de la Fábrica iniciados en 1931, las conclusiones de los aviadores contradijeron

las apreciaciones del equipo que los había diseñado. Pese a la oposición de los pilotos, los técnicos sostuvieron que los modelos cubrían los requisitos básicos de seguridad y prestaciones previstas, por lo que encararon los trabajos de ingeniería para desarrollar una verdadera familia de aviones militares y civiles a partir de la célula básica de los Ae.C.1 y 2.

En concordancia con la idea preconizada por el mayor Fantini Pertiné de proyectar un avión de uso comercial cuya célula sirviera de base para fabricar aparatos de guerra, se construyó el primer descendiente del prototipo: un transporte destinado a reemplazar los trajinados Laté 25 de Aeroposta Argentina que operaban en la Patagonia, el denominado Ae.T.1. En teoría, los ingresos de las ventas de esos aviones civiles solventarían la producción de máquinas bélicas.

Lamentablemente, y en forma similar al destino que tuvieron numerosos sueños argentinos, el desarrollo de la industria aeronáutica autóctona que con tantos bombos y platillos se había lanzado en las postrimerías de 1930 quedó a mitad de camino. La línea de aviones militares Ae.M. tuvo un éxito relativo, puesto que su aplicación, más que nada, se limitó a las misiones de observación. A pesar de su pobre maniobrabilidad, “había que mover bastante los comandos, no era una reacción rápida, semejante a la de otros aviones”⁵, en 1935 se ordenó reemplazar a los Dewoitine D.21 de caza por los denominados Ae.M.Oe.1. En el decreto⁶ que autorizó la baja de cinco D.21 se explicaba que, a cinco o seis años de ser recibidos, las máquinas que en 1929 habían constituido la gran esperanza de la aviación de combate local eran anticuadas, sus *performances* insuficientes y la extensión de su vida útil demandaba reparaciones excesivamente onerosas.

El reemplazo nunca fue efectivo y sólo se limitó a una expresión de buena voluntad. Los sustitutos de los Dewoitine D.21, los citados Ae.M.Oe.1, conocidos con el apodo de Tronco, tenían un fuerte borde de ataque hecho de una sola pieza de pino spruce de 12 metros de puntera a puntera. Equipados con una raqueta bajo el fuselaje para cuatro bombas accionadas eléctricamente, el observador contaba con una ametralladora Vickers de 7,5 milímetros. El armamento fijo consistía en una ametralladora doble de 7,5 milímetros en el capó, sincronizada para disparar a través de la hélice. Todos eran biplazas de cabina abierta, lentos y nada acrobáticos.

Para una mejor comprensión de la calidad de las prestaciones de las aeronaves de producción nacional, que habían despertado

tantas y, quizás, exageradas expectativas en los años anteriores, se transcribe la opinión del comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército, coronel Armando Verdaguer⁷. Con crudeza resumió la experiencia recogida por los alumnos del segundo curso de la Escuela con los Ae.M.Oe.1:

«Se cumplieron la totalidad de los temas de pilotaje, salvo en escuadrilla con nueve aparatos por falta de material, y en vuelo nocturno por condiciones inadecuadas de las máquinas y de un mejor campo que permitiera subsanar los inconvenientes del vuelo. Iniciado el curso de doble comando, para la adaptación de los alumnos al material Ae.M.Oe.1, en general, se dio a cada uno el número de tema que marcaba el patrón.

»Sin embargo, en los vuelos individuales se necesitó duplicar la cantidad para conseguir un rendimiento aceptable en los pilotos. Los temas de formación en pareja, patrulla o escuadrilla, como las navegaciones fuera de la guarnición se cumplieron con resultado satisfactorio. El patrón de acrobacia no se pudo desarrollar porque, a mitad de año, se lo prohibió. No obstante, el personal practicó sin mayores inconvenientes las pérdida de velocidad, las medias vueltas, *looping* y *tonneau* rápido, ejecutados una vez con instructor y luego sin acompañante».

Los aviones con los que el mayor Bergamini soñaba reemplazar a los gastados Dewoitine D.21 del Grupo N°1 de Caza, según lo había asentado en la *Memoria Anual de la Base El Palomar* de 1934, ¡no podían hacer acrobacia!

Las siguientes son algunas de las novedades que se registraron en 1936:

1. El 2 de mayo, a bordo del Ae.M.B.1 N°207, al colapsar los soportes de una pata del tren de aterrizaje, se accidentaron, sin consecuencias personales, el jefe del Grupo N°2 de Bombardeo, mayor Alfredo Pérez Aquino (piloto), el jefe del Grupo N°2 de Caza, capitán Guntsche (copiloto) y los tenientes Piccione y Jaureguiberry (pasajeros)⁸.
2. El 17 de junio, falleció el teniente Ivar L. Álvarez. Por causas desconocidas, durante un vuelo en formación se precipitó a tierra con el Ae.M.Oe.1 N°34. El piloto se habría arrojado en paracaídas, pero el avión lo alcanzó y le cortó las cuerdas de sustentación⁹.
3. El 21 de agosto, el teniente primero Castro, mientras despegaba a la cabeza de una formación sufrió un accidente muy común en los Ae.M.Oe.1: al iniciar la carrera, de golpe,

por algún desperfecto del sistema de frenos, se les levantaba la cola y chocaban las hélices contra la pista. En este caso únicamente se lamentaron daños materiales en el N°35¹⁰.

Para comienzos de 1937, con estas aeronaves habrán fallecido diez pilotos, casi siempre debido a “virajes más o menos escarpados”. Esa conclusión llevó al comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército, general Armando Verdaguer, a ordenar que los aviones Ae.M.Oe.1 y Ae.M.B.1 solo realicen vuelos “tipo comercial”, es decir, en línea recta y con virajes muy amplios. Los aterrizajes, también, debían ser en línea recta “enfilando el campo desde larga distancia”¹¹ (sic).

Los Ae.M., tampoco se adaptaban al entrenamiento primario para sustituir a los obsoletos Avro Gosport, según se había requerido. Las deficiencias señaladas se agravaban en manos inexpertas, en particular por el pobre control direccional a bajas velocidades, y el relativo alto régimen de aterrizaje. Igual suerte corrieron los Ae.C.3, versión civil del Ae.C.2, destinados a llenar el vacío del parque de los aeroclubes.

Hacia 1934 los problemas surgidos con la calidad de los productos cordobeses enfriaron el entusiasmo del periodismo y de la opinión pública, y exacerbaron las opiniones opuestas a la industria aeronáutica local. La crisis trascendió a los recintos parlamentarios. En junio de este año, bajo la supuesta influencia de las empresas extranjeras, tuvo lugar la interpelación del diputado nacional por el socialismo, ingeniero Julio A. Noble, a los ministros de Guerra y Marina; interpelación a la que se sumarían los diputados Solari y Repetto.

Durante más de un año los legisladores objetarían la baja calidad del material fabricado en Córdoba, el atraso de las aeronaves de guerra y la demora en crear una aviación independiente. Asimismo, utilizando estadísticas norteamericanas, criticaban la cantidad de accidentes que en diez años habían costado la vida de treinta y nueve pilotos, una proporción cinco veces superior al promedio estadounidense. Con carácter anecdótico se le enrostró al ministro de Guerra que la actividad media anual de los aviadores navales era de ciento cuarenta horas; en tanto que la del Ejército, no alcanzaba las ochenta.

En las sesiones del 18 de julio de 1935, el diputado Juan A. Solari vertió conceptos durísimos sobre los aviones de producción nacional:

«El aviador yanqui Frank Hawks después de una rápida visita a la Fábrica dijo que los aviones que se construían en Córdoba

eran nuevos, pero que siempre serían viejos, pues estaban hechos sobre la base de modelos anticuados. Hago aquí una acotación que proviene de un hecho reciente. Los aviones militares que participaron en el desfile del 9 de Julio han empleado, según mis informes, seis horas de vuelo para ir desde El Palomar hasta Los Tamarindos, en tanto que el avión comercial que hace ese viaje normalmente, con quince pasajeros, emplea en el mismo trayecto dos horas cuarenta y cinco minutos.»¹².

La mala fama, potenciada por la prensa, terminaría por paralizar la línea de montaje de los Ae.C. y M. Entre 1934 y 1936, apenas se construyeron quince aviones que la Dirección General de Aeronáutica Civil distribuyó sin cargo a entidades aerodeportivas. Pese algunos informes favorables, los incidentes derivados de las limitaciones aerodinámicas, limitaron su trayectoria y, pronto, los Ae.C.3 fueron nada más que un triste recuerdo. En 1937, se suspendió definitivamente el Certificado de Aeronavegabilidad de los Ae.M.

En diciembre de 1937 se publicó al respecto: “Invención pura o reproducción fiel, tal es el dilema ineludible. En la industria aeronáutica las fallas cuestan vidas. De ahí que sea necesario respetar estrictamente las normas científicas y lo sancionado por la experiencia. Y en la fábrica de aviones de Córdoba, a pesar de la buena voluntad y del empeño indudable con que trabajan los técnicos militares y civiles, se está lejos de dichas normas y se las contrarían al empeñarse en producir aviones originales o en copiar parcial y, por eso, deficientemente modelos extranjeros”¹³.

En 1938 la gran ilusión de la industria nacional fue desguazada y sus motores, recuperados.

AVIACIONES DEL MARCO REGIONAL EN 1934

Para formarse una idea del lugar que ocupaba la aviación con fines bélicos en la prioridad de los altos mandos es interesante revisar las observaciones redactadas por inspector general del Ejército, general de división Tomás Martínez, a fines de 1934¹⁴. En el capítulo dedicado a la aviación, se enfatizaba que ésta tenía su campo de acción en el aire y que era, justamente allí, donde debía gravitar el esfuerzo de la instrucción. En la práctica constante se esperaba encontrar la eficiencia de los navegantes y, por ende, la capacidad de las unidades aéreas. Se insistía, además, en que la instrucción de los tripulantes se dirigiera a lograr la interoperatividad entre los aviones y las armas terrestres, para lo cual los instructores debían

conocer a fondo las tácticas de los elementos de superficie, aislados o agrupados en grandes unidades.

Asimismo, hacía una leve referencia a la necesidad de que los aviadores conocieran las tácticas propias del arma. Sin embargo, aclaraba que era al solo efecto de que, dicho conocimiento resultaba “indispensable para colocarse, en cada caso, en la mejor situación para cumplir con sus misiones de cooperación”. De operaciones aéreas con objetivos tácticos o estratégicos independientes del estilo de ofensiva estratégica, interdicción en la zona del interior o conquista de la superioridad aérea, el informe no hacía ninguna mención. Este papel de auxiliar, atribuido a las acciones aéreas, quedó reflejado en las ejercitaciones del Grupo N°1 de Caza, durante las que una sola comprobación fue de combate aéreo simulado.

Si se compara ese rol de cooperación con los conceptos de otros pensadores, se podrá dimensionar la confrontación doctrinaria que se libraba en las filas del Ejército. Con fines ilustrativos, se extractan las ideas centrales que, al respecto, expresaron distinguidos aviadores militares argentinos de distintas épocas.

1925. Mayor Alberto González Albarracín: a medida que transcurre el tiempo aumenta la confianza de los ejércitos en la aeronáutica. Ella será el arma decisiva de los combates. Inglaterra al crear su RAF, Italia con idéntica medida, Francia con su quinta arma; Estados Unidos y otros países ya han manifestado su voluntad de elevar a la categoría de fuerza a la aeronáutica. Los ejércitos del aire junto con los de mar y tierra han de afianzar el poderío de sus estados. Más elocuentes que los argumentos, más gravitantes que todas las razones son las cifras en libras, dólares y francos destinados a adquisiciones aeronáuticas por esos países.

1929. Mayor Antonio Parodi: el desenvolvimiento de la aviación en todo el universo, marcha a paso acelerado; porque todos los estados le asignan la importancia que le corresponde; no ya por constituir el ojo del Ejército como se diera en llamarlo, sino por ser el tercer elemento de potencia efectiva, dotado de medios exclusivos para hacer sentir su efecto moral y material más allá de los límites en que puede hacerlo el Ejército, por el privilegio de sus elementos de acción y del elemento en que actúa.

1931. Mayor Fantini Pertiné: a la guerra aérea, en la literatura europea de esta época, la mayoría de los estrategas le atribuyen el centro de gravedad para decidir los conflictos armados del porvenir.

SALDOS DE LA LEY 11266

El 23 de enero de 1935 el ministro de Guerra, general de brigada Manuel A. Rodríguez, constituyó una Comisión de Adquisiciones en el Extranjero para determinar el mejor avión de caza y comprar su licencia de fabricación¹⁵. En mayo, en la *Memoria* remitida al Congreso Nacional, anunció una serie de modificaciones al régimen del personal navegante, entre ellas la creación del escalafón propio que, según sus palabras, “tendría que proyectarse a modo de una simple etapa preparatoria para la creación de una nueva fuerza militar equivalente a la Armada y al Ejército”.

En lo inmediato, mientras se tramitaba la obtención del caza definitivo, se resolvió utilizar el saldo de la Ley Secreta de Adquisiciones de Armamentos 11266/23. En primer lugar se decidió comprar un avión de bajo costo para remontar el déficit de adiestramiento de los pilotos. Se estudió la oferta del biplano Curtiss Hawk, modelo III 68, realizada en 1934 por la Curtiss-Wright de Estados Unidos y se la cotejó con los presupuestos de los biplanos Fiat CR 30 italianos y de los monoplanos Dewoitine D.371 y D.360 franceses.

Por su cuenta, la empresa norteamericana, que desde 1920 intentaba sentar basa en el país, había traído dos demostradores del modelo citado, que permanecían estibados en Morón. Al compararse sus prestaciones con los europeos, resultó un claro ganador. Se aprobó la compra de ocho cazas, equipados a *full*, con alas metálicas y motores Wright Cyclone F-53.

Después de una serie de negociaciones y de cambiar el requerimiento de alas metálicas por alas de madera, se adquirieron once biplanos Curtiss III modelo 68 y un Curtiss Hawk IV 79 que entraron en operación en el Grupo N°1 de Caza a fines de 1936. Este auténtico halcón, por sus excelentes aptitudes acrobáticas, fue destinado especialmente para adiestrar a los pilotos en combate aéreo.

Resueltos los problemas más urgentes del equipamiento, el 6 de octubre de 1935 se promulgaron las Leyes 12254 y 12255, que asignaban las partidas presupuestarias para equipar a la aviación militar y naval; y la Ley 12257, que creaba el escalafón del Arma de Aviación en el Ejército. Con esta última decisión del Poder Ejecutivo, se cumplía un sueño postergado de los aviadores militares del Ejército que había comenzado a materializarse en agosto de ese año. En esa ocasión, se creó en el Colegio Militar la Sección Aeronáutica que congregó a los cadetes de las otras armas que deseaban ser aviadores. A partir de 1936, la flamante sección

recibiría a los alumnos de primer año que, tras aprobar el examen psicofísico, quisieran ingresar a la nueva institución operativa del Ejército¹⁶.

LEY 12254, CONCURSO DE SEPTIEMBRE DE 1936

La Ley de Adquisiciones de Aviones para el Ejército autorizó al Poder Ejecutivo a invertir cerca de 8,3 millones de dólares estadounidenses en la compra de aviones, equipos aéreos y armamentos. La primera medida fue organizar una Comisión Técnica Mixta, compuesta por especialistas del Ejército y la Marina, que preparó los pliegos de condiciones y los distribuyó entre las delegaciones comerciales en el exterior. Para la Aviación Militar se requirieron treinta aviones de caza, veintisiete bombarderos de dos tipos (uno liviano monomotor y otro bimotor) y doce aviones de escuela avanzada. Entre los requisitos establecidos figuraba que solo se recibirían ofertas de los diseños más modernos.

En febrero de 1936, en respuesta al llamado internacional, se presentaron veintiún fabricantes europeos y norteamericanos. Para evaluar el material, la Comisión Mixta se radicó en El Palomar. Las condiciones incluían el envío a Buenos Aires de un modelo completo con personal de mantenimiento y un piloto, exigencia muy onerosa que disuadió a muchos fabricantes. Al vencer el plazo, a las 14 del 7 de abril de 1936, se habían recibido dieciocho ofertas. Treinta días después, las autoridades argentinas aceptaron doce propuestas. El concurso en sí tuvo lugar en El Palomar el 23 de septiembre de 1936.

En el vapor francés Eubee, que navegaba desde Bordeaux hacia Buenos Aires con ciento setenta y ocho pasajeros, venía el material de vuelo italiano para el concurso. En la madrugada del 14 de agosto de 1936, la nave colisionó en la niebla con un buque brasileño a 90 millas al norte de Río Grande. Dos días más tarde se hundió con parte de las aeronaves.

La Comisión Mixta, ante el pedido de Roma, concedió una prórroga. Por ese motivo, el 25 de septiembre, Italia no presentó ningún aparato de caza, y sólo compitió con tres modelos de bombardero pesado; los bimotores Fiat BR.20, Caproni CA.135 y Savoia S.79. En la categoría bombardero liviano, puso a consideración el biplano Alfa Romeo Ro-37.

La industria alemana, que terminaba de renacer, presentó dos modelos de **entrenador básico**. El Bücker Bü-131 “Jungmann” y el Focke Wulf Flugzeugbau FW-44J “Stieglitz”. Dadas sus

excelentes características de vuelo y sencillez constructiva se eligió el último, del que se compró un primer lote de diez unidades para ser evaluado operativamente¹⁷. En 1937, se obtendría la licencia para fabricarlo en el país, incluso la provisión de noventa motores Bramo Sh 14 A4 para equiparlos.

En la categoría **entrenador avanzado**, concursaron los estadounidenses North American NA-16 y Curtiss CR 9. Resultó elegido el primero, del que se adquirirían treinta modelos NA-164P para la Escuela Militar de Aviación que complementarían a los Focke Wulf FW 44 J.

Para los **cazas**, solo participaron las firmas norteamericanas Vought con el modelo V-143 y Curtiss con el ya mencionado Curtiss Hawk IV. Si bien este último resultó ganador, la Comisión Mixta, consciente de que era una versión mejorada del Hawk III, declaró vacante el concurso y preparó otro llamado para el año siguiente (1937).

La Glenn Martin Aircraft Company ganó en la categoría de **bombardero pesado**, con el prototipo 139W que, a mediados del mes del concurso, llegó en vuelo desde los Estados Unidos. Se trataba de una versión de exportación del Martin B-10, que había entrado en servicio en el Ejército norteamericano en 1934. Alemania envió un ejemplar del bimotor Junkers Ju-86.

En la competencia de bombardero liviano, intervinieron los norteamericanos Northrop 5D, un modelo de exportación del A-17 que equipaba el Ejército de ese país, que superó al Vultee V.11 del mismo origen. A comienzos de 1937 la Argentina incorporaría treinta ejemplares de un tipo más avanzado, designado Northrop 8A-2.

Para **transporte aéreo** se compraron las estructuras sin las correspondientes plantas de poder de cinco trimotores de recubrimiento metálico corrugado, Junkers JU-52/53.

Al mismo tiempo que se invertía el presupuesto asignado por la Ley 12254, se liquidaban los fondos remanentes de la Ley 11266 en la obtención de otras aeronaves que, también, entrarían en servicio a partir de 1937¹⁸:

1. Tres bimotores Focke Wulf FW 58 para adiestramiento de bombardeo.
2. Dos transportes bimotores Lockheed, un modelo 10E y un 12B. En 1938, se sumaría un Lockheed 12BE.
3. Dos autogiros Avro tipo La Cierva para observación (primera aeronave de alas rotativas de las FF.AA.).

CONCURSO DE 1937

La supremacía de los aviones norteamericanos en 1936 irritó al gobierno alemán y dio lugar a que se intercambiaran notas de protesta y justificación entre Buenos Aires y Berlín. Por ese motivo las fábricas alemanas no presentaron ningún caza en el concurso siguiente, organizado en esa oportunidad por el nuevo director del Material Aeronáutico del Ejército, coronel Antonio Parodi.

La selección del caza tuvo lugar en El Palomar, en septiembre de 1937. Compitieron la Curtiss-Wright con el Hawk 75H, una versión simplificada con tren de aterrizaje fijo del Hawk 75A que, con la designación P-36, equipaba al Ejército norteamericano. La industria rusa presentó el Seversky 2PA "Convoy Fighter", que desembarcó en Buenos Aires el 29 de septiembre.

Las prestaciones del Hawk 75H superaron las del avión ruso y las expectativas de la Comisión. El gobierno argentino aprobó un contrato con la Curtiss-Wright Corporation.

El 4 de marzo de 1938, por contrato N°699, se compraron treinta aeronaves directamente a la Curtiss; y por contrato N°670, la licencia de fabricación de doscientos ejemplares más, para lo cual, se autorizó la obtención de la materia prima y maquinaria correspondiente¹⁹. Entraron en servicio en marzo de 1939.

ANÁLISIS DOCTRINARIO DE LAS ADQUISICIONES

El equipamiento de la aviación militar argentina efectuado entre 1935 y 1939 implicó una verdadera toma de conciencia de la trascendencia del Poder Aéreo en todos los estamentos de la sociedad. Representantes de los poderes legislativo y ejecutivo, y del mismo Ejército, después de un cuarto de siglo, parecieron darse cuenta de la repercusión económica y social de la aviación civil y militar, y del valor estratégico de una fuerza aérea bien equipada dentro de la estructura de la Defensa Nacional.

Para comprender la profundidad de la crisis en que había caído la aviación militar conviene revisar la *Memoria Anual del Grupo N°1 de Caza* de 1935. En febrero de ese año, se habían suspendido todos los vuelos por falta de material. En marzo, se aprobó una exigencia mínima de dos horas mensuales por piloto, u ocho vuelos y ocho horas bimestrales. También, se pueden consultar las *Órdenes del Día de la Dirección General de Aeronáutica* que prohibían volar a otro aeródromo fuera de las horas solares, o la que suspendía las actividades aéreas en forma total desde el 15 de noviembre de 1935 hasta el 15 de febrero de 1936. En

ese olvidable 1935, el promedio por piloto fue de cuarenta y siete horas anuales.

En el marco de la conducción logística, el modo de acción elegido para renovar el material, al menos por el momento, importó la renuncia al desarrollo local e integral de aeronaves, es decir desde la concepción hasta la producción en serie. La solución practicada fue similar a la utilizada en 1926 cuando se inauguró la Fábrica Militar de Aviones: comprar licencias extranjeras, capacitar al personal y aprender el *know how* que impidiese repetir los errores de apreciación cometidos con la serie Ae.

Las características y variedad de aviones incorporados (adiestramiento básico y avanzado, bombardeo, observación y ataque, y caza) deja en claro que se había aceptado el empleo de modelos específicamente diseñados para una determinada función operativa y desechado la idea de equiparse a una célula básica con fines multiusos. En la segunda mitad del siglo xx, el desarrollo del reabastecimiento en vuelo, el progreso de los equipos de navegación autónomos y la puesta a punto de las armas inteligentes, nuevamente, pondrán de moda los aviones de combate multifunción.

En la elección del bombardeo Glenn Martin B-10 139, sin lugar a dudas pesaron sus prestaciones de 317 km/h y 7000 metros de techo que superaban las *performances* de los posibles oponentes de la frontera norte y oeste, los cazas Vought Corsair V-65 y Curtiss Falcon (280 km/h y 6000 metros, aproximadamente). Las treinta y cinco unidades adquiridas estaban lejos de las ciento ochenta requeridas para equipar los tres regimientos considerados necesarios para enfrentar las capacidades enemigas. El déficit se subsanaba con los 1000 kilómetros de alcance de los B-10 que les permitía trasladarse de un extremo al otro del país en un solo día y devolver los golpes contra los blancos adversarios más sensibles, con un volumen global de casi 30 toneladas de explosivos en una sola salida.

En la selección de los Curtiss 75-O se tuvieron en cuenta los principios doctrinarios británicos. En detrimento de la maniobrabilidad, se privilegió la capacidad de los tanques internos, consecuentemente, el mayor radio de acción que les permitiría participar en la ofensiva de superioridad aérea desde los primeros momentos de una guerra. De todos modos, debe quedar claro que, pese al tren fijo y a los exclusivos “pantalones” que los recubrían, los Curtiss 75-O eran cien por cien acrobáticos

y, a bajas cotas, la potencia del motor superaba con creces las resistencias aerodinámicas.

Además, es de interés consignar que, tanto los modelos Hawk 75H como los Glenn Martin 139W y los Northrop 8 A-2 de observación y ataque adquiridos a comienzos de 1937, los propulsaba la misma planta de poder, los Wright Cyclone R-1820-G-3, cuya licencia de producción nacional también fue comprada. Este factor, que facilitaba las líneas de abastecimiento y su posterior mantenimiento, debió de ser definitorio en la elección.

En resumen, las adquisiciones de equipos para la aviación militar de mediados de los treinta fueron, quizá, las realizadas con mayor profesionalismo en la historia de las alas de guerra de la Patria. Para empezar, la determinación de las aeronaves respondió a un prolijo cálculo del esfuerzo para poner a la Fuerza Aérea de ese momento en aptitud de responder, en cantidad y calidad, a las amenazas externas del país. En segundo término, salvo contadas adquisiciones posteriores, no se compraron aviones de rezago ni aquellos que los proveedores querían o podían suministrar. Por el contrario, todos los modelos fueron “cero horas”; y elegidos por un concurso internacional, organizado y supervisado por una comisión en El Palomar.

El coronel Ángel María Zuloaga fue uno de los mentores de ese ambicioso programa. Primero, al frente de la Dirección General de Aeronáutica (hasta 1935). Después, como responsable de la Dirección General de Material Aeronáutico (1936) e integrante de la Comisión de Adquisiciones en París (1937 y 1938). En Francia finalizó su libro *La guerra aérea* que, en 1938, le publicaría la editorial El Ateneo. En su homenaje, es bueno revisar su pensamiento sobre la Defensa Nacional, Política Aérea y Doctrina de Guerra²⁰.

Sostenía que casi todos los países disponían de tres elementos básicos para defenderse: el Ejército Terrestre, la Marina de guerra y el Ejército del Aire. Los dos primeros tenían un ámbito operacional que estaba constreñido por los medios que operaban. La aviación, por el contrario, poseía la facultad de accionar y hacer sentir sus efectos en los tres ambientes: terrestre, marítimo y aéreo. Sin embargo, la solución íntegra del problema nacional requería, en forma categórica, la armonía del empleo conjunto de las tres fuerzas. De allí, la necesidad de un Ministerio de Defensa que garantizara la unidad de conducción.

Por la instantaneidad y por la extrema movilidad de los aviones, la paz estaba más asegurada cuando se disponía de una

aeronáutica militar suficiente, capaz y bien equipada. Solo ella imponía a los pueblos el respeto que llevaba consigo lo irremediable e ineludible que significaba golpear el corazón del adversario en cualquier situación de tiempo y espacio.

La guerra integral preconizada por el general Ludendorff era un hecho real que unos países trataban de atenuar, y que otros la aceptaban en su condición de medio disuasivo para evitar la guerra misma. Nadie discutía que la aeronáutica había determinado un cambio fundamental en las estrategias. Constituía un factor capital de lucha por su amplitud de operar en las tres dimensiones y por sus incontrarrestables recursos ofensivos.

El problema de la Defensa Nacional estaba ligado a la situación geográfica de fronteras comunes con países de igual rango cultural y económico, así como al estado particular de progreso industrial. Ese conjunto de circunstancias capitales debía formar un haz solidario con la moral del personal y la instrucción superior de los comandos que, sólo llevada al máximo de eficiencia, tenía aplicación en la guerra. El incremento y el desarrollo de la aviación civil, tan íntimamente vinculados con la Defensa Nacional, debían regirse por la política aérea establecida en el país.

No obstante, la Aeronáutica Militar de algunos países (¿la Argentina?) seguía atada a los prejuicios terrestres o marinos de alto comando, de modo que sufrían con menor o mayor intensidad su influencia, producto de un estado de conciencia espiritual formado por la milenaria condición del soldado o del marino. Era forzoso reconocer que se debía educar el espíritu en esa nueva sollicitación militar, para comprender la real magnitud del Poder Aéreo en la Defensa Nacional.

Después de una serie de consideraciones sobre ciertos principios básicos que, en el futuro, configurarían el Poder Aéreo Integral, Zuloaga terminaba el capítulo doctrinario del libro sintetizando la máxima del General Douhet: “Resistir en la tierra y en el agua, para hacer masa en el aire y obtener la decisión”.

Frente a la contundencia de estos argumentos y al proyectado reglamento de uniforme para la Aviación, cabe preguntarse si los aviadores militares de 1936, en ese momento, no habrán soñado transformarse, al igual que Chile, en una fuerza armada autónoma.

- ¹ Brigadier mayor Horacio A. Rodríguez, ponencia para el II Congreso de Historia Militar del Instituto de Historia Militar, 2005.
- ² Francisco Halbritter, *Historia de la industria aeronáutica argentina*, tomo 1, («Colección de Historia Aeroespacial»), Buenos Aires, Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, noviembre de 2004.
- ³ *Memoria Anual de la BAM El Palomar*, 1934.
- ⁴ Luis A. Leoni Houssay, «Circular de Instrucción sobre Defensa Antiaérea», *Revista Militar*, N°707, enero-marzo de 1982.
- ⁵ Martín Sallenave, *Diálogos con el Brigadier*, 2002, pág. 51.
- ⁶ Decreto 59971, 4 de abril de 1935, *1ª Parte Boletín Militar*, N°9942.
- ⁷ *Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica*, 1936
- ⁸ Resolución S/N°, 22 de septiembre de 1936, *Boletín Militar Reservado*, N°995.
- ⁹ Resolución S/N°, 24 de diciembre de 1936, *Boletín Militar Reservado*, N°1030.
- ¹⁰ Resolución S/N°, 10 de diciembre de 1936, *Boletín Militar Reservado*, N°1025.
- ¹¹ *Orden del día N°6 del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército*, 16 de enero de 1937.
- ¹² *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, págs. 665 y 666.
- ¹³ «Los aviones de producción nacional», *Revista Aeronáutica Argentina*, octubre-diciembre de 1937, pág. 1008.
- ¹⁴ «Principales observaciones sobre la instrucción del Ejército del año 1934», *Boletín Militar Reservado*, N°833, 23 de enero de 1935.
- ¹⁵ Resolución S/N°, 24 de enero de 1935, *Boletín Militar Reservado*, N°835.
- ¹⁶ Decreto 66077, 27 de agosto de 1935, *2ª Parte Boletín Militar*, N°3036.
- ¹⁷ Francisco Halbritter, *Historia de ...*, tomo 1.
- ¹⁸ *Memoria Anual del Ministerio de Guerra Dirección de Material Aeronáutico*, 1938.
- ¹⁹ Decreto 6951, 25 de junio de 1938.
- ²⁰ Ángel M. Zuloaga, *La guerra aérea*, Buenos Aires, El Ateneo, 1938, capítulo V, pág. 136 y suc.

CAPÍTULO VII

REORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN MILITAR

En mayo de 1936, un importante medio¹ analizó las posturas que se discutían en los foros internacionales sobre distintas formas de estructurar los organismos nacidos de la evolución, experimentada por la aviación. Los profesionales locales, civiles y militares no permanecían al margen del debate. Algunos propugnaban que se imitasen las soluciones adoptadas por Francia, Alemania, Italia, Gran Bretaña, la Unión Soviética y España. Estas naciones ya habían creado sus ejércitos del aire con comandos independientes, capacitados para cumplir tanto operaciones estratégicas autónomas como de cooperación con las fuerzas de tierra y mar. Más aún, había teóricos que, convencidos de la superioridad de la aviación, vaticinaban que no sería un arma al servicio de las otras, sino, por el contrario, el elemento principal al cual las restantes le prestarían concurso².

Orientado en esa dirección, en 1936, el diputado nacional Daniel Amadeo y Videla presentó en la Cámara Baja un proyecto de ley que propiciaba la constitución de una secretaría de aeronáutica. La nueva cartera de estado debería aglutinar los organismos relacionados con la aviación en el nivel de gobierno más alto posible, sin ninguna subordinación de los ministerios que manejaban temas aeronáuticos (Guerra, Marina y del Interior)³. Esta dependencia sería un paso previo a la modificación constitucional que crease el ministerio del aire.

Otros estudiosos, inspirados en los Estados Unidos y Japón, insistían en mantener a las fuerzas aéreas subordinadas a los ejércitos aunque, en estos casos, la decisión estaba respaldada por argumentos geopolíticos propios de esas naciones, distintos de los argentinos. En efecto, por el poderío del país del norte y por su experiencia de la I Guerra Mundial, resultaba obvio que todas sus hipótesis de conflicto contemplaban el uso de la fuerza en países de ultramar.

En ese marco, si se considera que el radio de acción de los bombarderos pesados de la época no superaban los 800 kilómetros,

se comprende que la única forma que tenían de descargar los efectos del Poder Aéreo a los probables adversarios era con la Aviación Naval operando desde portaaviones; o con la fuerza aérea del Ejército, desde bases extracontinentales, previo el transporte marítimo⁴.

El caso de la República Argentina era distinto. Para los supuestos *casus belli* de ese tiempo, el radio de acción de los bombarderos Glenn Martin adquiridos les otorgaba capacidad ofensiva estratégica suficiente que justificaba la creación de una fuerza aérea independiente. El gran paso no se dio. Por el contrario, en lugar de jerarquizarla y darle mayor rango orgánico, el 14 de julio de 1936, por un decreto del Poder Ejecutivo se escindió a la Dirección General de Aeronáutica (DGA). Se consideraba excesiva la concentración de responsabilidad que implicaba la conducción unificada de las funciones inherentes a la instrucción y empleo de la aviación con las relativas al ciclo logístico de obtención, distribución, mantenimiento y baja del material.

En reemplazo de la DGA se creó la División Aérea N°1, asentada en El Palomar y subordinada en forma directa al Inspector General del Ejército, que se ocuparía de la preparación para la guerra de las unidades y de su comando operativo. En forma simultánea, se constituyó la Dirección General de Material Aeronáutico del Ejército⁵, que pasó a depender del Ministerio de Guerra y se constituyó en principal asesor del Estado en todo lo relativo al material aeronáutico.

La nueva gran unidad de combate estaba organizada con cinco regimientos aéreos de composición mixta, o formados por grupos de distinta especialidad. La radicación geográfica de estas unidades, sin lugar a dudas, estaba pensada para cooperar con las respectivas divisiones del Ejército. Entretanto, la configuración operativa de los grupos aéreos respondía a la situación de las relaciones con los países limítrofes.

Unidad elite de la aviación militar, el Regimiento Aéreo N°1, con asiento en El Palomar, estaba integrado por el Grupo N°1 de Observación y el Grupo N°1 de Caza. Su misión era evidentemente defender el Centro de Poder Buenos Aires y, al mismo tiempo, apoyar a la importante guarnición terrestre local. Le seguía el Regimiento Aéreo N°2, en Paraná, con los grupos N°2 de Observación y N°1 de Bombardeo, para cooperar con la Segunda División de Santa Fe y actuar como factor disuasivo por su capacidad de responder a cualquier ataque proveniente de la frontera noreste.

Con seguridad, la hipótesis considerada más probable era el enfrentamiento con el país trasandino por el antiguo diferendo limítrofe. Solo así se explica la gran concentración que se planificó para la provincia de Mendoza: Regimiento Aéreo N°3, en Los Tamarindos⁶, compuesto por el Grupo N°2 de Bombardeo y el Grupo N°2 de Caza; y Regimiento Aéreo N°4 que debía asentarse en San Rafael con el Grupo de Bombardeo N°3, pero que, en la práctica, nunca se concretó y terminó instalado en Villa Mercedes (San Luis).

En último término se concibió radicar el Regimiento Aéreo N°5, en Comodoro Rivadavia, con el Grupo N°3 de Caza cuya función estratégica obedecería a la necesidad de proteger las rutas aéreas de transporte, único modo para desplazar y abastecer a las fuerzas terrestres que, llegado el caso, tendrían que acudir a taponar las perforaciones que pudieran ocurrir en la extensa y deshabitada frontera de los Andes patagónicos.

En el campo doctrinario, la reforma de mediados de 1936 fue el triunfo de la concepción de las armas de superficie del Ejército y del papel de cooperación subordinado a la maniobra terrestre que se les reservaba a los aviadores. Por ejemplo, introdujo el regimiento aéreo como unidad de combate que, a similitud de las demás armas del Ejército, dependía de un comando de división y estaba alojado en las bases aéreas militares de las que sólo recibía el apoyo logístico y técnico.

Las protestas de los aviadores se deben haber escuchado en todos los tonos. Al final de este año, se revirtió la separación de las conducciones técnica y operativa. Para conciliar las posiciones, se creó una instancia superior que juntaba el mando de ambas ramas de la aviación. Denominado Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército⁷, el nuevo organismo tenía nivel de cuerpo, equivalente al comando de las armas terrestres. Dependía directamente del Ministerio de Guerra y del Inspector General a los fines de la preparación para el empleo bélico.

A órdenes de ese Comando actuaban la Dirección de Material, las divisiones aéreas (más de una en los planes), y un nuevo organismo denominado Inspector de la Defensa Antiaérea del Territorio. A este último se le fijaron sólo funciones de asesoramiento que obedecían, en parte, a las nuevas ideas sobre la Defensa Nacional que había preconizado el coronel Zuloaga. Aunque, también, pudo ser una toma de conciencia de la nueva amenaza que ya se cernía sobre las ciudades: el peligro aéreo.

Es preciso recordar que el 18 de julio de 1936 había estallado la Guerra Civil Española.

Las reorganizaciones operadas en ese año fueron el punto de partida del proceso que desembocaría en 1945 con la transformación del Comando de Aviación Militar del Ejército en la Secretaría de Aeronáutica; y dependiente de esta, la Fuerza Aérea Argentina como tercera rama de la Defensa Nacional. Tanto es así que, la primera promoción del Arma de Aviación del Ejército creada en 1936 constituye la Promoción 1 de los oficiales egresados de la Escuela de Aviación Militar. El alumbramiento, sin embargo, no sería largo y difícil. En el camino quedaba mucha maleza por desbrozar; opiniones, intereses, innumerables apreciaciones encontradas sobre el verdadero alcance del Poder Aéreo.

A partir de este crucial 1936, las marchas y contramarchas serán incesantes y no harán más que dejar al descubierto las repercusiones de las medidas que se adaptaban a los países más adelantados. Además, se notarán los efectos de las pujas internas del Ejército. Pujas de buena fe entre diferentes concepciones de organizar la aeronáutica militar; pujas sectoriales atadas al interés mezquino de no perder el control de un elemento bélico que ya se sabía decisivo en los enfrentamientos armados.

En los títulos siguientes se desarrollan los pensamientos de distinguidos oficiales que, con solvencia académica, expusieron sus opiniones sobre la organización de los elementos que conformaban, la conducción de la aeronáutica nacional.

ARISTÓBULO FIDEL REYES (1896-1960)

En momentos en que se registraba el avance guaraní hacia la zona petrolera boliviana en la guerra del Chaco, el mayor Reyes se sumó a la legión de estudiosos que trataban de arrojar luz a la discusión sobre el papel que debía jugar la aviación militar dentro del esquema de la Defensa Nacional. El 17 de agosto de 1934, uno de los doctrinarios aeronáuticos militares de mayor producción literaria de la época en que la Fuerza Aérea formaba parte del Ejército dictó una conferencia en el Círculo Militar⁸.

La exposición, un prolijo inventario de las distintas teorías vigentes en el mundo sobre el empleo del Poder Aéreo, fue publicada con el título «La participación de la aviación en las contiendas sudamericanas». Por la gravitación que, en la reforma de 1936, sin lugar a dudas tendrían los conceptos de quien alcanzaría la jerarquía de brigadier mayor, se analizan los puntos más importantes.

Comenzaba estableciendo un paralelo, avalado con parámetros concretos, entre el potencial aéreo argentino y el de los posibles adversarios del marco regional. Proponía una organización de la fuerza aérea basada en un estudio de las responsabilidades operacionales y en un pormenorizado cálculo del esfuerzo. “Con la paz de Versalles los archivos de guerra se movilizan; hay que exprimirlos para que suelten el secreto de la futura victoria”, dijo a modo de introducción. Después, aseguró que franceses, alemanes, ingleses e italianos discutían sobre lo que sería capaz de rendir la aviación en la próxima guerra. Al respecto, se habían definido dos doctrinas con perfiles nítidos: la aviación de cooperación y la autónoma.

La primera retenía a las fuerzas aéreas en calidad de elementos auxiliares dependientes de los ejércitos y de las marinas. Las operaciones aéreas en esta condición se reducían a explorar, reconocer, reglar el tiro artillero, combatir los aviones enemigos que sobrevolasen las zonas ocupadas por las fuerzas propias, bombardear los dispositivos de retaguardia y cooperar con el combate de superficie acompañando a la infantería y atacando los blancos que se opusieran a su avance.

La segunda doctrina aspiraba a que la fuerza aérea fuera un arma independiente con la misma jerarquía que las de mar y tierra. Concebía a la aviación militar como el vértice de la trayectoria de la Defensa Nacional. Los ejércitos y las marinas debían darle parte de su savia y de su sangre para robustecer la vitalidad de su ataque. De acuerdo con ese fundamento, no se debía distraer un solo esfuerzo, un solo peso en dirección excéntrica al logro de una potencia aérea ofensiva aplastadora. Al menos en el inicio de las operaciones, toda la energía debía destinarse a conquistar la superioridad aérea. El general Dohuet, nervio y motor de esa teoría, afirmaba que sustraer aviones de ese objetivo conducía al fracaso.

Entre ambas doctrinas se levantaba una tercera, intermedia, que estimaba indispensable y vital el dominio del aire, pero reconocía la necesidad de que tanto los ejércitos como las marinas tuvieran sus apoyos aéreos. Una fuerza del aire organizada sobre este principio debía estar capacitada para actuar en forma independiente atacando la profundidad de la zona del interior y, al mismo tiempo, cooperar con las fuerzas de superficie. Esta conclusión, que hubiera parecido un dislate en la I Guerra Mundial, no era tal en la mitad de los treinta, a la vista de los progresos

registrados en las potencias de los motores, en el equipamiento de las aeronaves de guerra, en el perfeccionamiento de las armas de a bordo (ametralladoras y cañones), y en las bombas y municiones que podían arrojarse contra los blancos de superficie.

El mayor Reyes dedicó gran parte de la conferencia a parangonar las capacidades de la Argentina, con las de Brasil y de Chile, poderosos vecinos con los que, en más de una oportunidad, se estuvo a punto de resolver conflictos con el uso de la fuerza.

Brasil, en 1927, le había otorgado a su aviación militar el carácter de arma, medida que le permitió aumentar la cohesión para la guerra. Las previsiones adoptadas a partir de entonces lo situaron a la cabeza de las naciones sudamericanas. Disponía de material de vuelo moderno y de altas *performances*: los Vought Corsair V-65 y Curtiss Falcon de combate, equipados con motores de aproximadamente 600 hp, desarrollaban velocidades de hasta 289 km/h, subían a más de 6000 metros y eran capaces de transportar 250 kilos de explosivo a 1100 kilómetros. Los doce hidroaviones Savoia Marchetti, que cruzaron el Atlántico Sur comandados por Italo Balbo, eran bimotores con una potencia global de 1600 hp, volaban a 280 km/h y subían a 5000 metros. Su alcance era de 2250 kilómetros, y podían transportar 1000 kilos de carga de pago.

Además, Brasil disponía de otras máquinas importantes en su parque aéreo militar, civil y comercial, que potenciaban su capacidad bélica. Por ejemplo: Potez 25, Amiot, Lioré, Martín, Fairey III F., Bellanca, Dornier, Laté, Junkers, y Sikorsky. Las bodegas reunidas de estos aparatos le daban una posibilidad de transporte aéreo cercana a las 100 toneladas a 500 kilómetros ó, 20 a 1200.

Chile, por otro lado, el 21 de marzo de 1930, había fusionado las armas aéreas del Ejército y de la Armada en una entidad autónoma con categoría de subsecretaría de aeronáutica. Con esta medida se constituyó en el primer país de América del Sur en organizar una fuerza aérea independiente. Entre sus aviones militares, contaba con bombarderos Junkers R.42, trimotores de una velocidad próxima a los 200 km/h, capaces de llevar 1200 kilogramos de armas a un radio de acción de 600 kilómetros. Poseía, además, los Curtiss Falcon de 250 km/h, 6000 metros de techo y con posibilidad de transportar 250 kilos a 500 kilómetros; y los Vickers Vixen que volaban a 6400 metros, con un radio de acción de 600 kilómetros y 450 kilos de carga. Por último, con los Fairchild, Ford, Sikorsky y Laté de la aviación comercial, Chile tenía una capacidad estimada

de transporte de 45 toneladas con un radio de 600 kilómetros o 25 con 850, o 10 con 1200.

«Es preciso saber que, si estalla un conflicto en forma simultánea desde las fronteras este y oeste –especulaba el mayor Reyes–, todos los puntos vitales serían alcanzados. (...) Ni Salta ni Comodoro Rivadavia, por tomar puntos extremos, se substraerían a los efectos de la guerra aérea, dado que la primera podría ser tocada desde el Norte con unas 50 toneladas de bombas y la segunda, desde el Oeste y aún desde el Este, con una carga total de 30 toneladas. Y si el conjunto cayera en un solo punto, por ejemplo en el Centro de Poder Buenos Aires, se recibiría la visita de no menos de trescientos aviones con unas 200 toneladas de distintas cargas agresivas (explosivos de alto poder, gases venenosos, materias incendiarias y otras).»

Las secuelas de un ataque de esa naturaleza serían impredecibles. Necesariamente se produciría una interrupción profunda del aparato estatal que, por evitar más angustias a la población, pediría el cese de la lucha a cualquier precio. Para enfrentar ese adversario potencial, en 1934 la aviación militar nacional oponía sólo diez Dewoitine D.21 que si bien tenían un techo operativo de 8000 metros, su velocidad máxima no superaba los 232 km/h (cinco, en El Palomar; y cinco, en Los Tamarindos).

De todos modos, de acuerdo con lo demostrado en Europa, debido a que ni la mejor aviación de caza podía neutralizar los efectos devastadores de un ataque masivo, la **aviación de represalia** constituía la mejor solución al problema de la defensa aérea. Es decir, una fuerza de bombarderos que, ante el hostigamiento de la propia zona del interior, estuviera en condiciones de devolver golpe por golpe, y atacar los puntos vitales del territorio enemigo.

En el caso argentino, se necesitaba disponer en forma permanente de una aviación que pudiera replicar, con alrededor de trescientos aviones, a los ataques aéreos provenientes desde todas las fronteras. La cifra equivalía al número aproximado de máquinas que los vecinos podían alinear con igual finalidad. En este análisis del mayor Reyes, por primera vez se empleó en la Argentina el término aviación de represalia para referirse a la de bombardeo. Terminología de los países firmantes del Tratado de Versalles que adoptaban posturas pseudopacifistas para no aparecer en la condición de belicistas.

Las fuerzas aéreas eran un instrumento estratégico por excelencia. Entre otras razones porque el alcance de sus medios,

sin cambiar de asentamiento, le permite intervenir sobre puntos alejados, entre sí, centenares de kilómetros. Asimismo, por la movilidad que los caracteriza, en la tarde de un día pueden operar desde bases situadas a 1000 kilómetros de las ocupadas en la mañana, reduciendo así las cifras de aviones requeridas para sobrepasar en algo al vecino más fuerte.

Con ese criterio, el programa mínimo se estimaba en doscientas máquinas de bombardeo, es decir, algunas más de las que podía poner en vuelo el gran vecino del Atlántico. Para hablar de unidades, serían tres regimientos y medio de bombardeo, con dos grupos de treinta aviones cada uno, aproximadamente.

Ahora bien, asumiendo que la lucha inicial sería por la superioridad aérea, y que la aviación de caza de los países vecinos fuera empleada exclusivamente en la defensa de la zona interior o en la protección del ejército en operaciones, las formaciones de bombardeo de represalia tendrían que afrontar una oposición evaluada en cincuenta máquinas en el Este; cincuenta en el Oeste; y cincuenta en el Norte. Además, si se sufriera en Buenos Aires un ataque desde el Este, nada impediría que la masa de atacantes enemigos fueran precedidos por cincuenta máquinas de caza, a fin de protegerlos. En ese caso, sería indispensable contar en la defensa local con interceptores suficientes para disputar con éxito el predominio del aire.

Esas consideraciones, definían las necesidades de disponer con, alrededor de, siete grupos de caza. A cada uno se lo preveía dotado con tres escuadrillas de nueve aviones, lo que arrojaba un total de ciento ochenta y nueve aviones de caza que debían ser modernos para enfrentar con alguna perspectiva de éxito el peligro aéreo que amenazaba al país.

En cuanto a los aviones de observación, se estimaban necesarios tres grupos de dos escuadrillas, con siete aviones cada una, complementados con aeronaves civiles preparadas para funciones militares. Se calculaba que, así, se podrían satisfacer los requerimientos de exploración aérea de los comandos de las fuerzas de superficie.

El mayor Aristóbulo Reyes retomaba la idea del mayor Fantini Pertiné. Los aviones requeridos para entrar en operaciones debían integrar la fuerza desde la paz. En la guerra solo se tenía que garantizar su continuidad y, si era posible, acrecentarla apelando a las reservas y a la producción autóctona. Asimismo, nunca debía descartarse la posibilidad de perder la batalla por

la superioridad o de que la aviación de combate fuera destruida en las bases, con lo cual, los ataques aéreos enemigos contra los puntos sensibles del territorio propio quedarían expeditos.

En estos casos, cobraba valor la teoría tan generalizada, y de la que resultaba difícil prescindir: una fuerza aérea que velara por la integridad territorial necesariamente tendría que ser mixta. Es decir, producto de un equilibrio entre la aviación ofensiva, la defensiva, las armas antiaéreas, y organizaciones de defensa pasiva. El balance integral de las capacidades de los sistemas era el que proporcionaba un mayor índice de seguridad general.

ENRIQUE LÓPEZ RIVAROLA

En un extenso artículo publicado en un diario de circulación masiva⁹, el coronel Rivarola rebatió, con argumentos bien fundamentados, los postulados que sostenían los aviadores para reivindicar la creación de una secretaría de aeronáutica y una fuerza aérea autónoma. Comenzó el estudio calificando al general italiano Giulio Dohuet de “apóstol más decidido de la guerra aérea integral o en masa por el dominio del espacio y de la decisión de la guerra por el avión”.

El coronel Rivarola utilizó el método inductivo para demostrar su tesis. Tras citar a los detractores de la teoría dohuetana, remitía a sus lectores al general francés Armengaud. En su obra *La aviación y la potencia ofensiva del instrumento de la guerra del mañana*, aunque en una manera no tan absoluta, llegaba a conclusiones semejantes a las del italiano: “No se concibe una victoria terrestre entre fuerzas más o menos equivalentes, si no se cuenta con una superioridad aérea bien neta. Por consiguiente será necesario crear una potente flota de bombardeo capaz de neutralizar la aviación adversaria en su propio territorio, a la vez de desarticular su sistema de comunicaciones y de movilización”.

Más adelante, el general francés decía que, en una hipótesis de conflicto, las fuerzas puramente terrestres serían impotentes. Una debilidad congénita que solo podría remediarse con el empleo de tropas mecanizadas y blindadas que maniobrasen asociadas con las armas aéreas. “La unión del tanque con el avión aumentará el rendimiento de la ofensiva, pero es el avión el instrumento que en el porvenir aumentará la vulnerabilidad del defensor”, sostenía el general Armengaud. En consecuencia, tanto los que preconizaban la ofensiva como el mejor modo de acción como los que se inclinaban por la defensiva, admitían la necesidad de que

existiera un ejército del aire independiente, fuerte y capaz de ganar el dominio del aire.

En el artículo «Los llamados ministerios del aire» publicado en *La Razón*, el coronel Rivarola reflexionaba sobre la conveniencia de que las soluciones que adoptasen los países para insertar la aviación en la estructura del estado debían responder a su situación geográfica y estratégica. Así también, a su honestidad frente a las restantes naciones. Analizaba los casos de Francia, Italia e Inglaterra que desde hacía varios años habían creado sus Ministerios del Aire.

En Gran Bretaña se justificada por su condición insular. Las únicas fuerzas que inicialmente tendrían que actuar en su defensa eran la marina y la aviación. De todos modos, enfatizaba el retroceso dado cuando, tras la concentración inicial de todas las aviaciones bajo el mando de la RAF en 1917, las unidades aéreas de cooperación de la marina habían regresado a depender de la Royal Navy.

En Francia, los reclamos de los militares de tierra y de mar, para que los aviadores, constituidos en Ejército del Aire, asegurasen su cooperación con ellos, se satisficieron en 1933 al organizar un Consejo Superior del Aire, con la categoría de instancia suprema de la defensa.

En la Italia de Mussolini ya se había creado un ministerio que reunía esos requisitos y, aunque el coronel Rivarola dudase de su eficacia, los militares italianos aseguraban que el Ministerio de la Defensa garantizaba la coordinación armónica de los esfuerzos de las tres fuerzas armadas.

El Japón y los Estados Unidos, sobre todo este último, eran los ejemplos más fecundos que esgrimía el coronel Rivarola para sostener que en la Argentina no debía crearse un ejército del aire autónomo y, menos aún, una secretaría de aeronáutica. Pese a la validez de los ejemplos tomados en su contexto, el autor no aclaraba el paralelo que existía entre los Estados Unidos y el Japón ni la diferencia entre éstos y la Argentina. Ambas potencias basaban su política de Defensa Nacional en la expansión y control de un área de influencia extraterritorial. Con la capacidad de los medios aéreos de esa época, tanto el Japón como los Estados Unidos sólo podían aprovechar la potencia bélica de las aeronaves desde los portaaviones de la armada o, incorporadas orgánicamente, en los ejércitos expedicionarios.

El gran dilema doctrinario a dilucidar, según el coronel Rivarola, no era si debía existir o no un ministerio de aeronáutica, sino hasta

qué punto la fuerza aérea independiente se podría transformar en un elemento preponderante sobre el ejército y la marina y si éstas serían sus auxiliares. La segunda opción consistía en emplear la aviación en estrecha cooperación con las fuerzas de superficie para, previa obtención del dominio del aire, actuar en conjunto y lograr los objetivos seleccionados por el comandante en jefe de tierra, mar y aire, en bien de la maniobra estratégica operacional.

La primera posibilidad, que la fuerza aérea conquistara el objetivo de guerra por sí sola, suponía disponer de la iniciativa para empeñar una poderosa fuerza de bombardeo capaz de quebrar la voluntad de lucha del adversario por el aniquilamiento de grandes masas de población. A la vez, requería contar con una inexpugnable aviación de caza que neutralizara todas las respuestas. Cuando aún no existían las armas termonucleares, ese objetivo se consideraba difícil de lograr, incluso con las municiones químicas. Sobre todo, se suponía que el ataque era un arma de doble filo por las represalias que atraerían contra la propia población.

El coronel Rivarola descartaba el principio de la supremacía de las fuerzas del aire preconizado por Dohuet, se inclinaba por seguir el ejemplo de Estados Unidos y conservar a la aviación en el Ejército. “Para la Argentina –decía– un ministerio del aire sería un monstruo de cabeza inmensa con un cuerpo raquítico que resultaría también demasiado costoso.”

JORGE BARTOLOMÉ CRESPO

Director General de Aeronáutica de 1929 a 1931, desde los primeros tiempos seguía de cerca el desarrollo de la aviación militar. En 1937 analizó las posibilidades institucionales de la aeronáutica¹⁰. El estudio comenzaba definiendo y clasificando las funciones que, a su criterio, debía cumplir. Afirmaba que la evolución del medio aéreo era irrefutable. Su progreso y actividad no retrocedía ni se detenía. Y todos los pueblos buscaban aprovecharlo en ese campo denominado océano aéreo que, hasta ese momento, estaba completamente desocupado y abierto a todas las rutas que el ser humano podía imaginar.

Básicamente, las funciones que cumplía la aeronáutica eran cuatro. **Militar**: medio de guerra utilizado en la defensa de los pueblos. **Comercial**: medio de transporte general de personas, correspondencias, valores y carga. **Contribuir a la economía nacional**: cooperación industrial, defensa de la producción

(fumigaciones), evacuación sanitaria, levantamiento aerofotográfico; y servicios de policía, bancarios, estudios científicos, transportes oficiales, y otros. Por último, la aeronáutica podía satisfacer necesidades **de carácter privado**: aerodeportivas, transporte de personas, trabajos particulares, turismo, demostraciones, y otras.

El siguiente aspecto que investigaba el coronel Crespo era la ubicación de la República Argentina y sus condiciones para el uso de la aeronáutica. Decía que el territorio, en su mayor extensión, estaba dentro de la zona templada de la América del Sur. La región, en general, disfrutaba de un clima excelente y era apta para toda germinación vegetal o reproducción animal. Esas circunstancias, unidas a los rasgos geofísicos, hacían que la especie humana encontrara aquí el mejor hábitat para su radicación.

Una gran porción del territorio continental argentino quedaba comprendida en la Unidad Geográfica del Plata. Con trazos morfológicos, climatológicos y biológicos uniformes, esta zona poseía una incontrastable homogeneidad. Propiedad que atraía la dinámica económica de los pueblos vecinos y los afectaba por pura gravitación geográfica.

La otra gran porción del territorio, la Unidad de la Patagonia, abarcaba una tercera parte del patrimonio nacional. Por las características morfológicas, dicha región ofrecía para la aeronavegación un atractivo tan fundamental para la vida y el futuro que muy bien podría compararse con el que brindaba el restante espacio aéreo argentino.

Los intereses económicos, sociales y políticos de los pueblos los impulsaban hacia los grandes puertos marítimos de cada región: Rosario, Buenos Aires y Bahía Blanca. Por lo tanto, era imprescindible aprovechar las actividades aeronáuticas que intensificaran las relaciones y multiplicasen las transacciones comerciales. Sin embargo, el coronel Crespo se mostraba escéptico ante los incentivos que pudiese ejercer la geografía. El desarrollo de la aviación estaba íntimamente relacionado con las necesidades del momento, con la capacidad técnica y económica y con las posibilidades del futuro próximo.

En ese sentido, la Argentina no era un país creador de la aeronáutica, ni científico ni industrial; otros eran los requisitos que se debían reunir si se pretendía que el desarrollo aéreo surgiera, en forma espontánea, de la acción y del esfuerzo industrial privado. Dicha incapacidad afectaba profundamente al crecimiento y

era un motivo más que suficiente para que el Estado nacional interviniera en una forma, hasta, artificial.

La aviación presentaba más interés colectivo que individual; porque buscaba y facilitaba, en primer término, la colaboración integral de las fuerzas vivas del pueblo. Esta dimensión nacional demandaba la creación de una verdadera conciencia aeronáutica en la población. La obligación de los gobernantes era, por lo tanto, difundir y facilitar a sus compatriotas el conocimiento del progreso en otros países, sus múltiples aplicaciones, las diferentes formas de influencia y acción en todos los campos del trabajo y del saber. Sólo así, en un plazo determinado, se podrían apreciar los verdaderos valores y las realizaciones más convenientes para los grandes intereses nacionales.

A continuación, se enjuiciaba la organización administrativa de la aeronáutica que, en la mayoría de los países, para satisfacer necesidades bélicas, se había desviado de las ideas originales de sus creadores. Según el coronel Crespo, la aviación había nacido como un mero recurso para impulsar el progreso del transporte de bienes y no como un medio de destrucción.

Existían otras causas que habían dificultado el gobierno y la administración de los intereses aeronáuticos. La primera, la ambivalencia de los primitivos aviones que, como ningún otro instrumento, podían cumplir funciones civiles y militares a la vez. El segundo inconveniente fue la desorientación inicial sobre la validez de las doctrinas de la guerra aérea que tendían a desviarse de la estrategia militar clásica, debido a los vaticinios fantásticos y a las teorías absolutistas del poder de la aviación.

Además de las dificultades mencionadas, se debía añadir la deficiente investigación de los factores directamente relacionados con las condiciones geográficas del país; los intereses militares terrestres que pretendían arrastrar tras de sí los mejores valores de la aviación civil. Por ejemplo, los intereses económicos relacionados con la construcción y los transportes aéreos. Por encima de todo, la ausencia de una adecuada organización de la aeronáutica, era atribuida a la inexperiencia y, hasta cierto punto, despreocupación de los gobernantes.

Alrededor de esas dificultades se visualizaban cuatro soluciones para gobernar y administrar la aviación y compatibilizar las necesidades civiles con las militares. Estas contemplaban la creación de uno o varios organismos superiores en distintos niveles del Estado.

1. Ministerio, órgano centralizador y único de todos los asuntos referentes a la materia.
2. Subsecretaría de Estado con el mismo fin, dependiente del ministerio de la Defensa Nacional o de alguno de los militares.
3. Fuerzas aéreas con prescindencia de los elementos civiles.
4. Tres mandos de aviaciones dependientes de los respectivos ministerios: civil, militar y naval.

Hasta ese momento, las organizaciones adoptadas por otros países se las podía agrupar en tres:

1. Administración y dirección de la aeronáutica militar y de la civil, unificadas en un solo órgano de gobierno (Ministerio del Aire).
2. Dirección y administración de la aviación civil subordinada al órgano militar.
3. Centralización de la conducción de la aviación civil y militar en un único ministerio de defensa. Este último criterio se aproximaba a la forma integral representada por el ministerio del aire.

En ninguno de los casos estudiados se había priorizado los intereses de la aviación civil, sino todo lo contrario, pues el fin principal había pasado por la defensa militar de la Nación. No obstante, se enfatizaba que se trataba de las potencias que, para mantener un *statu quo* político-militar debían supeditar al triunfo de sus fuerzas hasta los más serios principios de su organización civil.

En cuanto a los procedimientos organizativos se preferían los que consideraban el carácter único e integral de la aeronáutica, pero que al mismo tiempo adoptaban formas mixtas donde, si bien predominaba el régimen militar, la aviación civil conservaba la autonomía. Sea mediante un gobierno exclusivo, sea dependiente de otro organismo de estado.

El coronel Jorge Bartolomé Crespo, autor de este estudio, había regido los destinos de la aviación militar argentina entre el 15 de enero de 1929 y el 9 de septiembre de 1930 con el cargo de director general. Meses después de su alejamiento, el 28 de julio de 1931, la Dirección de Aviación Civil salió del Ministerio de Defensa y, por razones no aclaradas debidamente en los considerandos del decreto que así lo dispuso, pasó a depender del Ministerio del Interior.

En el último apartado de su ensayo, al desarrollar sus puntos de vista sobre la interdependencia de la aviación civil y la militar, el coronel Crespo manifestaba algunas ideas que, de ser propias, lo

sindicarian, por el cargo y momento en que comandó la Dirección General, como el autor intelectual de la medida tomada en 1931 que apartó la aviación civil de la órbita de la cartera de guerra.

En efecto, luego de aceptar que el medio aéreo había resultado ser un gran instrumento tanto para la paz como para la guerra, sostenía que la separación de ambas funciones se acentuaba cada vez más, especialmente en las construcciones aeronáuticas y en la capacitación de su personal: combatientes y navegantes. Los progresos prácticos y científicos decían, día a día, cuál era su valor, cuáles sus condiciones y cuáles sus posibilidades; fuesen éstas civiles o militares. Posibilidades que, bien analizadas, permitían establecer categóricamente que ambas funciones en sustancia eran diferentes.

«La aviación civil y la aviación militar son de formas operativas y de finalidades no solamente distintas sino antagónicas. Cada una de ellas tiene sus propios problemas que resolver; problemas que se bifurcan y se alejan a medida que progresan y evolucionan.»

Estas consideraciones indujeron al coronel Crespo a anticipar que no resultaba lógico amalgamar en una sola organización la conducción de la aviación civil con la militar. Avaló esa conclusión afirmando que era inconveniente poner temas militares en manos de funcionarios que no tuvieran responsabilidad en la preparación del país para la guerra, del mismo modo que, poner bajo la conducción militar los intereses de la aviación civil que, según él, eran antagónicos. Rubricó su análisis sosteniendo que sería inadecuado y, más bien, imprudente pensar en formar un único organismo con funciones contrapuestas. Técnica y económicamente eran dos situaciones a encarar y a resolver bajo bases distintas.

JORGE JUAN MANNI

El jefe del estado mayor de la División Aérea 1, coronel Manni, escribió en 1937¹¹ que la reestructuración de 1936 había marcado uno de los grandes jalones en la historia de la aeronáutica militar argentina. «La Dirección General de Aeronáutica había ya terminado su ciclo y agotado sus posibilidades.» La supuesta conquista consistía en haber escindido la conducción operativa de la aviación y la dirección de sus asuntos logísticos y técnicos, y la creación de un Comando de División Aérea disponiéndose, así, de una gran unidad de combate con las funciones propias de los demás estados mayores del Ejército.

Al referirse a las funciones logísticas, el coronel Manni sostenía que con las secciones administrativas, los parques, los talleres, y la gran fábrica de Córdoba, se había formado la Dirección del Material. Bajo la dependencia directa del ministro de Guerra, era la encargada de proveer, a la gran unidad operativa, los medios necesarios para su entrenamiento y accionar, tanto en la paz como en la guerra.

Al mismo tiempo, el traslado de la Escuela Militar de Aviación a la capital mediterránea, que se llevó consigo los cadetes de 4.º año del Colegio Militar, representó un progreso en el reclutamiento de los aviadores, uno de los grandes problemas de la aviación hasta ese momento; en tanto que cinco oficiales fueron incorporados a la Escuela Superior de Guerra.

Posteriormente (a fines de 1936), el Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército unió bajo su dependencia la División Aérea, la Escuela, la Dirección del Material y un organismo inédito hasta ese momento: la Inspección de Defensa Antiaérea. Dicho comando controlaba las unidades destinadas a defender los blancos del Poder Nacional. Su importancia radicó en que allanaba el camino para la creación de la Fuerza Aérea de la Nación.

El coronel Manni resumía la finalidad de cada gran repartición: la Dirección del Material adquiría o fabricaba los aviones y los proveía; el comandante de la división mantenía los regimientos en condiciones de entrar en guerra; las escuelas, renovaban y perfeccionaban el cuerpo de pilotos; la Defensa Antiaérea preparaba la protección del país y del Ejército contra el peligro aéreo.

El comandante de las Fuerzas Aéreas orientaba, coordinaba y fiscalizaba, en tanto que el antiguo director general de Aeronáutica debía ser estratega y, simultáneamente, dirigir la más rutinaria de las funciones.

«Ahora cada uno en su órbita –concluía el coronel Manni que de inmediato añadía–: Por fin, después de años de sacrificios, después de grandes y desproporcionados tributos de sangre, la Fuerza Aérea será una realidad. Los resultados de la obra de 1936, solo serán palpables a fin de 1937. Guardarán el cielo de la República dos divisiones aéreas, seis bizarros regimientos; sus aviones embanderados de azul y blanco y bajo la señal de la cruz serán el más sólido baluarte de la dignidad argentina y de la civilización cristiana.»

ARMANDO VERDAGUER

Pertenciente al Arma de Artillería, el general Verdaguer sucedió al coronel de Aviación Ángel María Zuloaga, entre 1936 y 1938.

Primero, en el comando de la División Aérea 1; y, luego, en las Fuerzas Aéreas del Ejército. Convencido defensor de la estructura de la aviación militar diseñada en 1935, afirmaba que esa orgánica se estaba aproximando a la de una Fuerza Aérea Argentina capaz de cooperar eficientemente en la Defensa Nacional, en estrecha unión con el Ejército y la Marina de guerra.

El general Verdaguer cifraba sus esperanzas en que, para fines de 1937, la aviación militar alcanzaría el principio de la organización definitiva. Grandes unidades de aviación, robustecidas con una adecuada dotación de aviones modernos, estarían en condiciones de actuar en la Defensa Nacional. Sería, así, una nueva fuerza que, chica o grande, tendría la importancia que se derivaba de su posible empleo. Un Ejército de reducidas proporciones de una nación pequeña debe organizarse, instruirse y emplearse bajo los mismos principios que aquellos de las grandes potencias.

«Un ejército del aire existe y siempre constituirá una fuerza, con cien aviones o con diez mil, con tal de que sus medios guarden relación con la capacidad bélica de los posibles adversarios.» Una organización armada de esas características no debía ser confundida con la aviación de cooperación del ejército o de la marina, y tendría que formarse con una masa ofensiva y defensiva, vale decir con la aviación de bombardeo y de caza.

Esa fuerza aérea, desde antes de la iniciación de las hostilidades, estaría en condiciones de ejecutar misiones propias. Aún en tiempos de paz, debería desarrollar la aptitud de atacar al enemigo y proteger su propio país, incluso, cuando el ejército y la marina estuvieran recién movilizándose sus fuerzas. Verdaderas alas armadas de la Patria, desde lo alto, deberían proteger el alistamiento de las dos fuerzas hermanas, las zonas de concentración y, tras la ruptura del fuego, cooperar con la batalla terrestre o naval concurriendo con toda su potencia al centro de gravedad elegido por el comandante en jefe de la Defensa Nacional, o por el comandante del Ejército o de la flota a la cual debía apoyar.

Una de las misiones de la fuerza aérea sería, entonces, preparar la aviación auxiliar del ejército y por qué no, también, la aviación auxiliar de la marina. Estos elementos de cooperación, si bien, por razones de gobierno, instrucción y administración formarían parte de la fuerza aérea, tendrían misiones propias de apoyo a los elementos de superficie. Sus aviones serían los medios de exploración que le facilitarían a los comandos descubrir lo que no alcanzaban a ver. Es decir, buscar al enemigo; contribuir al reglaje

y dirección del tiro de la artillería, y establecer las comunicaciones entre comandos y tropas. Las unidades dotadas con aeronaves, que el Ejército llamaba de observación, deberían subordinarse a los Comandos de Ejército, División de Ejército y Cuerpo de Caballería y, ser empleados según su criterio. La fuerza aérea los preparaba, los instruía y, también, mantenía sus efectivos durante las operaciones.

En su análisis el general Verdaguer avanzaba en la definición de las responsabilidades de la futura fuerza armada del aire. No era concebible que existieran en una nación dos ejércitos o dos marinas de guerra independientes, ni aun cuando se les fijara la misión de unirse y cooperar cuando fuese necesario. De igual modo, tampoco se concebía que coexistieran dos ejércitos del aire porque su grado de eficiencia **sólo sería óptimo cuando estuviesen adiestrados y empleados bajo un comando único**. El aire cubría por igual la tierra y los mares. La fuerza aérea actuaría, normalmente, en operaciones conjuntas con el ejército, con la marina o con ambas a la vez. No era aceptable pensar en que pudiera existir una fuerza aeronaval y otra fuerza aeroterrestre.

La organización de una tercera fuerza armada independiente que unificara la conducción de los medios aéreos obedecía a esos conceptos. Tras esa manifestación escrita y publicada en 1937, el general Verdaguer concluyó afirmando que “no era necesario ni conveniente crear un ministerio del aire”. Es decir, su concepción limitaba la misión de la fuerza aérea a tareas estrictamente militares y, para garantizar el cumplimiento de las funciones de apoyo, aseguraba que no se le debía otorgar la autonomía a la aviación, “hasta tanto se constituyese un organismo que centralizara el mando y asegurase la eficiente cooperación de las FF.AA.”. En el ínterin, tendría que proseguir desarrollándose bajo su actual dependencia, que debía ampliar su misión con la designación de Ministerio de Guerra y Aviación¹².

El general Verdaguer, que en su concepción descartaba las operaciones aéreas independientes, ¿habrá sentido los desastres del conflicto de Malvinas, en 1982, referidos a la pobre conducción unificada de los medios aéreos de la Nación, de la FAA por un lado y de la Armada por el otro?

MARTÍN RAFAEL CAIRÓ¹³

«El hecho brutal, pero innegable que debe imponerse y sacudir nuestras mentes, es que, en el estado actual del desarrollo

aeronáutico, ni el ejército más fuerte emplazado sobre los Alpes ni la marina más poderosa vigilando nuestros mares podría oponerse en forma efectiva a que un enemigo aéreo convenientemente preparado destruyera, si ese fuera su beneplácito, Roma, Milán, Venecia o cualquiera de nuestras ciudades.»

Con la transcripción de ese pensamiento del general Douhet, el capitán Cairó defendía la creación de la fuerza aérea independiente, una medida que los mandos del Ejército aún no estaban dispuestos a tomar. Tras hacer constar que no lo animaba ningún afán disolvente de las instituciones armadas, sostenía que una aviación autónoma era solo una parte del complejo mecanismo de la Defensa Nacional. Nadie la suponía con un poder capaz de llevar por sí sola la resolución de una guerra o de efectuarla por cuenta propia.

Fundamentaba la existencia de una fuerza armada aérea que asumiera bajo un comando único la conducción de todos los medios de aviación del país, “incluso de la marina”:

1. Además de que los aviones, en esencia, diferían de los elementos terrestres y marítimos, las exigencias psicofísicas del personal que los operaba y la organización técnica e industrial que los producían y mantenían eran diferentes.
2. Las fuerzas aéreas podían actuar en cualquier momento y lugar, mientras que las acciones de superficie estaban condicionadas por los tiempos de movilización y desplazamiento y por las barreras geográficas.
3. Los ataques aéreos se podían descargar no solo en las zonas de combate de los ejércitos y las marinas, sino también en la zona del interior.
4. La aviación tenía capacidad de reacción inmediata y podía hacer sentir sus efectos mucho antes que los medios de superficie.
5. Las acciones en el aire no estaban supeditadas a la marcha de las que se ejecutaban en la tierra o en el mar porque se desarrollaban en un ámbito operativo distinto.
6. Las operaciones conjuntas de los medios aéreos con los terrestres y marítimos eran eventuales y daban resultados concretos aunque no estuviesen combinadas con ellas.

De acuerdo con las funciones que la experiencia bélica había definido para la aviación militar y, cuando el transporte aéreo todavía no se había desarrollado con peso operacional, el capitán Cairó sugería que la fuerza aérea independiente se dividiese en las siguientes especialidades:

1. Aviación ofensiva. Bombardeo pesado y de asalto o ataque.
2. Aviación de protección (defensa aérea directa e indirecta).
3. Aviación de exploración.
4. Aviación auxiliar o de apoyo para la marina y para el ejército.

MANDO UNIFICADO

El comando único para conducir la guerra, exigido por el general Verdaguer como condición *sine qua non* para otorgar la autonomía de la aviación militar fue un concepto ampliado, apoyado o rebatido por la prensa especializada. Lo primero que se objetaba era el origen artillero del comandante de la Fuerza Aérea del Ejército que había establecido ese requisito.

Un columnista de 1936¹⁴ decía que esa designación para comandar la División Aérea recién creada, sólo podía ser “un accidente circunstancial y de corta duración”, puesto que si se justificaba por la “carencia de oficiales superiores aviadores no se hacía más que dejar al descubierto los errores con que había sido conducida anteriormente”.

El artículo citado, también, cuestionaba que no se hubiese creado una subsecretaría del aire que unificase la dirección de todos los componentes del Poder Aéreo Nacional, civiles y militares. El error ponía en evidencia la incompreensión del problema aéreo por los órganos superiores de gobierno. De acuerdo con ese parecer, la aviación militar encontraría el cauce indicado para evolucionar solo cuando “las demás fuerzas le reconocieran el papel que le correspondía” y se crease el comando, “propio e idóneo, llamado a reunir el conjunto de los elementos aéreos para orientarlo en el sentido más conveniente para la Defensa Nacional”.

Otros medios de prensa celebraban que la reorganización apuntara a constituir una subsecretaría que aunase el gobierno de los elementos dispersos de las aviaciones del Ejército, de la Marina, la civil y la comercial. En cambio, no compartían en absoluto el criterio de que dicho organismo se crease en un “más adelante” incierto, “cuando los efectivos y el crecimiento de la aviación señalasen la oportunidad.” En resumen, decían, las modificaciones orgánicas de 1936 mantenían en pie y sin variaciones “los problemas de base de la aeronáutica nacional”¹⁵.

Además de las deficiencias apuntadas, un cronista identificado con el seudónimo de Aviator, denunció las ambigüedades que se escondían detrás del programa de adquisiciones. Para empezar, se habían asignado casi los mismos recursos financieros para

reequ岸par a la aviación militar (veintidós millones) que a la aviación naval (veinte millones). Esa enorme erogación se había efectuado sin ninguna orientación del desarrollo de la aeronáutica. ¿Existe un plan orgánico claro y definido?, o ¿simplemente se ha sancionado una ley de inversiones y dejado que las cosas importantes se resuelvan solas?, se preguntaba.

Aviator respondía los interrogantes describiendo las reparticiones que intervenían en los asuntos aéreos. El Ministerio de Guerra y su órgano asesor, la Dirección de Aeronáutica Militar. El de Marina y la Dirección de Aviación Naval. El del Interior y, entre otras direcciones, la de Aviación Civil. El de Obras Púबlicas y su participación en la inoperante Comisión del Aeropuerto de Buenos Aires. Por último, el Ministerio de Agricultura del que dependían los servicios meteorológicos. Mientras los cinco ministerios intervenían, la aviación militar y la naval continuaban siendo armas auxiliares; del aeropuerto nada se sabía; la aviación civil se regía por decretos del Poder Ejecutivo; y la comercial carecía de fiscalización y de un organismo nacional que regulara el tránsito aéreo nacional.

La existencia de dos fuerzas aéreas, una del Ejército y otra de la Marina, también, merecía los reparos de Aviator. Cuestionaba que la Aviación Naval, pese a estar representada en la Comisión Especial de adquisiciones, hubiese enviado una delegación a los Estados Unidos para estudiar y probablemente comprar en forma directa los aviones que le hacían falta. ¿No era propósito del Poder Ejecutivo que todo el material aéreo de guerra fuese uniforme?, concluía¹⁶.

El bicefalismo de la conducción de la aviación de guerra argentina (Ejército y Marina), advertido a partir de la creación de la Escuela de Aviación en 1912, acentuado en 1926 cuando se dictó la primera regulación del tránsito aéreo, afloraba nuevamente con crudeza en 1936. Una dualidad apoyada, por cierto, sobre sólidas bases doctrinarias, pero que eran aplicables más que nada en potencias marítimas o con posesiones coloniales en ultramar cuyos objetivos nacionales les demandaban proyectar el Poder Militar más allá de las aguas territoriales. En el caso argentino, la división solo servía para debilitar la efectividad del empleo de los aviones de combate nacionales. Debilidad que, por falta de una conducción política superior suficientemente esclarecida y fuerte para hacer acatar sus decisiones, se prolongó a lo largo del siglo xx, incluso en la hora suprema del conflicto de Malvinas.

Al respecto, las teorías a mediados de los años treinta sostenían que, si bien era erróneo afirmar que los ataques aéreos

podrían decidir las guerras, la facultad de la aviación de maniobrar en las tres dimensiones la presentaba como un factor poderoso para actuar por encima de las otras fuerzas; cooperar armónicamente con las acciones de los elementos terrestres y marinos; servir de vínculo entre ellas; y llevar al interior del enemigo la potencia destructora de los explosivos y el pánico de la guerra química.

Un arma de esa naturaleza, destinada a actuar desde el primer momento en la forma indicada, debía, necesariamente, estar reunida bajo un solo comando. La unidad de doctrina, de empleo, y del adiestramiento del personal así lo exigían. Al igual que la conveniencia de no malgastar fondos en aviones de caza y de bombardeo de características diferentes que encarecieran su obtención y mantenimiento¹⁷. De todos modos, se insistía en que debía existir una autoridad superior a las tres fuerzas armadas que asegurase el empeñamiento coordinado y conjunto de la capacidad ofensiva de Poder Terrestre, Naval y Aéreo.

Uno de los estudios decía que se analizaba la conveniencia de organizar a las fuerzas de aire, mar y tierra bajo un comando único. Se reconocía que las armas modernas (vehículos automóviles, radiocomunicaciones y aviación), habían cambiado drásticamente la guerra. En especial, en lo atinente al enorme consumo de municiones, explosivos, combustibles y efectos de toda clase. Era imprescindible, por lo tanto, racionalizar la utilización de los recursos existentes y los que obtenidos por la movilización. Para la Argentina se consideraba prioritario organizar un comando único desde tiempo de paz y con vigencia permanente.

La entidad que comandase las FF.AA. argentinas debía tener amplia autoridad sobre ellas. Los organismos colegiados de asesoramiento, carentes de mando efectivo, serían instituciones que harían poco o nada. En 1937 se pensaba que una manera práctica y eficiente de resolver ese problema consistía en crear un ministerio de defensa nacional que tuviese a su cargo la implementación de las políticas de estado. Dependiendo de dicha cartera, el comando único se ocuparía de fijar y hacer cumplir las misiones específicamente militares, sin mezclarse con los avatares de la política ni con las discusiones partidarias¹⁸.

Sobre el mismo tema, en 1937 se puso de moda el eslogan de que había que obtener la supremacía en el aire para defender la superficie. La fórmula sintetizaba la mejor solución que, desde el punto de vista de los doctrinarios de las fuerzas terrestres o marinas, existía para concebir el empleo de la aviación. De acuerdo

con dichos teóricos, la aviación, con respecto a los elementos de superficie podría obrar con independencia, simultanear su acción o auxiliar directamente, es decir: cooperar, prescindir o servir.

Para el hombre de tierra, en general, el aviador relacionaba los cometidos de su arma de acuerdo con su preferencia. Primero, prescindir; segundo, cooperar; y tercero, ayudar a las fuerzas de superficie. Pero era tan grande la cantidad de aparatos que se necesitaba para ganar la guerra con el empleo independiente de operaciones aéreas que absorbería todos los medios disponibles de la Nación, olvidándose que la marina y el ejército dejaban de existir cuando no disponían de unidades de aviación que satisficieran sus requerimientos de apoyo aéreo.

En el campo táctico, los ejércitos y las marinas pedían la “supremacía del aire para defender los mares y la tierra”. El eslogan resumía la “imprescindible necesidad de que existiera un comando único para todas las fuerzas de aire, mar y tierra, en condiciones de establecer entre ellas el enlace indispensable para asegurar su cooperación en tiempos de guerra”¹⁹.

CONCLUSIONES DE LA REORGANIZACIÓN DE 1936

De las ideas que se analizaron, entre 1934 y 1937, para decidir la creación del Arma de Aviación y el reordenamiento de los organismos vinculados con la aeronáutica, se pueden deducir las convicciones de la época. Convicciones acerca del significado del Poder Aéreo en el concierto de la Defensa Nacional, de la relación entre la aviación civil y la militar, de los principios de doctrina básica que la debían regir; en fin, convicciones sobre las medidas con que se podrían solucionar los problemas que suscitaban la inserción de ese medio, todavía reciente en las organizaciones de paz y de guerra del país.

1. En términos generales, se dudaba de la integridad del Poder Aéreo y de la necesidad de la economía de medio para conducirlo. Principios que, posteriormente, constituirían axiomas de la aeronáutica, se rechazaban como tales en 1936. Se opinaba que era más bien imprudente reunir bajo un mismo mando elementos con funciones antagónicas semejantes a las que cumplían la aviación civil y la militar.
2. En ese sentido, se visualizaban tres posibilidades de organización: a) ministerio del aire que administraba y dirigía la aviación militar y la civil; b) comando aeronáutico militar mixto, donde las funciones civiles se subordinaban a las

necesidades de la guerra; y c) gobierno independiente de dos organizaciones separadas, que administrasen cada uno por su lado la aviación civil y la militar.

3. Con respecto a la organización de la aviación militar, la mayoría no aceptaba que la Fuerza Aérea pudiese constituir un elemento capaz de alcanzar por sí misma un objetivo estratégico operacional y contribuir directamente al de guerra. Aunque era una idea difundida en otros países, en la Argentina solo se preveía usar la aviación militar en los niveles tácticos con la jerarquía de divisiones aéreas. Estas se integrarían en los cuerpos y constituirían las grandes unidades de batalla que actuarían en los teatros de operaciones. Las divisiones, a su vez, estarían compuestas por regimientos aéreos mixtos organizados con grupos de distinta especialidad operativa.
4. Mientras tanto, se continuaba aceptando que se podía compartimentar el aeroespacio y dividir las jurisdicciones de la aviación militar y de la naval. La Marina de guerra, con sus medios aéreos específicos embarcados o asentados en bases costeras, o con hidroaviones operando en ríos y aguas cerradas, lucharía para conquistar los objetivos estratégicos operacionales sobre el mar y los ríos interiores.
5. La distribución territorial prevista para las divisiones aéreas, si bien estaba elaborada sobre fines estratégicos válidos, omitía las características de versatilidad y movilidad de los aviones. Se pensaba que los regimientos aéreos mixtos debían equiparse, adiestrarse y radicarse en bases permanentes cuyo emplazamiento y especialidad operativa respondieran al requisito de ocupar posiciones relativas favorables para enfrentar las hipótesis de conflictos vigentes.
6. Uno de los grandes logros del Arma Aérea del Ejército de 1936 fue la nueva responsabilidad operacional que recibió: preparar la defensa aérea del país y del Ejército y resguardarlos del peligro aéreo.
7. La idea que reunía más adhesiones era la que proponía unir dentro de un mismo ministerio, denominado de Guerra y Aviación, a los comandos del arma aérea y de las armas terrestres. En esta orgánica los aviadores recibirían órdenes de ejecutar operaciones áreas independientes y de cooperación con las fuerzas de superficie.
8. En apariencias, el gran temor de los conductores de las fuerzas terrestres eran las ansias demasiado independentistas de los

aviadores. Sostenían que el aire era común a la tierra y al mar por lo que, la fuerza aérea tendría que efectuar, normalmente, operaciones combinadas con el ejército, con la marina o con ambas a la vez.

9. Si bien las opiniones estaban divididas, el único modelo de organización que las armas terrestres aceptaban para asegurarse la cooperación del apoyo aéreo era que la Fuerza Aérea Argentina continuase dependiendo del Ministerio de Guerra hasta que se creara un mando supremo unificado (estado mayor conjunto con atribuciones para ejercer el mando) que asegurase la eficiente acción conjunta entre las FF.AA.

¹ «Crisis de Doctrina», *Revista Aeronáutica Argentina*, N°27, mayo de 1936.

² Coronel Enrique López Rivarola, *La Razón*, 4 de marzo de 1936.

³ *La Razón*, 9 de junio de 1936.

⁴ Los Estados Unidos solamente constituirían su aeronáutica militar autónoma después de la II Guerra Mundial cuando el desarrollo de las superfortalezas volantes y su radio de acción intercontinental les permitió disponer de una fuerza de bombarderos estratégicos a la medida de sus necesidades.

⁵ Decreto 86172, 14 de julio de 1936, *Boletín Militar Reservado*, N°973.

⁶ Decreto 84725, 9 de junio de 1936, *2ª Parte Boletín Militar*, N°3142. Se cambió la denominación por El Plumerillo.

⁷ Decreto 95812, 11 de diciembre de 1936, *Boletín Militar Reservado*, N°1021.

⁸ Mayor A. Reyes, *La participación de la aviación en las contiendas americanas*, Tall Cersosimo y Cia. Buenos Aires, 1934.

⁹ «Consideraciones acerca de las Fuerzas Aéreas», *La Razón*, 4 de marzo de 1936.

¹⁰ Coronel Jorge B. Crespo, «La aeronáutica como institución», *Revista Militar*, N°432, enero de 1937.

¹¹ Coronel Jorge Manni, *La aeronáutica argentina 1937*, Editorial Internacional Press, 10 de mayo de 1937.

¹² General de brigada Armando Verdaguer, *La Aeronáutica Argentina 1937*, Editorial Internacional Press, 14 de mayo de 1937.

¹³ AVIA, *Revista Aeronáutica Argentina*, N°3, abril-mayo de 1936.

¹⁴ «Nueva reorganización de la aviación militar», *La Prensa*, 18 de julio de 1936.

¹⁵ «La nueva división aérea», *La Razón*, 20 de julio de 1936.

¹⁶En lugar de los Northrop la Armada adquirió los Vought Corsair V-142 de ataque y bombardeo.

¹⁷*Aeronáutica Argentina*, N°28, junio de 1936, pág. 605.

¹⁸El Comando Único, *Aeronáutica Argentina*, septiembre de 1937.

¹⁹Carlos Martínez Campos, *Revista Aeronáutica Argentina*, marzo de 1937.

CAPÍTULO VIII

ANTES DE LA II GUERRA MUNDIAL

En las postrimerías de la década de los treinta, la tecnología de los aviones militares propulsados con motores de combustión interna y asistidos por equipos de electrónica valvular estaba llegando al máximo esplendor. Por el momento, los rendimientos en velocidad, altura, radio de acción y carga máxima de pago parecían insuperables. Solo años después, en plena II Guerra, con el advenimiento de los motores de reacción y la introducción de los circuitos electrónicos en estado sólido se dará un salto cualitativo que cambiará las doctrinas conocidas.

En el interin, el sangriento enfrentamiento fratricida en la España republicana facilitó a las grandes potencias militaristas de la época un laboratorio para ensayar los progresos de sus máquinas aéreas. Esas experiencias, sumadas a los problemas que planteaban la operación de aviones de *performances* superiores en condiciones de vuelo a ciegas o en zonas congestionadas de tránsito, demandaron innovaciones en los equipos auxiliares, de tierra y de a bordo, y en la diagramación de nuevos procedimientos.

GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Las diferencias internas que dividían a la sociedad española y que cada tanto la desgarraban con sangrientos enfrentamientos se polarizaron al extremo el 18 de julio de 1936, cuando una fracción importante del Ejército, identificado con los valores tradicionales de la España isabelina se rebeló contra el gobierno republicano de orientación marxista. La mayor parte de los oficiales se adhirieron al bando rebelde al tiempo que el 95% de los suboficiales y pilotos militares permanecieron leales al gobierno. El general Francisco Franco Bahamonde, comandante de las tropas de los dominios españoles en África, se puso al frente de los rebeldes y se constituyó en el Ejército Nacional. Con esta división las fuerzas aéreas republicanas disponían de cuatro quintos del material de vuelo, en tanto que las nacionales solo contaban con el quinto restante y con la experiencia y agresividad de sus jefes.

Francia, presionada por el gobierno republicano envió a la península ibérica una importante cantidad de aviones de caza. En coincidencia, dos de las mayores potencias europeas, Alemania e Italia, suministraron al general Franco en Marruecos numerosas aeronaves de transporte Junkers Ju 52 y Savoia Marchetti S.81 con los que se tendió el primer puente aéreo de la historia de las guerras.

Entre agosto y octubre de 1936 los rebeldes cumplieron ochocientos sesenta y ocho vuelos trasladando personal y vituallas, cerca de catorce mil hombres y 500 toneladas, con los que se consolidó la zona liberada por los nacionalistas en el sur de España. Aún se comenta en aquel país la hazaña del piloto de un aeroclub que, en los comandos de un pequeño monomotor biplaza de turismo, efectuó en estos meses más de doscientos vuelos entre el África y la península transportando un soldado franquista en cada uno.

La Guerra Civil Española fue una verdadera probeta para que las potencias mundiales ensayaran las nuevas tecnologías y aplicaciones de la aviación militar. En primer término, de igual modo que se había demostrado en la I Guerra Mundial, la superioridad aérea constituyó la piedra basal sobre la que se edificaron los triunfos en los campos de batalla. El empleo de los bombarderos en tareas antibuque demostró su efectividad y cumplieron un papel descollante para los republicanos en los bloqueos de los puertos de Tánger y Málaga. Si bien en el aire no hubo grandes combates aéreos, quedó demostrada la influencia determinante que ejercían las *performances* de las aeronaves, pero sobre todo la habilidad de los pilotos de caza. Los italianos fueron los auténticos maestros gracias a la resistencia y maniobrabilidad de los Fiat CR 32.

Otro aspecto que se demostró en el polígono de ensayos español fue el desgaste de las tripulaciones sometidas al estrés del combate. Ambos bandos debieron apelar a los voluntarios extranjeros para suplir la deficiencia de pilotos habilitados en combate. Sobresalieron los alemanes de la Legión Cóndor, equipada con aviones de ese origen, y los italianos que se incorporaron en la legión extranjera de El Tercio español. Por el lado republicano, las ayudas verdaderamente efectivas (mil cuatrocientos nueve aviones) solo llegaron de la Rusia estalinista, y de algunos aventureros ingleses y norteamericanos escasamente confiables que volaban más que nada atraídos por la paga. Francia, en cambio, además de

que retaceó su contribución con aviones, aportó una docena de pilotos dirigidos por el genial escritor André Malraux que, con escasa experiencia bélica, exigió comandar una escuadrilla.

En las guerras civiles, por norma, los enemigos no desean afectarse los objetivos del poder de guerra que les son comunes. Por ejemplo, el sistema de combustible, el de comunicaciones, la población y otros de difícil y costosa recuperación. En general, buscan neutralizar la capacidad militar del adversario. Por ese motivo, en la Guerra Civil Española, la interdicción aérea táctica contra las columnas en movimientos y los puestos de comandos fue la operación más utilizada. Con tanta ferocidad peleaban que ambos bandos apelaron a todos los aviones que pudieran soltar una carga, y las bombas fueron desde las armas más sofisticadas que le proveían sus protectores hasta enormes piedras de las sierras. Los primeros bombarderos, diseñados con ese fin, que actuaron fueron los Potez 54 franceses para los republicanos y los S.81 italianos para los franquistas.

El enfrentamiento entre las aviaciones de ataque y de defensa fue una constante carrera por desarrollar nuevos procedimientos y recursos técnicos para neutralizar las ventajas. Más velocidad, mayor altura, escoltas más numerosas, aproximaciones en vuelos más bajos, sombrillas aéreas, ataques nocturnos, la radiolocalización y muchos otros. De todos modos, la única conclusión válida fue que nunca se debe esperar haber encontrado la panacea que asegure el triunfo en la próxima misión. El más triste de los ensayos de esta guerra fue el bombardeo en alfombra, pergeñado por la Kampfgruppe 88 y probado en la aldea vasca de Guernica, el 26 de abril de 1937.

Una compacta formación de He.51 se aproximó en vuelo bajo y, a una señal visual del guía, descargaron al mismo tiempo una verdadera cascada de seis bombas de 10 kilos cada uno. Detrás, cayó otro grupo de He.51 que ametralló la plaza y a la multitud que huía despavorida de la feria. En seguida llegaron numerosos He.111 que soltaron cargas de fragmentación y las primeras Napalm o bombas incendiarias usadas en operaciones reales. El ataque contra Guernica, por las mil seiscientas bajas civiles que causó, cifra superior a las provocadas en los cuatro años de la I Guerra Mundial, mereció el repudio internacional y fue una advertencia para las poblaciones.

Las interpretaciones doctrinarias que dio lugar la lucha en los cielos españoles fueron variadas y discutidas en nuestro país.

En los combates en el frente oriental de Madrid, vital para el control de la capital, ambos bandos empañaron sus recursos más valiosos. Se citaba, en especial, los nuevos trimotores del Reich que, además del lanzabombas potente, llegaron equipados con un pequeño cañón que disparaba municiones supersensibles que estallaban al menor roce. No obstante, de los doce iniciales, siete fueron abatidos por los caza republicanos de origen ruso.

Se afirmaba que los éxitos dependían más de la excelencia técnica de los aviones y de las armas que de los pilotos. Ni toda la pericia de los ases de la Gran Guerra reunida hubiera servido en estos modernos combates, donde la inteligencia y la habilidad del hombre fueron superadas por la perfección mecánica. Los contendientes de las dos partes habían sufrido numerosas bajas por esta causa.

Otra novedad difundida por la Guerra Española fue el carro de asalto. Los últimos modelos, además de la ametralladora, disponían de cañones antiaéreos. La finalidad de los blindados no consistía tanto en romper la líneas enemigas como proteger el avance de la infantería. Los infantes continuaron siendo imprescindibles par tomar las ciudades y los pueblos. Se podía parangonar la utilidad de las armas con la literatura afirmando que la artillería era el prólogo del drama; la aviación, el nudo; y la infantería, el desenlace. Igual que las aguafuertes que inmortalizaron las batallas napoleónicas, la caballería actuó a la manera de comparsa que daba mayor pomposidad a los cuadros. El principal enemigo de la infantería era, ahora, la aviación. Los pasajes rasantes de los aviones de caza ametrallando las tropas con armas que disparaban más de seiscientos municiones por minuto.

Contra la aviación, otra aviación era la preceptiva hasta ese momento. Sin embargo, a partir de la protección de los tanques con cañones antiaéreos, la infantería, también, los pudo rechazar con probabilidades de triunfo. Para librarse del fuego antiaéreo los aviones no tenían más remedio que subir y enfrentar la lucha en el aire, de igual forma que la tropa de tierra debía buscar el combate cuerpo a cuerpo para eludir del bombardeo de los aviones.¹

EL PELIGRO AÉREO

Las noticias que llegaban desde la Madre Patria encendieron luces de alarma en la comunidad hispánico-argentina y entre los militares profesionales. Sobre todo el ataque a Guernica fue discutido en público y objeto de especulaciones acerca de lo que se comenzó a

conocer como el **Peligro Aéreo**. La velocidad y el radio de acción de los aviones de combate recientes y la carga de guerra cada vez más potente de los proyectiles (explosivos, incendiarios y tóxicos) obligaban a los países a tomar medidas para protegerse de la nueva amenaza que podía caer desde los cielos.

Los bombardeos realizados en España por las fuerzas aéreas nacionalistas y leales sobre tropas y ciudades confirmaban la capacidad destructiva y de pánico que la teoría había adjudicado a la aviación. Las velocidades horizontales, 400 km/h, les permitían a los aparatos batir los objetivos en corto tiempo y eludir los cazas destinados a interceptarlos. Los techos de vuelo, superiores ya a los 9000 metros, les posibilitaban pasar desapercibidos de los vigías terrestres y caer de improviso sobre el blanco y sorprender los sistemas de puntería óptica de las defensas antiaéreas. Los radios de acción –cerca de los 2000 kilómetros– los ponía en condiciones de alcanzar los centros industriales, puentes, nudos de ferrocarriles, poblaciones, y otros ubicados en el corazón del país adversario. Debía considerarse, por lo tanto, que todo el territorio quedaba expuesto al peligro aéreo.

La capacidad de carga, entre 1000 y 3000 kilogramos de bombas, le concedía una gran potencia destructora contra las zonas de reunión de los efectivos y sobre los pertrechos almacenados en la superficie o a escasa profundidad, sin la debida protección antiaérea. Las bombas penetraban 18 metros de tierra natural, 3 metros de hormigón; y perforaban de cinco a seis pisos de un edificio común. Las cargas incendiarias ardían a temperaturas tan elevadas (2000 °C hasta 3000 °C) que resultaban ineficaces todos los esfuerzos por apagarlas. Por último, las cargas tóxicas, al desplazarse lentamente por el suelo, formaban una especie de niebla rastrera, letal para todos los seres animados que no tuviesen la protección adecuada.

Cualquier país que no concediera al peligro aéreo la importancia debida se exponía a ser castigado con la pérdida de las vidas de sus habitantes y con la destrucción de sus obras más preciadas. Por esa razón, los gobernantes, aun cuando orientasen la política externa por sendas pacifistas, debían inculcar en su pueblo los riesgos de la nueva modalidad de la guerra, la necesidad de colaborar con la organización de la defensa antiaérea, y acatar las normas de protección individual y colectiva que se prescribieran.

La percepción de la gravedad de los daños y perjuicios que traerían aparejados los ataques aéreos era tan fuerte que, incluso, la Sociedad

de las Naciones productora de cientos de utópicas prohibiciones, en junio de 1937, dirigiéndose a los gobernantes, les advirtió:

«El verdadero peligro mortal para una nación será el dormirse confiando en las convenciones internacionales para luego despertar sin contar con la suficiente protección. Es esencial que los pueblos sepan la terrible amenaza que se cierne sobre ellos.»²

ESCUELA DE APLICACIÓN

En nuestro país, la necesidad de perfeccionar el desempeño de los aviadores militares, en sintonía con el nuevo material y doctrinas de empleo, decidió a las autoridades a crear la Escuela de Aplicación en El Palomar, el 20 de abril de 1937³. El citado personal, luego de servir unos años en los regimientos aéreos volando y fogueándose como numerales, con el grado de teniente primero, era adiestrado en las técnicas más avanzadas. Asimismo, se lo capacitaba para comandar fracciones reducidas.

Por otro lado, los avances en la construcción de aviones multimotores y de aeronaves de alas rotativas permitieron que las aplicaciones bélicas de esos medios se perfeccionaran y adquiriesen características específicas y diferenciadas. Con el tiempo, las dos evolucionarían y darían origen a nuevas especialidades en las operaciones de la aviación militar.

PARACAIDISMO MILITAR

La Rusia soviética de Stalin, por la necesidad de movilizar numerosos efectivos y defender los rincones más alejados de su extensa frontera, se vio obligada a constituirse en uno de los primeros países en desarrollar el paracaidismo militar. En 1933, en el curso de un festival aéreo organizado en el aeropuerto de Tushino, cercano de Moscú, sesenta y dos paracaidistas deportivos se lanzaron en forma simultánea. La infantería del aire quedó oficialmente inaugurada a comienzos de 1934. Su presentación pública se hizo el 14 de septiembre de 1935, en las maniobras de Kiev, cuando se lanzaron seiscientos efectivos aerotransportados para apoyar una maniobra de envolvimiento.

En la República Argentina, el 19 de abril de 1926 se aprobó el primer reglamento sobre la matriculación y uso obligatorio de los paracaídas, elemento preservador de la vida de los aviadores civiles y militares. Sin embargo, la práctica deportiva del paracaidismo sólo se iniciaría diez años más adelante, el 16 de noviembre de 1937 cuando se creó el Club Argentino de Paracaidismo⁴.

El paracaidismo militar nació oficialmente, el 30 de noviembre de 1944, al inaugurarse la Escuela Militar de Paracaidistas en Córdoba, dirigida por el vicecomodoro Ulises E. Ibarra. Siguiendo el modelo de Alemania y de Italia, la infantería alada se inició como una rama de la Aviación Militar⁵. La escuela dependía de la Dirección de Institutos Aeronáuticos y este, del Comando en Jefe de Aeronáutica del Ministerio de Guerra.

Nuestro país fue el quinto que organizó una fuerza de combate aerotransportada. La primera promoción de paracaidistas militares –integrada por diez oficiales, y cincuenta y un suboficiales– egresó el 1 de marzo 1945⁶.

AERONAVES DE ALAS ROTATIVAS

A comienzos de 1937, el ingeniero español radicado en la Argentina, Juan Regés Aymá, adquirió en Inglaterra el autogiro La Cierva C.30. El 1 de julio de ese año, ante los mandos de la Aviación del Ejército, Regés efectuó una serie de demostraciones en la Base Aérea Militar de El Palomar. Dada la notable cualidad evidenciada, en octubre de 1937, el ingeniero fue invitado a participar con su máquina en tareas de observación y de reglaje del tiro de la artillería en los ejercicios cumplidos por el Grupo 2 de Artillería a Caballo, en San Miguel del Monte.

En 1938, el Ejército compró dos autogiros similares de última generación, que recibieron el mote de Langosta. El ingeniero Regés fue contratado como instructor. El 20 de septiembre el modelo armado con la matrícula N°1 efectuó su primer vuelo en El Palomar. Nació así la especialidad de las alas rotativas en el Ejército⁷.

Con respecto a la aplicación operativa de la nueva máquina, se aseguraba que había pasado el estado embrionario de los ensayos y era ya operativo. Apto para volar a 25 ó a 200 km/h, aterrizaba en forma vertical, sin rodar, y despegaba en una carrera tres a cuatro veces más corta que la de un avión de la misma capacidad. Era más fácil de manejar que los aeroplanos y ofrecía más seguridad pues no entraba en pérdida y tenía la posibilidad de aterrizar en autorrotación, cualidad que disminuía los porcentajes de accidentes por falla del motor.

En cuanto al posible empleo de los autogiros, las opiniones no coincidían. Sus constructores pronosticaban que, incluso, servirían para caza por su habilidad para volar casi detenido en el centro del círculo que describiera cualquier avión, y de enfrentarlo constantemente con la proa y con sus armas. La Cierva, también,

les había encontrado virtudes de bombardero, pues estacionado encima de los blancos disminuiría los errores circulares de las bombas que arrojase.

Sin embargo, la mayoría de los entendidos, colocaba paños fríos en el entusiasmo de los fabricantes y sólo rescataba de los autogiros las ventajas que ofrecía como medio de enlace del comando con las tropas en movimiento por la posibilidad de aterrizar en terrenos no preparados. Asimismo, dada su mayor libertad de movimiento, reemplazaba con creces a los globos en las tareas de observación y reglaje del tiro de la artillería⁸.

VUELO POR INSTRUMENTOS

Para la aviación militar, 1938 arrancó mal. El 9 de enero, el presidente Justo viajó a Paso de los Libres para, junto con su par brasileño doctor Getulio Vargas, inaugurar las obras de construcción del puente sobre el río Uruguay que uniría aquella ciudad con Uruguayana. La comitiva argentina se trasladó en dos aeronaves: un Lockheed 12B N°161 de El Palomar y un Electra MM1 de la Aviación Naval, escoltados por seis biplanos Curtiss Hawk III de caza.

Esa tarde, finalizada la ceremonia, el Electra de la marina despegó, con el general Justo a bordo, seguido por la escuadrilla escolta. El avión presidencial y uno de los Curtiss III llegaron a El Palomar pasadas las 20.30. Un cuarto de hora después los cinco biplanos restantes. Por el contrario, el Lockheed 12B piloteado por el jefe del Regimiento Aéreo N°1, teniente coronel José F. Bergamini, y copiloteado por el jefe del Grupo N°1 de Observación, mayor Víctor V. Vergani, terminó incrustado en un lugar casi inaccesible, en la confluencia de los ríos Itacumbú y Zona Honda, en territorio uruguayo⁹. Investigaciones recientes indican la posibilidad de que el piloto, por falta de conocimiento del vuelo por instrumentos o por la severidad de la turbulencia encontrada, hubiera perdido el control del avión y entrado en tirabuzón. Por su magnitud, fue la primera tragedia aérea que enlutó las alas militares de la Patria y que dejó al descubierto una de las grandes deficiencias del adiestramiento de esa época: el vuelo a ciegas.

A cuarenta días del desastre, el 20 de febrero de 1938, los doctores Roberto Marcelino Ortiz y Ramón S. Castillo, elegidos en los comicios del mes de octubre pasado, se hicieron cargo de la presidencia y vicepresidencia de la Nación. El 18 de febrero, para

asistir a la ceremonia de asunción había arribado a El Palomar una escuadrilla de bombarderos cuatrimotores B-17.

El Dr. Ortiz, impresionado por el accidente de Itacumbú, a pedido del general Verdaguer, le solicitó al jefe de la delegación norteamericana que gestionara el envío de una misión de la Fuerza Aérea del Ejército con funciones de asesoramiento e instrucción técnica y táctica. El requerimiento era razonable puesto que, tras las adquisiciones de 1935 y 1936, la mayoría de los aviones argentinos era de procedencia norteamericana.

MISIÓN AMERICANA

El 18 de mayo de 1938, el Secretario de Estado de los Estados Unidos anunció la firma de un contrato que preveía el traslado de una misión de ocho oficiales especialistas para asesorar a la aviación militar argentina. El mayor John Kenneth Cannon, destacado aviador, graduado de la Escuela Superior de Guerra de Fort Leavenworth, comandaba el contingente. Secundaban a Cannon, el mayor James M. Gillespie, piloto de bombardeo y oficial de mantenimiento; los capitanes Cornelius Cousland, Ellwood R. Quesada, Milton M. Towner (también especialista en armamento); y los tenientes primeros John Murtha, Millard L. Haskin y John L. Nedwood.

Resultaba evidente que, detrás del propósito de enseñar a los argentinos a volar por instrumentos y de auxiliarlos con la operación del nuevo material, subyacía el deseo de los Estados Unidos de contrarrestar la influencia alemana. Parte de esa política, y a instancias del mayor Cannon, el Departamento de Guerra abrió los institutos de la Aviación del Ejército norteamericano a veintiséis oficiales sudamericanos, siete de ellos argentinos.

El 7 de mayo de 1938¹⁰, el coronel Antonio Parodi fue confirmado en el comando de la aviación militar del Ejército con las sucesivas denominaciones que se le fue dando. El gran aviador conocido con el apodo de Murciélago por su histórico *raid* nocturno efectuado en 1916 condujo la aeronáutica militar entre esa fecha de 1938 y el 31 de diciembre de 1940¹¹. Durante su gestión, se produciría la transformación más profunda de la doctrina de empleo y procedimientos de la aviación militar. Transformación solo comparable, quizás, con la que ocurrirá veinte años más adelante cuando se adquieran los Beechcraft T-34 Mentor y los cazas supersónicos North American F-86 Sabre.

NUEVA REORGANIZACIÓN

En julio de 1938, en base al asesoramiento del mayor Cannon, la aviación militar fue reestructurada. Bajo la denominación de Comando de Aviación del Ejército, el cambio significó un retroceso en la senda emprendida en 1936 hacia la autonomía institucional de la Fuerza Aérea. Una vez más, se escindieron las funciones logísticas de las correspondientes a la formación y adiestramiento del personal y de comando de las unidades aéreas de combate.

La Fábrica Militar de Aviones de Córdoba fue subordinada a la Dirección General de Fabricaciones Militares; y la Dirección del Material Aeronáutico, al Cuartel Maestre General. Entretanto, al Comando de Aviación, dependiente del Inspector General, con nivel equivalente al de Cuerpo de Ejército, se le fijó la misión de entender en el comando, administración y gobierno de las unidades e institutos de la aeronáutica militar¹².

En cuanto a la constitución de las unidades, se desechó la estructura mixta y se la sustituyó por una que agrupaba las especialidades operativas en forma homogénea: bombardeo pesado, bombardeo liviano, caza y observación. Con una concepción más moderna, se aprovechaban las características de versatilidad, movilidad y velocidad de las aeronaves para constituir el orden de batalla aéreo que fuese necesario y se separaba la conducción de las organizaciones operativas del comando, esencialmente logístico, de las bases que le servirían de punto de partida o recuperación.

Las nuevas unidades eran regimentables, es decir, sin importar donde estuvieran alojados, dependían de un comando superior que los desplegaba y organizaba para la batalla de acuerdo con la maniobra estratégica operacional concebida. A medida que se obtuviera el material aéreo adquirido en 1936, se previó constituir las siguientes unidades¹³:

1. Grupo N°1 de Observación, en El Palomar, con dos escuadrillas, una de exploración y otra de artillería con nueve aviones cada una, más un escalón de transporte aéreo con tres aeronaves. Este último elemento, en 1940 sería promovido a la categoría de agrupación transporte.
2. Regimiento Aéreo N°1 de Bombardeo Pesado, en Coronel Pringles, con tres grupos de bombardeo con tres escuadrillas de tres aviones cada una.
3. Regimiento Aéreo N°2 de Caza, en General Urquiza, con tres grupos de caza, con tres escuadrillas de nueve aviones cada una.

4. Regimiento Aéreo N°3 de Bombardeo Liviano, en El Plumerillo, con tres grupos de bombardeo liviano con tres escuadrillas de nueve aviones cada una.

Con respecto a la localización de las bases, se determinaron los requisitos geográficos que debían reunir. En general, los criterios avalaron la elección anterior¹⁴ :

1. Lejanía de las fronteras, suficiente para permitir la alerta oportuna de las defensas.
2. Ubicación relativa favorable para alcanzar los blancos del poder militar enemigo.
3. Facilidad para la obtención y acceso de los abastecimientos.
4. Instalaciones adecuadas para recibir y concentrar medios y constituirse en el centro de gravedad aéreo.
5. Equipamiento para facilitar la continuidad de las operaciones aéreas.

En esta orgánica, las bases aéreas se transformaron en entidades administrativas, independientes de las unidades tácticas, destinadas a proveer los apoyos de servicios de personal, logísticos y técnicos que requiriesen, tanto en la paz como en la guerra. Con estas características se crearon las bases de El Palomar, General Urquiza (Paraná), El Plumerillo (Mendoza) y Coronel Pringles en Villa Reynolds (San Luis)¹⁵.

RENOVACIÓN DEL ADIESTRAMIENTO

En diciembre de 1938 fue embarcado hacia Buenos Aires el primer lote de veintidós Curtiss 75-O que oficialmente entrarían en servicio el 30 de marzo de 1939. Esta ocasión puede considerarse el verdadero arranque de la adaptación a la doctrina de empleo enseñada por la misión norteamericana. Las unidades debieron formular programas anuales, en tanto que, para capacitar a los aviadores y pilotos militares en el vuelo a ciegas y en la operación de los aviones en combate, la Escuela de Aplicación, creada en 1937 en El Palomar, se transformó en Regimiento Aéreo Escuela.

Constaba de dos grupos. El primero, de monomotores, incluía a gran parte de los North American NA 16, doce Curtiss Hawk 75-0 y siete Northrop 8A-2. El segundo, destinado a multimotores, contaba con nueve Glenn Martin 139WAA y dos Junkers Ju-52 3/m de transporte. El mayor Claudio Mejía, asesorado por el jefe de la misión norteamericana fue nombrado comandante de unidad.

En un reporte del 25 de septiembre de 1940, el agregado militar norteamericano en Buenos Aires decía que el 80% de los

aviadores del Ejército habían recibido instrucción en vuelo por instrumento y en vuelo nocturno. En lo que respecta a la eficiencia, el informe era claro: “Comparada con otros países sudamericanos, creemos que la aviación militar argentina es la primera en materia entrenamiento.”¹⁶.

Después de la tragedia de Itacumbú, pese al auspicioso informe norteamericano, costaría mucho tiempo y demasiadas vidas que las tripulaciones se adaptaran definitivamente a confiar en el instrumental de a bordo y no en sus sentidos. Al simple efecto de acentuar la importancia de la capacitación de una fuerza aérea en el vuelo a ciegas, se recuerdan algunos accidentes en 1940.

El 9 de Julio de ese año se conmemoró en Tucumán el 124° aniversario de la Independencia. La celebración tuvo ribetes nunca vistos, por los efectivos terrestres y aéreos que participaron. La aviación militar presentó el esplendor y poderío del nuevo material aéreo y, supuestamente, la capacitación recibida en vuelos por instrumento.

El 8 de julio, durante el despliegue a Tucumán, los pilotos de la patrulla de tres Curtiss Hawk 75-O liderada por el teniente primero Jerónimo R. Álvarez con el N°612 y compuesta por los subtenientes Alfredo J. Vedoya con el N°611 y Stanley J. Mantovani, por falta de visibilidad, intentaron salir encima de la capa de nubes bajas que cubría Paraná. Perdieron contacto visual entre sí. Álvarez debió sufrir desorientación espacial, se estrelló y falleció; Vedoya, temiendo chocar contra el guía, se apartó bruscamente, entró en vuelo incontrolado y se arrojó en paracaídas, salvó su vida y sólo tuvo un esguince de tobillo. Mantovani, que era el único que había recibido instrucción de vuelo por instrumento, se retiró de la formación, salió sobre tope y llegó a destino.

El 11 de julio, durante el traslado de regreso de Tucumán a Paraná (con escala en Córdoba), debido a que la escuadrilla de cuatro aviones en la que formaba se vio obligada a volar entre nubes, el cabo primero piloto Placenti perdió el control de su Curtiss Hawk III N°6 y, como último recurso, se arrojó en paracaídas en la zona de Mar Chiquita resultando ileso¹⁷. Los otros miembros de la escuadrilla aterrizaron indemnes en distintos campos no preparados.

Días más tarde, el 20 de agosto de 1940, al subteniente Craig, que efectuaba un vuelo meteorológico, se le cerró el aeródromo General Urquiza. No pudo aproximar por instrumentos y debió aterrizar de emergencia en un terreno blando que le hizo capotar el Curtiss Hawk 75-O N°614¹⁸.

HACIA LA FUERZA AÉREA INDEPENDIENTE

La reorganización de 1938, al dividir la conducción logística de la operativa, en apariencia, apuntó en dirección contraria a la tomada en 1936, cuando se había previsto seguir las etapas que conducirían a la autonomía institucional de las fuerzas aéreas. No obstante, durante los tres años del comando del coronel Antonio Parodi¹⁹ al frente del Arma Aviación se tomaron decisiones de signo opuesto. Todo indicaba que se encaminaban a transformarla no solo en el tercer órgano de la Defensa Nacional, sino también en cartera de Estado que entendiera en el desarrollo de la aeronáutica argentina en general.

Basta citar, a modo de comienzo, las gestiones que realizó ante el Ministerio de Guerra para que el organismo responsable (Ministerio del Interior - Dirección General de Aviación Civil) pusiera fin a las estériles discusiones que sostenía la Comisión encargada de proyectar el aeropuerto internacional de la ciudad de Buenos Aires. Después de seis años de planes faraónicos los estudios parecían empantanados.

En 1938, en base a un relevamiento aerofotográfico de la zona comprendida al sur de la línea del ferrocarril San Martín, desde la estación Sáenz Peña, Santos Lugares, Caseros hasta El Palomar, el Comando de Aviación elevó un expediente proponiendo que se construyera el aeropuerto en un terreno lindante a la base aérea militar, la cual quedaría dentro del predio. Además está decir que la sugerencia de los aviadores militares fue a dormir junto a las demás propuestas. Para beneficio del país, no ocurriría otro tanto con las iniciativas presentadas para fomentar la aviación comercial y la formación de pilotos civiles.

INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN EL TRANSPORTE AÉREO

Desde 1922, cuando el coronel Enrique Mosconi programó la ejecución de los Vuelos de Aplicación, la ruta por el litoral patagónico fue considerada la más promisoría desde el punto de vista comercial y la que debía licitarse primero. La línea aérea hacia el sur constituyó el gran desafío de la Aeroposta Argentina S.A. creada a instancias de Vicente Almandos Almonacid.

En marzo de 1929, el piloto francés Paul Vachet inspeccionó en vuelo los tramos a Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia. En septiembre, el argentino Rufino Luro Cambaceres cubrió la misma ruta. Y el 31 de octubre de 1929, Antoine de Saint Exupéry, nuevo director de Aeroposta, habilitó la línea. A comienzos de 1930,

este último junto con Luro Cambaceres llegaron a Río Gallegos y analizaron la prolongación de la ruta. Finalmente, el 2 de abril de 1930, quedó habilitada hasta Río Gallegos con escalas en Puerto Deseado, San Julián y Santa Cruz.

En 1931, el mayor Fantini Pertiné sostuvo que, así como correspondía a la armada el transporte de tropa, ganado y material del ejército por modo marítimo, el transporte aéreo debería ser manejado, en forma íntegra e independiente, por un departamento nacional. Una función que, a pesar del traspaso de la Dirección General de Aviación Civil al Ministerio del Interior, continuó siendo prioritaria para los aviadores militares. Un sistema de transporte aéreo privado desarrollado con eficiencia tenía gran valor estratégico por la agilidad que brindaba al despliegue de las reservas al sur del país.

En 1937, el coronel Jorge B. Crespo publicó un enjundioso análisis geopolítico de la Argentina. Con relación a la Unidad Geográfica Patagonia, resaltó su importancia pues cubría una tercera parte del territorio. Por su magnitud, la región ofrecía un gran atractivo para la aeronavegación, la vida y el futuro del pueblo.

En ese año, desde distintos foros se reclamó con urgencia mejorar los servicios aéreos con la Patagonia. La línea montada por la Aeroposta Argentina desde Buenos Aires hasta Río Grande tocaba Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Santa Cruz y Río Gallegos. Estas rutas aseguraban la penetración aérea definitiva en la región austral, pero no eran suficientes. Faltaba llegar a las comarcas mediterráneas implantadas en los faldeos de los Andes patagónicos: Neuquén, Plaza Huinca, Bariloche, Esquel, Lago Argentino. Esa fue la meta del contrato firmado entre el Estado y la Aeroposta, por el que se adjudicó en concesión por diez años la explotación del servicio mediante un subsidio de 1,50 pesos por kilómetro volado lo que representaba 7638 pesos por cada viaje de ida y vuelta.

Sin embargo, faltaba cubrir algunos claros, un desafío que hizo propio el coronel Parodi al asumir el mando de la Aviación del Ejército. El 28 de noviembre de 1939, por Expediente N°3289, elevó el estudio de factibilidad al ministro de Guerra. Este tardó en expedirse. Los pobladores afectados temieron que se anulase el proyecto. El 25 de marzo de 1940, las localidades de Esquel, Tecka, Gobernador Costa, Neuquén, General Roca y Santa Rosa, a través de un delegado, presentaron un petitorio al presidente Roberto M. Ortiz, firmado por alrededor de trescientos

residentes destacados. A la solicitud se le agregó, el 24 de junio, una resolución del comité político del partido gobernante en Neuquén, el mismo del presidente, que solicitaba no levantar la línea aérea militar entre El Palomar y Esquel, con escalas en Santa Rosa, Neuquén y Bariloche. Por el contrario, pedía que se la ampliara y se establecieran servicios análogos en el resto del territorio patagónico.

La preocupación fue debidamente evaluada. En consecuencia, el 19 de julio de 1940 se firmó el Decreto 67777 autorizando el funcionamiento de la línea aérea. La Dirección General de Correos y Telégrafos coordinaría con el Ministerio de Guerra el traslado de correspondencia. La tasa cobrada sería depositada en una cuenta especial destinada a subsanar y reforzar los elementos del servicio.

En los fundamentos, el Poder Ejecutivo valoraba la utilidad que reportaría dicho servicio. Consideraba, también, que el pedido de numerosas entidades y la carencia de otras vías de comunicación evidenciaban que se trataba de una necesidad colectiva, cuya solución era un deber del Estado. El Ejército disponía de los elementos de infraestructura, de aeronaves y de personal capacitado para satisfacerla sin abandonar su función esencial. A la par que se lograban los fines expuestos, el decreto aseveraba que los tripulantes tendrían la ocasión de entrenarse en regiones climáticas extremas, primordial para la capacitación del personal.

De ese modo, nació LASO (Línea Aérea del Sudoeste), primera línea aérea estatal de fomento del mundo que volaba regularmente por la ruta Buenos Aires - Santa Rosa - Neuquén - Bariloche - Esquel, con aviones Junkers Ju 52/3 M²⁰.

En 1943, gracias a la decisión de los comandantes que sucedieron a Parodi, se agregaría LANE (Línea Aérea del Nordeste) en la ruta Buenos Aires - Colonia Yerúa - Monte Caseros - Posadas - Iguazú. Ambas líneas, fusionadas en 1945, originarian la legendaria LADE o Líneas Aéreas del Estado que, durante décadas, fue el único medio de transporte que evitó el aislamiento de las poblaciones patagónicas.

“La aviación civil y la aviación militar son de formas operativas y de finalidades no solamente distintas, sino antagónicas. Cada una de ellas tiene sus propios problemas que resolver; problemas que se bifurcan y se alejan a medida del progreso y desenvolvimiento respectivos.” Las palabras pertenecen al coronel Crespo cuando la Dirección General de Aviación Civil, en 1932,

pasó del Ministerio de Guerra a depender del Ministerio del Interior transformándose, con bombos y platillos, en Dirección General de Aeronáutica. Por su jerarquía este organismo tendría que haber construido aeropuertos; organizado el tránsito aéreo, las comunicaciones aeronáuticas, la aviación comercial; fomentado el pilotaje civil; y una gran cantidad de funciones. Funciones y concreciones que en 1939 continuaban siendo eternas promesas.

Con qué pruebas más elocuentes, los seguidores del general Mosconi demostraron que la capacidad de las FF.AA. era el medio más idóneo que disponía un Estado emprendedor para desarrollar los recursos estratégicos que proveen a la Defensa Nacional. Esta solución fue aplicada en la mayoría de los países jóvenes semejantes a la Argentina, carentes de capitales de trabajo privados, dispuestos a invertir a largo plazo en las industrias de base; por ejemplo, comunicaciones y transportes.

RESERVAS MILITARES Y EL FOMENTO A LA AVIACIÓN CIVIL

El 1 de septiembre, fuerzas del III Reich invadieron Polonia y comenzó la guerra que cambiaría la historia de la humanidad. Para la Argentina, tierra de inmigrantes europeos, a pesar de la distancia, la nueva conflagración fue algo más que temas de sobremesa y de titulares en los periódicos. La posibilidad de entrar en condición de país beligerante se analizó con seriedad en círculos políticos y militares, y no es de extrañar que haya pesado en el impulso que se le dio a la formación de pilotos civiles como fuente para construir las reservas.

En marzo de 1939, el comandante de Aviación del Ejército, coronel Antonio Parodi, concedió un reportaje a *La Razón*. Expresaba su preocupación por la escasez de pilotos, “problema capital de la hora”. Por obra del requerimiento del comandante, la Dirección General de Aeronáutica emitió una directiva a los aeroclubes. “Las entidades civiles, en sus cursos elementales, formaban pilotos de turismo y ellos eran los aspirantes a pilotos de reserva, ya que estos debían perfeccionarse en escuelas militares hasta diplomarse en la especialidad para la que serían destinados.”

El coronel Parodi, también, propuso organizar clubes regionales, separados por una distancia no menor de 300 kilómetros. Estos grandes centros zonales debían encargarse no solo de adiestrar pilotos, sino procurarles un destino útil, empleándolos en servicios especiales tales como traslado de correo, servicios sanitarios, y otros, para que se familiarizaran con la navegación.

Según la óptica del comandante de Aviación Militar, lo ideal era empezar por la práctica del vuelo a vela y, de allí, pasar a cursos de pilotaje en aviones de turismo, para lo cual la Fábrica Militar de Córdoba estaba ensayando un avión de construcción nacional, el Boyero. Diseñado especialmente, este entrenador elemental tenía cualidades excelentes para aprender las nociones del pilotaje. La revista *Aviación Popular*, en el número de noviembre de 1940, afirmó que el Boyero era el ideal que los pilotos civiles esperaban.

¿La necesidad de que el país dispusiera de pilotos civiles para contribuir a la Defensa Nacional era, también, un interés antagónico de la aviación militar y de la privada? En 1940, distintos medios discutieron diversas iniciativas; una de ellas, la de formar cinco mil aviadores en los aeroclubes. Entre ellos se podría reclutar y adiestrar a los reservistas de la aviación militar, estimados en alrededor de ochocientos pilotos necesarios para operar aviones monoplazas y multiplazas. Los cálculos indicaban que, sólo para los doscientos cazas previstos, a un factor de un piloto y medio por avión, se necesitaban por lo menos trescientos nuevos tripulantes de combate²¹.

Esas inquietudes explican las medidas para activar la enseñanza del vuelo. En 1939 y 1940, se dictaron cursos acelerados en la Escuela Militar de Aviación. En diciembre de 1939, en la Escuela de Mecánica del Ejército se creó el Curso de Aspirantes a Suboficiales Pilotos que se adiestrarían en la EAM y, a partir de 1942, en la Escuela de Pilotos en la BAM Coronel Pringles donde, además, se formarían como pilotos militares a soldados, clases y civiles de la reserva. Por la magnitud que adquiría, se organizó el Centro de Instrucción de Aviación, del cual dependían la Escuela Militar de Aviación y el Regimiento Aéreo Escuela de El Palomar, responsable del perfeccionamiento de los pilotos de caza²². El centro se disolvió el 1 de enero de 1942.

¹ *Revista Aeronáutica Argentina*, julio de 1937.

² Tyne, «Por una defensa pasiva», *Boletín del Centro Naval*, N°532, septiembre y octubre de 1938.

³ Decreto 103145, 20 de abril de 1937, *2ª Parte Boletín Militar*, N°3244.

⁴ Antonio M. Biedma Recalde, *Revista Nacional de Aeronáutica*, marzo de 1957.

⁵ Brigadier mayor César R. Ojeda, *Apuntes para la conferencia en la Escuela Superior de Guerra Aérea*, 1988.

- ⁶ Decreto 31060, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°86; y Resolución 150/89, *Boletín Aeronáutico Público*, N°2533.
- ⁷ Eloy Martín, *Boletín Aerofila*, año X, N°19, noviembre de 1998.
- ⁸ Capitán Cipriano Rodríguez Díaz, «El autogiro en el Ejército», *Revista Aeronáutica Argentina*, julio de 1937.
- ⁹ *6ª La Razón*, 11 de enero de 1938.
- ¹⁰ Decreto 3496, 30 de abril de 1938, *1ª Parte Boletín Militar*, N°10814.
- ¹¹ Decreto 8424, 8 de julio de 1938, *1ª Parte Boletín Militar*, N°10876.
- ¹² «Reglamento de los Comandos Superiores en tiempo de Paz» (modificaciones al R.R.M. 2º), *Boletín Militar Reservado*, N°1304, 8 de julio de 1938.
- ¹³ Decreto 14320, 8 de octubre de 1938, *Boletín Militar Reservado*, N°1336.
- ¹⁴ *Revista de Informaciones*, Escuela Superior de Guerra, N°159, mayo de 1938.
- ¹⁵ Decreto 14320, 8 de octubre de 1938, *Boletín Militar Reservado*, N°1336 del 13 de octubre de ese año. Posteriormente, por *Boletín Militar Reservado* N°1595 se estableció el 8 de octubre de 1938 como fecha de creación de las citadas bases aéreas.
- ¹⁶ Ponencia del historiador Jorge Von Rauch en el II Congreso de Historia Militar Argentina, 2004.
- ¹⁷ Resolución S/Nº, 13 de diciembre de 1940, *Boletín Militar Reservado*, N°1624.
- ¹⁸ Resolución S/Nº, 22 de enero de 1941, *Boletín Militar Reservado*, N°1637.
- ¹⁹ Desde el 7 de mayo de 1938 hasta el 31 de diciembre de 1940.
- ²⁰ Rodríguez Oscar L., *Líneas Aéreas del Estado - 50 Aniversario*, s.l., 1990.
- ²¹ *La Prensa*, 3 septiembre de 1940.
- ²² Decreto 73874, 8 de octubre de 1940, *Boletín Militar Reservado*, N°1600.

CAPÍTULO IX

ENSEÑANZAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Al finalizar la I Guerra Mundial, la sensación de los expertos era que la aviación, debido al incipiente desarrollo, había influido escasamente en el resultado de las batallas de superficie. Sin embargo, en cada potencia beligerante, pensadores militares de la talla de *sir* Hugh Trenchard, William Mitchell o Giulio Douhet, anticipándose a la evolución tecnológica, elaboraron doctrinas y fundamentaron planes que daban por sentada la preponderancia que ganaría el país que dispusiera del Poder Aéreo más eficiente.

Después de los ensayos efectuados en la Guerra Civil Española, la II Guerra Mundial sirvió para aplicar las doctrinas a la luz de las necesidades y posibilidades de cada país. Cualquier estudio de la efectividad de la aviación debía partir de un cuidadoso balance de los factores geopolíticos que la condicionaban. La particularidad y diferencia de los casos, sin embargo, no impidió que se sacasen conclusiones válidas y, de la repetición sistemática de ciertas causas y efectos, que se asumiera alguna de ellas con categoría de principios.

Al constituirse en común denominador de las victorias, los principios fueron adoptados por la mayoría de las naciones, nuestro país entre otros. Su discusión permitirá comprender muchas de las resoluciones que, a partir de 1945, tomaron los mandos de la recién independizada Fuerza Aérea Argentina.

AVIACIÓN, FUERZA ARMADA INDEPENDIENTE¹

La primera enseñanza fue organizacional y se refirió a la conducción independiente, pero coordinada de los medios aéreos. El primer referente había sido la RAF, nacida en 1918 de la unión de las aviaciones del ejército y de la naval. En la II Guerra, la Real Armada recobró el mando de su aviones, pero aceptando unificar el comando con la RAF.

La Luftwaffe constituyó un caso opuesto. Desde 1935 la fuerza aérea alemana era una organización independiente. En la guerra, sin embargo, el alto mando la subordinó por completo

a la maniobra terrestre por considerar que el rol principal de la aviación era apoyar la famosa *blitzkrieg* o asalto por tierra de las líneas enemigas.

En 1941, los Estados Unidos conservaban su fuerza aérea dentro del Ejército, aunque el Manual de Campaña del Ministerio de Guerra, titulado *Command and Employ of Air Power*, publicado el 21 de julio de 1944, afirmaba que las fuerzas terrestres y las aéreas eran dos organizaciones iguales entre sí, interdependientes; ninguna, auxiliar de la otra.

En el otro extremo, el Japón legó a la historia una enseñanza por la negativa. Pese al heroísmo y sacrificio de los kamikazes, si se descarta la sorpresa de Pearl Harbor, el poderío aéreo nipón contribuyó escasamente al éxito de sus planes. Durante el conflicto, la aviación militar japonesa actuó dividida en dos: una apoyaba las operaciones del ejército y la segunda, las correspondientes a la marina.

En la URSS, la fuerza aérea independiente defendía tanto los elementos navales como los terrestres. Había desarrollado una fuerza de caza fuertemente blindada y unidades de bombardeo mediano. En 1942, José Stalin creó el Mando Volante de Larga Distancia con aviones de transporte y bombarderos de gran alcance, pero nunca llegaron a operar con trascendencia estratégica.

SUPERIORIDAD AÉREA

En este campo, la II Guerra Mundial solo ratificó los conceptos de la I Guerra. Salvando el abismo que separaba las prestaciones y el poder de fuego de los medios, la libertad de acción para operar en el aire y, a su vez, negarle al enemigo su aprovechamiento, continuó siendo un requisito indispensable para triunfar.

Sin tener los elementos adecuados, la Luftwaffe quiso aplicar la teoría douhetana de obtener el dominio del aire mediante la destrucción en tierra de aviones, pistas e infraestructura de apoyo. La batalla de Inglaterra demostró la relatividad de esa idea. En contraposición, Gran Bretaña, consciente del peligro del creciente poderío alemán, se inclinó por aumentar y perfeccionar los sistemas de defensa aérea.

EL BOMBARDEO ESTRATÉGICO

En la II Guerra Mundial se probaron a fondo los postulados de Douhet quien creía que el dominio del aire se establecería atacando las instalaciones de la aviación enemiga y no por medio de luchas

aéreas. Por lo tanto, abogaba por la creación de un “avión de combate” capaz de defenderse así mismo en vuelo y de destruir objetivos en tierra.

Aunque la Luftwaffe no estaba configurada para el bombardeo estratégico, el 8 de agosto de 1940 Hitler inició la batalla de Inglaterra. El plan preveía ganar la superioridad del aire destruyendo el mando de caza de la RAF y utilizar la fuerza de bombarderos para ablandar las defensas costeras británicas, las redes de transporte y los centros de población. La ofensiva aérea era preparatoria para lanzar un desembarco combinado, por mar y aerotransportado, en el sur y sureste de Inglaterra. Ayudados por el recién creado radar, los aviones de caza británicos fueron superiores a los bombarderos alemanes.

Una serie de decisiones vacilantes del jefe de la Luftwaffe, Hermann Goering, impidió que la Fuerza Aérea Alemana, más numerosa, se concentrase contra objetivos vitales. Para diciembre de 1940, la Luftwaffe había sufrido enormes pérdidas sin lograr el objetivo. Más adelante, en la campaña contra la Unión Soviética, pese a incrementar la capacidad y número de bombarderos de gran radio de acción, fue impotente para impedir que los rusos se rearmasen con las fábricas y bases ubicadas detrás de los montes Urales.

Según un estudio, la causa principal de la derrota de la Luftwaffe fue que estaba diseñada, originalmente, para cooperar con las fuerzas de tierra y carecía de una doctrina para actuar en forma independiente con una flota de bombarderos autosuficientes de gran radio de acción.

Debido a la prioridad que se le dio a la defensa aérea, el mando de bombarderos de la RAF, débil al comienzo de la guerra, no estuvo en condiciones de emprender una acción de envergadura para antes de mayo de 1940. Sólo el 21 de junio de 1943, después de la campaña aliada en África del Norte cuando se pudo reunir los bombarderos pesados de los Estados Unidos en Europa, el comando combinado anglo-norteamericano ordenó una campaña destinada a alcanzar un objetivo realmente estratégico: “destruir y dislocar el sistema bélico, industrial y económico de Alemania, y socavar la moral del pueblo alemán hasta el punto de que su capacidad para la resistencia armada quede fatalmente debilitado”.

La acción aérea combinada se ejecutó con bombardeos nocturnos de la RAF, y con ataques diurnos norteamericanos que salían de Gran Bretaña e Italia. La defensa aérea alemana, tanto de artillería como de caza, obstaculizó el logro de los resultados. Los

aviones norteamericanos necesitaban escoltas para incursionar contra blancos fuertemente defendidos con un porcentaje razonable de bajas. De todos modos, para comienzos de 1944, la superioridad aérea aliada sobre Alemania era un hecho.

Muchos teóricos consideran que la II Guerra Mundial en Europa no probó ni desmintió la validez de las teorías dohuetanas, pues no existió una acción sostenida, sino una serie de campañas independientes por tierra, mar y aire. También, es justo reconocer que las operaciones aéreas contra Alemania estuvieron íntimamente supeditadas a la invasión de Normandía, el 6 de junio de 1944. Solo después del éxito del desembarco, los bombarderos tuvieron libertad para atacar con toda su contundencia los blancos vitales del poder de guerra alemán.

«La experiencia –aseguraba un estudio estadounidense–, sugiere que hasta una potencia de primera clase, vigorosa y elástica como Alemania, no sobrevive largo tiempo a las destrucciones a escala y sin obstáculos que lanzan las fuerzas aéreas contra el corazón de su territorio.» En un análisis posterior² se llegó a la conclusión de que tanto por acumulación como por la acción directa, el bombardeo estratégico hizo un aporte decisivo para la victoria.

En la guerra contra el Japón, los aeroplanos de la flota estadounidense del Pacífico iniciaron la campaña aérea estratégica. Sin embargo la 20.^a Fuerza Aérea fue la que aportó el esfuerzo principal. Con una población hacinada en pocas ciudades industriales y sin defensas antiaéreas adecuadas, la economía japonesa era por demás vulnerable a los ataques aéreos. No obstante, el bombardeo con efectos realmente estratégicos tuvo que aguardar al 24 de noviembre de 1944, cuando entraron en acción los B-29 basados en las islas Marianas. Entre el 9 de marzo y el 15 de junio de 1945, volando de noche, los ataques incendiarios de esos aparatos arrasaron las seis principales concentraciones urbano-industriales del Japón.

Bloqueado por mar y aire, en mayo de 1945, los mandos nipones estaban dispuestos a solicitar la paz (aunque no sin condiciones), mucho antes de que la Unión Soviética entrase en la guerra y de los ataques atómicos contra Hiroshima y Nagasaki, el 6 y el 9 de agosto. Resultó evidente que la superioridad aérea, y su posterior explotación, fue el factor capital que determinó la rendición del Japón y evitó las ingentes pérdidas humanas que hubiese implicado una invasión terrestre.

APOYO AÉREO TÁCTICO PARA LA GUERRA EN TIERRA

La fuerza aérea alemana fue la que alcanzó mayor eficiencia para apoyar a sus fuerzas terrestres. En Polonia, Noruega, los Países Bajos y el norte de Francia en 1939 y 1940 se aplicó un sistema de coordinación efectiva. Organizada en flotas aéreas (*Luft-flotten*) y cuerpos aéreos (*Fliegerkorps*), la Luftwaffe conservó celosamente el mando de sus unidades aéreas, pero hizo todo cuanto pudo para apoyar la *blitzkrieg*. Solo para misiones de reconocimiento se asignaron unidades aéreas bajo control operacional del comando de tierra.

En 1942, esta rama de la aviación volvió a quedar en manos de la Luftwaffe. En constante movimiento de un aeródromo a otro, los *Fliegerkorps* destinaban el grueso de los bombarderos en picada y sus aviones de caza a despejar los cielos y los frentes terrestres de sus tropas en avance o retroceso. Los procedimientos aéreos incluían tareas de superioridad aérea; ataques a las comunicaciones enemigas, sus principales cuarteles generales y, las tropas enemigas.

Al comienzo de la campaña contra la URSS se lograron éxitos contundentes. Sin embargo, enseguida las distancias resultaron demasiado extensas; y los medios disponibles, exiguos. Además, la Fuerza Aérea Soviética reconstruyó su poderío y contrarrestó los golpes alemanes con efectos notables. La Luftwaffe no solo se vio excesivamente desplegada, sino que debió dedicar la mayor parte de sus esfuerzos al apoyo cercano de las fuerzas de tierra.

Con una concepción diferente, el Cuerpo Expedicionario Británico en las primeras campañas de Europa, y el II Cuerpo de los Estados Unidos, cuando entró en operaciones en el África del Norte, asignaron al servicio exclusivo de los mandos terrestres componentes aéreos, con la jerarquía de división, grupos, incluso escuadrones de aviación. Este arreglo ignoraba la flexibilidad inherente a la aviación. Las unidades de la Luftwaffe, mandadas desde un puesto único, con mayores posibilidades de concentrar los esfuerzos, fácilmente superaron a los divididos escuadrones aéreos aliados.

La situación cambió cuando el general Montgomery, comandante del 8.º Ejército Británico en África del Norte, reconoció al vicemariscal del aire Arthur Cunningham como par suyo y permitió que la Fuerza Aérea del Desierto fuese conducida, en forma integral, por un solo comando en todo el Teatro de Operaciones (TO).

El 21 de julio de 1943, el Departamento de Guerra de los Estados Unidos aceptó oficialmente la equiparación de los componentes terrestre y aéreo. Dispuso crear las fuerzas aéreas tácticas destinadas a cooperar con los ejércitos de tierra. En armonía con los planes del TO, primero habrían de conquistar la superioridad del aire para impedir los desplazamientos de tropas hostiles, interditar sus aprovisionamientos y prestar apoyo aéreo cercano a la infantería. Este patrón de empleo, puesto a prueba en Italia, se perfeccionó en las restantes campañas terrestres en Europa.

Aunque la URSS siguió considerando que la aviación era un arma auxiliar de los ejércitos de tierra, la forma real en que se utilizó la Fuerza Aérea Soviética fue similar a la norteamericana y a la británica. Por regla general, un ejército de aviación servía a cada uno de los frentes y operaba de acuerdo con el plan de batalla del comando del teatro. La Fuerza Aérea Soviética, si bien reconocía la prioridad de conquistar la superioridad aérea, coordinaba las misiones de gran radio de acción con las necesidades de la batalla terrestre.

En los combates en la selva y en las islas del Pacífico, se consolidaron los trazos esquemáticos del empleo de las fuerzas aéreas tácticas.

ASALTO AEROTRANSPORTADO Y TRANSPORTES AÉREOS

A pesar de la experiencia en el transporte aéreo civil y en la aplicación bélica del traslado de las tropas marroquíes del general Francisco, la Luftwaffe jamás unificó la conducción de los transportes. La flota de Ju-52 no solo se empleó en los puentes aéreos, sino que gran parte de sus aviones se utilizaron en adiestramiento. En operaciones, la maquinaria de la Luftwaffe funcionaba bien, como quedó demostrado en las misiones aerotransportadas de Noruega y Holanda en 1940 y en la captura de Creta en 1941. Sin embargo, en el invierno de 1942-1943, esta rama de la aviación se agotó en el intento de abastecer a los sitiados en Stalingrado.

Al comienzo de la guerra, la URSS había previsto usar con intensidad las tropas paracaidistas que pronto quedaron diezmadas en las batallas. A partir de entonces, los aviones de asalto solo se usaron para reaprovisionar a los cuerpos partisanos. En particular, en vuelos nocturnos para abastecer a las tropas guerrilleras que luchaban contra los nazis.

Las fuerzas aéreas anglo-norteamericanas montaron un mando central para coordinar el empleo global del transporte aéreo, tanto

en los desplazamientos con aterrizaje como en operaciones de asalto. Las invasiones de África del Norte (noviembre de 1942); Sicilia (julio de 1943); Normandía (junio de 1944); sur de Francia (agosto de 1944); Holanda (en septiembre del mismo año); y al otro lado del río Rin (marzo de 1945); todas las operaciones citadas fueron precedidas por asaltos aerotransportados.

En el Pacífico se ratificaron los principios de conducción de las operaciones aéreas de transporte. Solo se ejecutaron asaltos aéreos reducidos, de la magnitud de regimientos. No obstante, sus efectos al igual que los abastecimientos con aterrizaje fueron vitales por las condiciones imperantes en la guerra selvática.

En los teatros anglo-norteamericanos, la asignación de bodega se administraba desde una agencia central que fijaba prioridades en base a sus necesidades. Los norteamericanos perfeccionaron esta gestión centralizada a escala mundial. El mando del Transporte Aéreo del Ejército se ejerció desde los Estados Unidos, en tanto que el Servicio de Transporte Aéreo de la Marina centró sus operaciones en el Pacífico.

LA CIENCIA Y LA GUERRA AÉREA

Las bases científicas de las novedades tecnológicas que revolucionarían la aplicación bélica de la aviación en la II Guerra Mundial eran conocidas por la mayoría de los combatientes desde mucho antes del comienzo. Su empleo, sin embargo, dependió de la iniciativa y del nivel productivo de los beligerantes. Por ejemplo, los principios del radar³, desde 1930 habían sido estudiados y comprendidos en los Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania, pero solo los británicos decidieron construir una cadena de estaciones de alerta temprana.

La nueva tecnología permitió que la fuerza de cazas británica, inferior en número, derrotase a la Luftwaffe en la batalla de Inglaterra. El radar no sólo hizo más efectivo el empleo de los interceptores, sino también aumentó la precisión de la artillería antiaérea y del guiado de los bombarderos en la noche y con mal tiempo. La aviación ofensiva ganó eficiencia.

Uno de los grandes enigmas de la guerra fue por qué Alemania no aceleró la puesta en servicio de las armas que disponía en los inicios del conflicto y que hubiesen compensado su creciente inferioridad. La pobre visión estratégica de Hitler bajó la prioridad de esos desarrollos vitales y cedió la iniciativa y el control del aire a los bombardeos aliados. Solo en junio de 1944, los alemanes

empezaron a disparar los misiles teledirigidos V-1 y V-2, cuando la guerra entraba ya en el último acto. Errores conceptuales similares demoraron la producción en serie y la operación de los cazas Me-262 de retropropulsión. Hitler se empeñó en utilizarlos para devolver los ataques contra objetivos terrestres en lugar de usarlos para defensa, un empleo que le hubiera permitido barrer de los cielos a los bombarderos que arrasaban sus ciudades.

Antes del conflicto, los entusiastas de la guerra aérea estratégica sobrestimaban los efectos de los ataques contra blancos urbanos e industriales. Erróneamente habían asumido que quebrantarían la voluntad enemiga para seguir la guerra. Tanto en Europa como en el Japón se necesitaron innumerables misiones y toneladas de explosivos convencionales para neutralizar la capacidad de las industrias bélicas. Solo los Estados Unidos, que entrevieron el poder de la fisión nuclear, transformarían en hechos esa posibilidad. El equipo encabezado por el mayor general Groves, director del proyecto Manhattan, produjo las armas que el 500.º Grupo de la Fuerza Aérea del Ejército dejó caer en Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1945.

La detonación de las primeras bombas atómicas no solo precipitó la rendición del Japón, sino que representó un salto cualitativo en las teorías del Poder Aéreo. Con estas nuevas y terribles armas, transportadas en veloces bombarderos intercontinentales o misiles balísticos, y que se podrían disparar con una mínima advertencia, las teorías de Giulio Douhet quedaron perimidas. Ya no se habló más de quebrar la voluntad de lucha, sino de aniquilar al país enfrentado. El equilibrio del terror nuclear constituiría el problema de los estrategas en los años posteriores.

OPINIONES SOBRE LA AUTONOMÍA DE LA AVIACIÓN MILITAR DE 1944 A 1947

El 6 de junio de 1944, las tropas aliadas desembarcaron en la Playa Omaha de Normandía. La derrota de la Alemania nazi fue un escenario absolutamente previsible al que se llegaría en cuestión de meses, sino de días. Casi al mismo tiempo, el secretario de Guerra argentino dio los primeros pasos encaminados, efectivamente, a transformar al Arma de Aviación del Ejército en una fuerza armada independiente. Antes de pasar al estudio del proceso político-institucional que condujo a esa mutación, es oportuno discutir ciertas ideas que, inspiradas en la experiencia bélica, se vertieron sobre la autonomía de la aeronáutica militar.

Al promediar el conflicto, y en vista de la construcción de las superfortalezas volantes, nadie cuestionaba en nuestro país las posibilidades del Poder Aéreo de contribuir, por sí solo, a conquistar objetivos de guerra. Los reparos que se oponían al proceso disparado por el coronel Perón apuntaban, más que nada, a evitar la concentración de la aeronáutica –civil, militar y comercial– en un ministerio que, resultaba más que obvio, sería conducido por los aviadores militares.

El coronel retirado Jorge B. Crespo, ex director general de Aeronáutica Militar, ideólogo, fundador y director general de Aeronáutica Civil en el Ministerio del Interior, mientras ejercía estas funciones, escribió diversos estudios que denunciaban una supuesta incompatibilidad entre la aviación militar y la civil. En 1944, tal vez, en un último intento de oponerse a la unificación que se avizoraba irreversible, publicó un artículo proponiendo que se creasen no uno, sino dos ministerios del aire: uno, militar y el otro, civil.

Según su razonamiento, la unificación de las jurisdicciones de las aeronáuticas, civiles y militares, en la mayoría de los Estados fue una consecuencia directa de que se hubieran creado durante la I Guerra Mundial. Esa conformación habría perturbado la evolución racional de dichas instituciones. El coronel Crespo reforzaba sus conclusiones enfatizando que, en 1944, la dirección de las políticas de aviación civil requería una especialización diferenciada de la militar para ajustar la acción del gobierno en el marco jurídico internacional que, en esos momentos, se estaba gestando en la conferencia reunida en Chicago.

Ponía como ejemplo, y aplaudía, la medida tomada por el Reino Unido que, tras diecisiete años de existencia, había dividido en dos el Ministerio de Aeronáutica creado en 1917. Otro referente eran los Estados Unidos que, desde 1915, tenían en funciones a un Comité Consejero Nacional de Aeronáutica o gran repartición autónoma de carácter técnico y aplicativo en el campo aeronáutico civil.

Otra de las personalidades que se hizo escuchar con relación a la independencia de la aeronáutica militar fue el vicealmirante Marcos A. Zar, uno de los más lúcidos doctrinarios del Poder Aéreo argentino. Precursor, eximio piloto y protagonista de *raids* que hicieron historia en los comienzos del vuelo mecánico nacional, de joven había recibido una formación teórica y práctica en la Marina de guerra de los Estados Unidos y en los países más adelantados de Europa. Sus conocimientos, que compartió generosamente con los aviadores militares del Ejército, contribuyeron a reformular

los programas de la Escuela Militar de Aviación de El Palomar en 1920. En 1944, con el grado de vicealmirante publicó un estudio de las fortalezas y debilidades del Poder Aéreo y de sus vinculaciones con el Poder Militar y Naval⁴.

Con relación al primero y a las teorías que sostenían la autosuficiencia para alcanzar por sí los objetivos de guerra, relativizaba la capacidad estratégica del bombardeo aéreo por el enorme esfuerzo en aviones y cantidad de armas lanzables que requería. Le atribuía, sin embargo, grandes posibilidades para incidir directamente sobre la ciudadela enemiga, es decir, sobre su frente interno. Esta potencialidad de los aviones de guerra, que nacía de sus características operativas, les permitía adelantarse a las fuerzas de mar y terrestres y justificaba reconocerle al Poder Aéreo un rango de paridad con el Militar y el Naval.

Si el propósito de toda guerra fue siempre anular al poder militar enemigo dentro de sus propios confines, reductos donde mantenía y alimentaba su capacidad bélica, la aviación estratégica había invertido el orden de los factores en el arte de hacer la guerra. Lo que era objetivo final para las fuerzas de superficie, las del aire lo habían convertido en primario, con solo aportar al esfuerzo común la velocidad, el alcance y la flexibilidad que jamás poseyeron las otras.

El medio en que actuaba –el océano aéreo– le otorgaba a la aviación en general y a los bombarderos de gran radio de acción en particular la fortaleza de sus cualidades operacionales. Sin embargo, cuando aún no existían las grandes aeronaves de transporte, la dependencia de las bases y de los suministros que necesariamente debían recibir por modo terrestre o marítimo, representaba para los aviones una debilidad: la obtención de la supremacía en el aire, requisito del triunfo sostenido por Dohuet, asumía la existencia previa del predominio terrestre o en el mar.

El vicealmirante Marcos A. Zar destacaba, con énfasis, la evolución de la aviación de caza. Concebida originalmente para la defensa territorial, con la mayor carga útil se había transformado, primero, en aviación de escolta y, luego, en un medio apto para intervenir en operaciones de gran radio de acción y atacar a la aviación enemiga, en el aire o en sus bases; a las tropas en movimientos; o para interditar las líneas interiores de los campos de batalla.

Ese nuevo empleo de los cazas, convertidos en caza bombarderos, había dado origen a las fuerzas aéreas tácticas y modificado las doctrinas de las fuerzas de superficie. Ya no se podía hablar

más de operaciones navales o terrestres, sino de aeronavales o aeroterrestres. Según Zar, esta íntima y genuina colaboración en el orden táctico, solo se conseguía con fuerzas aéreas orgánicamente dependientes de los comandos navales y militares.

Un mes después de que el vicealmirante Zar publicara sus ideas, el 4 de enero de 1945, se creó la Secretaría de Aeronáutica con el nivel de entidad gubernamental que regía todas las manifestaciones de la aviación argentina, excepto la aeronaval. Por iniciativa de sus organizadores, el *Boletín de Informaciones de Aeronáutica* que, hasta ese momento editaba el Comando de Aviación del Ejército, se transformó en la revista homónima, antecesora de la actual *Aeroespacio*.

A través de las páginas del *Boletín*, las autoridades de la Secretaría emprendieron una agresiva campaña de difusión y discusión del ideario institucional con la finalidad de fomentar adhesiones y crear la conciencia aérea en la población. A lo largo de una serie de medulosos artículos, en los que se puso blanco sobre negro, se dieron a conocer los conceptos que defendían la organización elegida para la Aeronáutica Argentina y las opiniones que la rechazaban.

Entre las notas publicadas, llama la atención un análisis efectuado por un capitán de corbeta español, don Antonio de Álvarez-Ossorio y Carranza que, por su enjundia panfletaria, constituye prácticamente una diatriba contra los postulados douhetanos y los argumentos que propiciaban la independencia de la aeronáutica militar⁵. El artículo comenzaba enjuiciando la proposición fundamental del general italiano Giuglio Douhet de “resistir en la superficie para hacer masa en el aire”, que partía del supuesto de que los ejércitos terrestres y de mar debían constituirse en corazas, en meros elementos defensivos, puesto que la guerra se decidiría en el aire.

Si se aceptaba esa premisa, las fuerzas aéreas actuarían solo esporádicamente en cooperación con las demás, pues su campo de acción estaba en el interior del país enemigo, donde no alcanzaban las armas de tierra ni las del mar. Mediante la destrucción por el bombardeo se ganaría la superioridad aérea, se enervaría la capacidad enemiga para sostener a sus fuerzas de superficie, y se quebrantaría su voluntad de seguir la guerra.

Álvarez-Ossorio ponía en duda el *modus operandi* de alcanzar la victoria mediante la destrucción, pura y simple, de los blancos del Poder de Guerra enemigo. Afirmaba, por el

contrario, que únicamente los ejércitos de superficie, actuando en sus campos de acción específicos, eran autosuficientes para resolver las guerras con la acción de todos sus elementos. Al aire lo consideraba “un vacío militar” y quien lo dominaba, no dominaba nada, puesto que la superioridad aérea solo tenía significado cuando se reflejaba en actos de cooperación con la conducción de superficie.

A la acción destructora de la aviación, Álvarez-Ossorio la denominaba una acción exterior a los ancestrales objetivos de ocupar el suelo enemigo o de quitarle los beneficios de la libre comunicación marítima. Y una necesidad externa no justificaba constituir un ejército alado que privara a las fuerzas terrestres y marinas del precioso apoyo de una aviación propia. En este sentido, descreía de la efectividad del accionar conjunto entre un ejército aéreo y otro de superficie. Los ejércitos de tierra, igual que las marinas, al ser fuerzas autónomas destinadas a operar en medios diferentes, precisaban la autonomía táctica y estratégica de disponer del control total de sus fuegos de apoyo.

Con ironía, el capitán Álvarez-Ossorio calificaba de ingenuos los alegatos que sostenían la mayoría de edad de la aviación para constituirse en una fuerza independiente. En ese caso, también lo eran los cañones y los tanques. En el colmo de su oposición a la autonomía de la aeronáutica de guerra, afirmaba que las aeronaves de acción lejana eran las únicas que reunían atributos para ejecutar operaciones estratégicas, pero de ningún modo justificaba que fuesen militares. Una fuerza de esas características podía constituirse con “simples aviadores civiles o de turismo”, sin otros conocimientos adicionales que los relativos a la “navegación y al bombardeo” (sic).

Otro español que expuso sus pensamientos en la *Revista de Informaciones* fue el coronel Merino Martínez del Ejército del Aire de España⁶. Desde una óptica diametralmente opuesta, negaba que al Ejército o a la Marina le resultara indispensable contar con una aviación de cooperación orgánica para no debilitar su eficiencia. Tal vez, era así; pero lo mejor para los ejércitos de superficie sería fatal para el país. No existía un solo justificativo para dividir la aviación en dos, so pena de malograr su principal misión: ser fuerte para dominar el aire, defender el país propio y atacar el interior enemigo. **Si por buscar soluciones se creaban tres aviaciones diferentes**, como ya se había propuesto, entonces, la Nación sufriría un despilfarro extraordinario.

Era sabido que las principales fuerzas aéreas que lucharon en la II Guerra Mundial (inglesa, alemana, italiana y francesa) habían combatido a órdenes de un mando unificado. En tanto que las aviaciones japonesa, rusa y americana lo hicieron operando en organizaciones separadas, dependientes del Ejército y de la Marina.

Estados Unidos –que al decir de Alexander de Seversky⁷ trágica e ilógicamente había dividido el comando de su aviación terrestre– al final del conflicto reunió el mando de la Aviación del Ejército y constituyó dos estados mayores de igual rango en la cartera de Guerra: uno para las fuerzas de tierra y otro para las de aire.

La experiencia bélica alemana constituía un magnífico ejemplo de cómo triunfaba un ejército de tierra carente de aviación propia. La existencia de una fuerza aérea independiente no suponía dejar a la terrestre sin el apoyo necesario. Más bien podía imputársele a la Luftwaffe el defecto contrario, puesto que, en su organización, hasta la artillería antiaérea del Ejército perteneció y fue servida por personal de la aeronáutica. Parte integrante de la Wehrmacht, la Luftwaffe estuvo tan preocupada en tener aviones capaces de colaborar con el Feldheer o Ejército de Campo que descuidó desarrollar los medios para emprender una acción verdaderamente estratégica. Eso le costó perder la batalla de Inglaterra.

Más adelante, el coronel Merino Martínez se dirigía a quienes exigían que los ejércitos y las marinas tuviesen su propia aviación de cooperación. Con doble sentido, les recomendaba a las fuerzas de superficie que no se les ocurriera requerir a sus unidades aéreas orgánicas que cooperasen, sino que, también, ganasen la superioridad aérea (condición indispensable para efectuar el apoyo aéreo). Si así lo hicieran, estarían propiciando la creación de un ejército del aire tan grande como el de ellos, de un costo seguramente superior, con una tecnología tan diferente, y que se movería en un medio tan distinto, que forzosamente se transformaría en un ejército del aire independiente.

Sobre la reunión de todos los elementos aéreos de la Nación en un Ministerio del Aire, Merino Martínez decía que era un asunto que sólo podía estar en discusión en los países ricos, **pero que era de necesidad indiscutible en los países pobres**. Resultaba más económica porque se evitaba la duplicidad de organismos de formación del personal y cuerpos operativos, y se aprovechaba el material. Era sabido que los aviones perdían actualidad frente a los progresos enemigos, no eran utilizables en los combates por la

superioridad aérea, pero sí tenían un excelente rendimiento en las acciones de cooperación.

Según Douhet: «Una fuerza aérea de gran radio de acción puesta a disposición del ejército de tierra sería empleada para sus objetivos inmediatos. Era humano, natural y aún lógico que así fuese, pues el Ejército debía ocuparse de la guerra terrestre y no de la guerra general. Sólo el comandante de todas las fuerzas armadas que tuviese bajo su mando el Ejército Aéreo, además del Ejército y Marina, y poseyera la visión de conjunto de las necesidades de la guerra podría decidir racionalmente si convenía emplear la aviación en acciones de guerra aérea pura, o destinarla, en caso de necesidad, a cooperar con las fuerzas de tierra o mar.

»¿Por qué limitar inútilmente su libertad de acción? ¿Por qué, orgánicamente, despojar a las fuerzas aéreas de sus más grandes posibilidades? La Fuerza Aérea, tal yo la comprendo, podría: luchar por el dominio del aire; atacar a la nación enemiga; y cooperar con la totalidad de sus fuerzas con el ejército o con la marina».

El mando unificado y la acción conjunta de los tres ejércitos resolvían los problemas. El *Oberbefehlshaber der Wehrmacht* o Alto Mando de las fuerzas armadas alemanas servían de modelo. Las unidades aéreas que requerían más entendimiento con los otros ejércitos (Escuadrillas de Reconocimiento de las Unidades y Aviación Embarcada), se habían puesto bajo control operacional de los jefes que las necesitaban. De igual modo, se pusieron a las órdenes de los mandos de la Luftwaffe, unidades del Ejército o de la Marina en las operaciones específicamente aéreas.

Tal como ocurrió en la ocupación de Creta, realizada por la 4.^a Flota Aérea del general Löhr, que tuvo bajo su comando y control elementos del Ejército y las formaciones navales alemanas e italianas. La retirada del Scharnhorst y Prinz Eugen de Brest a los puertos del mar del Norte y algunas operaciones que planteó la ocupación de Noruega también fueron conducidas por jefes de la Luftwaffe, con mando sobre unidades militares y navales, junto con las aéreas.

Pese a estos ejemplos, existían especialistas militares que aseguraban que la Fuerza Aérea no podía ser fuerza armada independiente, porque no tenía capacidad para vencer al ejército terrestre enemigo ni ocupar su territorio. El coronel Merino Martínez calificaba de pueriles esos argumentos y ponía como modelo a las conquistas de Holanda y de Creta, ejecutadas a través del aire con operaciones aerotransportadas. Concretadas con precisión, ambas

habían demostrado que sí se podía ocupar territorio enemigo por medio del transporte aéreo. Con la aclaración adicional de que **vencer no es precisamente sinónimo de ocupar. Victoria significa imponer al adversario la voluntad del vencedor.** Y se puede quebrar la voluntad de lucha con una gran batalla (terrestre, naval o aérea), con un bloqueo (naval ó aéreo) o con un poderoso ataque aéreo.

- ¹ Robert Frank Futrell, *Breve historia de la II Guerra Mundial*, capítulo 14, México, Editorial Diana, 15 de julio 1980.
- ² Sir Charles Kingsley Webster y Noble Frankland, *The strategic air offensive against Germany, 1939-1945*.
- ³ *Radio detection and ranking*: descubrimiento y localización por radio.
- ⁴ Vicealmirante Marcos A. Zar, «El Poder Aéreo», *Boletín del Centro Naval*, N°568, noviembre de 1944.
- ⁵ Capitán Antonio Álvarez-Ossorio y de Carranza, «La marina de guerra y el arma aérea», *Revista de Informaciones*, N°241, 1945.
- ⁶ Coronel Merino Martínez, «Análisis de doctrinas de Guerra Aérea», *Revista Informaciones Aeronáuticas*, julio 1947.
- ⁷ Alexander Procofieff de Seversky (Tiflis, 1894; Nueva York, 1974), ingeniero y aviador estadounidense de origen ruso. En 1918 se trasladó a EE.UU., donde fundó una empresa de aeronáutica. Diseñó prototipos de aviones e introdujo mejoras en los instrumentos de vuelo. Fue el responsable de las pruebas nucleares que tuvieron lugar en Bikini a partir de 1946.

CAPÍTULO X

SITUACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS EN 1945

A mediados de la década de los cuarenta la distribución geográfica de las FF.AA. jugaba un papel relevante en la política interna. La concentración del Ejército en la Capital Federal y en Campo de Mayo potenciaba su capacidad para presionar al gobierno central. Los jefes de los regimientos alojados en esa guarnición jugaron un rol decisivo en el movimiento del 4 de junio de 1943 que provocó la renuncia del presidente Ramón Castillo. Del mismo modo, gravitaron en el proceso iniciado el 28 de febrero de 1944, que culminó con el alejamiento del presidente provisional, general Pedro Ramírez. En su reemplazo, promovieron a la presidencia de la Nación al ministro de Guerra, general Edelmiro J. Farrell.

En tanto que retenía la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, el coronel Perón, que hasta entonces había sido secretario, reemplazó a Farrell en la cartera de Guerra. Meses después, sin renunciar al Ministerio, asumió la vicepresidencia de la Nación. Durante su gestión, el binomio Farrell-Perón impulsó una enérgica reforma de las FF.AA. A partir de 1945, en comparación con 1943, los gastos militares ascendieron del 27 al 43% del presupuesto nacional o del 2,6 al 6% del PBI. Entre las modificaciones de mayor trascendencia deben consignarse el nuevo estatuto militar, la creación de la Fuerza Aérea independiente y la promoción de las industrias militares¹.

El 27 de marzo de 1945, con el acuerdo general de ministros², el gobierno del general Farrell le declaró la guerra a Alemania y al Imperio de Japón. Un amplio sector de las FF.AA. percibió esta salida como un mero formulismo de conveniencia. Otros la consideraron una traición a los antiguos amigos. Desde Campo de Mayo, se volvió a conspirar contra el gobierno. En este caso, contra el coronel Perón cuya popularidad entre los trabajadores generaba desconfianza. Se desembocó en la crisis de octubre de 1945. Farrell cedió a las presiones, el coronel fue desplazado, se produjo el movimiento popular del 17 y comenzó la carrera política de uno de los hombres que modificaría el rumbo de la historia argentina.

COMANDO EN JEFE DE AERONÁUTICA DEL EJÉRCITO

En concomitancia con los cambios producidos en el orden nacional, en el marco del Ministerio de Guerra, el movimiento del 4 de junio de 1943 fue el punto de partida de la reorganización de la aeronáutica argentina, un proceso que reformuló y cambió de lugar la estructura piramidal de la, entonces, sexta Arma del Ejército merced a la acción de tres actores imprescindibles. La autoridad del coronel Perón, con una idea clara del rol que debía jugar una fuerza aérea en un estado moderno y con el poder suficiente para promover los cambios. Los anhelos independentistas de los aviadores militares liderados por los jefes de los regimientos aéreos. Los conocimientos doctrinarios del profesor de la materia Aeronáutica de la Escuela Superior de Guerra del Ejército, el entonces mayor César Ojeda, y el aporte intelectual de un grupo de capitanes alumnos que lo secundó.

Con relación a su designación, Ojeda recordaba las palabras con que, el 10 de junio de 1943, recibió el coronel Perón a un grupo de oficiales que fue a pedirle apoyo para constituir una aeronáutica autónoma: “Miren, en esta guerra que se está librando ya no se concibe una operación sin el concurso de la aviación. Y antes de que empezara, en Europa, ya la gente se trasladaba de un lado para el otro por vía aérea. En Río de Janeiro, cuando regresé a la Argentina (desde Italia), en el aeropuerto Santos Dumont, he visto que aterrizaba un avión cada cinco minutos, mientras que aquí, cada vez que pasa un aeroplano, miramos para arriba. Yo los voy a ayudar, pero necesito un aviador para trabajar conmigo.”³.

Por unanimidad los compañeros eligieron al mayor Ojeda. Este, a su vez, propuso para que colaborasen con él a sus alumnos capitanes aviadores militares: Raúl H. Casanova, César A. Guasco, Carlos García Cuerva, Félix J. Jaureguiberry y Armando E. Bustos Videla. Este grupo pasó a la historia con el apodo de los Quintillizos. Por una resolución del ministro de Guerra, Ojeda y los citados oficiales fueron transferidos, en comisión, a la Secretaría de Guerra.

Después de la citada resolución, el equipo de trabajo confeccionó una serie de disposiciones administrativas que el coronel Perón se ocupó de hacerlas firmar por el general Farrell. Las normas tendían a reunir en el Ministerio de Guerra, a partir de 1944, los organismos que constituirían la futura Secretaría de Aeronáutica. Los primeros que cambiaron de dependencia fueron la Fábrica Militar

de Aviones, que salió de la Dirección de Fabricaciones Militares; y la Dirección de Aeronáutica Civil, del Ministerio del Interior.

Asimismo, a fines de 1943, fue disuelta la Escuadrilla Aérea del Colegio Militar y los alumnos fueron trasladados a la Escuela de Aviación Militar de Córdoba para que, en 1944, todos los cursos, desde el primer año, comenzaran en aquel establecimiento. El paso siguiente se dio el 11 de febrero de 1944 cuando, dentro del Ministerio de Guerra, por el Decreto 3629/44⁴ se creó el Comando en Jefe de Aeronáutica con rango igual al Comando en Jefe del Ejército.

La norma recogía la experiencia de otros países. En principio, buscaba unificar los medios destinados a realizar la guerra aérea, incluso los de la aviación naval. Por otro lado, aspiraba a que, de una buena vez, se comenzara a regular con unidad de criterio la utilización del espacio aéreo, tanto por aviones militares como civiles. Por último, quería encauzar las actividades relacionadas con el progreso y desarrollo aeronáutico hacia objetivos que contribuyeran con la Defensa Nacional. Según el gráfico anexado al Decreto, el Comando en Jefe de Aeronáutica quedó constituido por:

1. Comando de las Fuerzas Aéreas Militares con su Estado Mayor, unidades y bases aéreas.
2. Comando de Dirección de Institutos Aeronáuticos, del cual dependían el Colegio Militar de Aviación (EAM), única fuente de ingreso; la Escuela de Pilotos Militares; la Escuela de Especialidades; y la flamante Escuela de Tropas Aerotransportadas.
3. Comando de Defensa Antiaérea del Interior (Defensa Activa no perteneciente a las unidades operativas del Ejército).
4. Cuartel Mestre General de Aeronáutica, al que estaban subordinados: la Dirección General del Material Aeronáutico; la Dirección de Infraestructura, la Dirección de Sanidad Aeronáutica; la Dirección Administrativa.
5. Dirección General de Aeronáutica Civil de la que dependían la Dirección de Aeronáutica Comercial y la Dirección de Aeronáutica Deportiva.
6. Dirección de Personal de Aeronáutica.
7. Asesoría Jurídica.
8. Instituto Aerotécnico, fundado sobre la base de la Fábrica Militar de Aviones.
9. Secretaría de Comando en Jefe de Aeronáutica.

El coronel Bartolomé de la Colina⁵, director general del Material, fue designado primer comandante de la Fuerza Aérea

Militar. El nuevo organismo gozaba de amplia autonomía, sometía sus decisiones sólo al ministro de Guerra y, por su intermedio, al presidente de la Nación. La sede del comando se estableció en Juncal 1116, asiento de la dirección conducida hasta ese momento por De la Colina, que conservó su despacho anterior.

La designación del primer comandante en jefe de la Aeronáutica suscitó numerosas especulaciones. En esa fecha, tres aviadores militares, Ángel María Zuloaga, Jorge Juan Manni y Antonio Parodi, detentaban el grado de general de brigada. El sentido común indicaba que a algunos de ellos les hubiera correspondido ese honor, con la salvedad que los tres tenían mayor antigüedad que Perón.

Con relación al primero y más antiguo, el general de brigada Zuloaga, reconocido por su apoliticismo profesional⁶, el 25 de septiembre de 1941 había renunciado al comando de la Aviación y, por ese motivo, puesto en disponibilidad⁷. Dimitió en desacuerdo con las sanciones aplicadas sin su conocimiento a los jefes de aviación involucrados en una asonada que, en ese entonces, tuvo epicentro en la Escuela de Córdoba.

El general Parodi, leal seguidor del general Mosconi, desde el movimiento del 6 de septiembre de 1930, se oponía a la intervención de las FF.AA. en política. Hombre del círculo pro aliado del general Justo, en diciembre de 1940, todavía con el grado de coronel, también había sido relevado del Comando de Aviación y enviado a los Estados Unidos para dirigir la Comisión de Adquisiciones y desempeñarse como agregado aeronáutico ante la Embajada Argentina en ese país.

El tercer candidato era el general de brigada Jorge Juan Manni, que en ese momento ejercía el comando de Aviación. Luego de entrevistarse con Perón, el general Manni declinó el ofrecimiento aduciendo problemas personales, no atribuibles al servicio, pidió el pase a retiro y no aceptó ser incluido en el escalafón de la Aeronáutica Militar⁸.

Por las causas expuestas, cobran fuerza las versiones que aseguran que Perón, tras una exhaustiva búsqueda en el listado de los aviadores, aceptó el consejo del jefe de la Policía, coronel Juan Filomeno Velasco. Por sus dotes de mando y capacidad organizativa, demostradas al frente de la Fábrica Militar de Aviones y de la Dirección General de Material, le ofreció el puesto al coronel ingeniero aeronáutico Bartolomé de la Colina⁹.

El 2 de octubre de 1944, a propuesta del Comando en Jefe de Aeronáutica, con efecto retroactivo al 1 de julio¹⁰, el presidente

de la Nación creó el Escalafón del Personal Militar Superior y de los Cuadros de la Aeronáutica Militar. El 1 de julio de 1944 se constituyó, así, en la fecha clave de la separación definitiva del Ejército. Otro día histórico fue el 26 de octubre de ese año cuando, con acuerdo general de ministros, se aprobó la primera Ley Orgánica de Aeronáutica¹¹ que fijó el régimen legal que encuadraba al personal¹².

Entre los considerandos doctrinarios, se aseguraba que la constitución de la Aviación de Ejército resultaba anticuada e inoperante frente a las nuevas exigencias bélicas. Asimismo, enfatizaba la conveniencia de reunir los medios aeronáuticos en una fuerza armada con gobierno, administración y técnica particular, e integrada por personal con un régimen que atendiese a las peculiaridades básicas que le competían en el marco general de la Defensa Nacional.

Definía a la Aeronáutica como el conjunto de actividades que se desarrollaban en el aire y las que, cumplidas en tierra, posibilitaban la realización de las primeras. Estas tareas se agrupaban en las ejecutadas por la Aeronáutica Militar y por la Aeronáutica Civil; y, ambas, concurrían a asegurar la Defensa Nacional.

Bajo la dirección del mayor César Raúl Ojeda, la primera Ley Orgánica para el Personal Militar de Aeronáutica fue redactada siguiendo los lineamientos del anteproyecto del Ejército. Incluía nuevas denominaciones de los grados que evitaban enojosas comparaciones con las otras fuerzas, debido a la distinta permanencia en cada jerarquía.

Para determinar los tiempos de utilización máxima de los aviadores y establecer la duración de la carrera se consultaron experiencias de aviaciones extranjeras y las conclusiones propias. Además, la diversidad de las tareas aeronáuticas dio origen a la creación de los restantes escalafones.

La aceptación del proyecto de ley fue discutida. Se debió convencer a los ministros del Poder Ejecutivo (casi todos oficiales del Ejército y de la Marina) que no justificaban la necesidad de una ley orgánica especial para la aeronáutica. El ministro de Guerra, coronel Perón, la apoyó desde el comienzo¹³.

En 1944, además de la creación de los organismos necesarios para la vida autónoma, se efectuaron tareas de gran aliento. Se dictaron normas de movilización sobre pautas diferentes a las que regían en el Ejército. Se inauguraron la Escuela Superior de Guerra Aérea, y el *Boletín Aeronáutico* que, en adelante, daría cuenta de las actividades concernientes a los organismos y personal de la

fuerza. Otro hito se alcanzó el 30 de noviembre de 1944¹⁴, cuando se aprobó el egreso de la primera camada de la Escuela de Aviación Militar con el grado de alférez, honor que le correspondió a la Promoción 10.

CREACIÓN DE LA SECRETARÍA DE AERONÁUTICA

Por el Decreto 288/45¹⁵ (4 de enero de 1945) se creó la Secretaría de Aeronáutica, dependiente de la Presidencia de la Nación. El gobierno, la administración y la conducción de la aviación militar y civil de la Argentina salieron del ámbito del Ministerio de Guerra. No obstante, hasta que se modificara la Ley de Ministerios, a los efectos del Artículo 81 de la Constitución Nacional, los decretos de la nueva Secretaría debían ser refrendados por el ministro de Guerra.

El 24 de septiembre de 1945 se eligió el emblema oficial: el escudo alado color amarillo oro que, desde entonces, identifica a los hombres y pertenencias de la Aeronáutica Militar Argentina¹⁶.

Para elevar la sexta arma del Ejército, al nivel de tercera fuerza armada de la Nación e insertarla en el despacho de un ministerio específico, el Presidente del Ejecutivo, con acuerdo general de ministros, tuvo en cuenta una serie de motivos explicitados en los considerandos del decreto ley. Fundamentos que derivaban de principios doctrinarios aceptados por la mayoría de los países: la integridad de los elementos que constituían el Poder Aéreo y la categorización de este último como un componente del Poder Nacional:

1. Las acciones bélicas de la II Guerra, en vías de definirse, habían demostrado la trascendencia del arma aérea en el éxito en las operaciones.
2. El avión asumía cada día un papel más preponderante como medio de transporte y factor extraordinario de progreso.
3. El uso militar y comercial del avión originaban técnicas de producción especializadas que determinaban orientaciones particulares a la industria en general.
4. La instrucción práctica en vuelo a la población civil y el mantenimiento y fiscalización de la infraestructura de apoyo a la aviación se relacionaban entre sí, tanto en las misiones de guerra como en la vida diaria del país.

Los factores señalados creaban un conjunto de actividades y problemas de una importancia tal que solo los podía atender un organismo de la más alta jerarquía estatal. La Secretaría con rango ministerial, junto con la totalidad de los decretos leyes relativos a

su organización y funcionamiento sería ratificada por la Ley 12911 del 19 de diciembre de 1946, promulgada en el primer año de sesión de las cámaras del nuevo gobierno.

ORGANIZACIÓN INICIAL DE LA SECRETARÍA DE AERONÁUTICA

En el primer año de existencia, el nuevo secretario propuso el Reglamento Orgánico por la que se regiría. Aprobado el 9 de febrero de 1945¹⁷, se le fijó la misión de gobernar, dirigir y administrar todas las actividades y asuntos aeronáuticos relacionados con la defensa y el aprovechamiento integral del espacio aéreo de la Nación; excepto los concernientes con la aviación de la Marina de guerra.

Sólo a efectos de enriquecer el largo anecdotario de desencuentros entre aviadores militares y navales, se transcribe un párrafo de las memorias del brigadier mayor César Ojeda dedicado a este punto:

«Recuerdo asimismo que, en cierto momento, se trató de incorporar a la Aviación Naval en bloque a la Fuerza Aérea, y para ello se había conseguido la media palabra del almirante Alberto Teisaire, por entonces Ministro de Marina y también del Interior. El episodio coincidió con el viaje del presidente Farrell al Paraguay. Lo entrevisté al coronel Perón para preparar el decreto, pero finalmente Teisaire se opuso a la iniciativa y sólo concedió el pase a la Aeronáutica de una docena de aviadores navales».

Sin interferir, entonces, con las actividades de la Aviación de la Marina, las veintiuna funciones que se le fijaron a la nueva cartera de estado se desprendían de la misión. En conjunto abarcaba una amplia gama de responsabilidades. La autoridad recibida por delegación del presidente de la República, en su condición de comandante de las FF.AA., transformaba a la Secretaría en la máxima autoridad aeronáutica militar y civil del país. **En la paz y en la guerra**, no sólo en los aspectos vinculados al vuelo y explotación integral del espacio aéreo, sino también en las actividades concurrentes de fomento, industria, investigación y desarrollo, derecho aeronáutico y transporte aéreo comercial.

Para el gobierno y asesoramiento del alto nivel, el secretario disponía de un subsecretario y de un Consejo Superior, en tanto que, en calidad de organismo técnico especializado, el Servicio Meteorológico Nacional se hallaba subordinado directamente al secretario.

Dependían de él:

1. Comando de la Fuerza Aérea Argentina, responsable del adiestramiento y de la conducción de los medios aéreos de combate. Unidades aéreas: Regimiento 1 de Bombardeo, Regimiento 2 de Caza, Regimiento 3 de Ataque, Agrupación de Entrenamiento, Agrupación de Transporte, Grupo 1 de Observación y, a partir del 15 de septiembre, el Grupo 2 de Observación en Reconquista¹⁸. Además, las bases aéreas militares El Palomar, General Urquiza, El Plumerillo, Coronel Pringles, Tandil y Reconquista (en construcción); y la Dirección de Tropa y Servicios Aeronáuticos.
2. Cuartel Maestre General de Aeronáutica, máximo responsable logístico de la Secretaría a través de: Dirección de Infraestructura Aeronáutica, Dirección de Sanidad Aeronáutica, Dirección General de Material Aeronáutico, Inspección General Técnica, Servicio de Intendencia, Parques y Talleres Regionales (Río Cuarto y Quilmes en construcción). Dentro de esta gran repartición, el 28 de marzo se creó el Servicio de Intendencia de Aeronáutica¹⁹.
3. Dirección General de Aeronáutica Civil, conducía las actividades aéreas no militares con dos Direcciones Nacionales: Aeronáutica Comercial y Aeronáutica Deportiva.
4. Dirección de Institutos Aeronáuticos Militares, ejercía el gobierno, mando superior y administración de los institutos militares aeronáuticos: Escuela de Aviación Militar, Escuela de Especialidades, Escuela Militar de Paracaidistas y Escuela de Clases de Aeronáutica. El 25 de septiembre de 1945, al día siguiente de que, en Córdoba, fracasara el movimiento liderado por el general Arturo Rawson para derrocar al gobierno, la Dirección de Institutos fue subordinada al Comando de la Fuerza Aérea²⁰.
5. Comando de Defensa Antiaérea Activa, organizaba y ejecutaba la defensa de los objetivos materiales vitales del Poder Nacional. La misión fue modificada por un decreto del 22 de junio de 1945. A menos de cuatro meses de sancionado, debido con seguridad a una veloz reacción de los artilleros del Ejército, se restringió la responsabilidad de la Fuerza Aérea a la defensa de los blancos propios de la aeronáutica: bases, aeródromos, fábricas y talleres aeronáuticos, entre otros²¹.
6. Comando General de Zonas Aeroterritoriales, del que dependían las zonas que llevaban la misma denominación. Se ocupaba de

- la preparación territorial, censo y movilización para el empleo de los medios aéreos en acciones bélicas.
7. Instituto Aerotécnico, sobre la base de la Fábrica Militar de Aviones, orientaba la industria especializada del país y fiscalizaba la producción aeronáutica nacional.
 8. Dirección General Administrativa de Aeronáutica, responsable de la gestión económica financiera.
 9. Dirección General de Personal de Aeronáutica, entendía en la administración del personal militar y civil de la aeronáutica y velaba por el correcto cumplimiento de las leyes y reglamentaciones.
 10. Dirección General de Estadística de Aeronáutica, determinaba las posibilidades para abastecer la aeronáutica en la paz, para movilizar y mantener el potencial combativo en la guerra.
 11. Dirección de Tránsito Aéreo, con jurisdicción en el territorio nacional. Compuesta por una Secretaría a cargo de la documentación técnica, un Departamento Planes, Inspecciones y Contralor, la División de Tránsito Aéreo, la División Meteorología y la División Telecomunicaciones.

Por ser autoexplicativas, se mencionan y no se resumen las funciones de los siguientes organismos de la nueva Secretaría de Estado: Escuela Superior de Guerra Aérea, Asesoría Jurídica de Aeronáutica, Vicaría General de Aeronáutica, Instituto de Medicina Aeronáutica. Este último, creado el 22 de febrero de 1945²², sólo fue incluido en la modificación del Reglamento Orgánico realizada el 4 de abril de 1945²³, cuando se crearon las Juntas Médicas Superiores para decidir la aptitud psicofísica del personal navegante y sin funciones a bordo.

El Reglamento Orgánico que se acaba de describir incluía dependencias en funcionamiento, provenientes de ámbitos ajenos a la aeronáutica militar. Por ejemplo, del Ministerio del Interior, de Marina y otros que pasaron en bloque, y no fueron difíciles de adaptar a la nueva estructura. Pero, también, comprendía organismos, que solo en ese momento se creaban. Sus jefes, arrancando prácticamente de cero y usando el sentido común, debieron redactar sus propios manuales.

En este arduo proceso organizativo, a la carencia de fuentes de consulta, se añadía la inestabilidad que atravesaba el mundo aeronáutico en materia de revisión de doctrinas. En parte, por la continua revisión de las conclusiones de la guerra recién finalizada; en parte, por la adaptación a las regulaciones

internacionales del vuelo comercial en cuyo contexto nuestro país se debía insertar.

Resulta comprensible la sucesión de modificaciones que se produjeron a partir de la puesta en vigencia del Reglamento. Máxime, si se piensa que las responsabilidades de la Secretaría de Aeronáutica eran sumamente complejas y ambiciosas. Y todo debía hacerse en un país que, por inoperancia o cortedad de visión de gobernantes y gobernados, había demorado cuarenta años en adecuar su legislación e impulsar el desarrollo y explotación comercial del vuelo humano con máquinas más pesadas que el aire.

Según se pudo apreciar, la primitiva orgánica de la Aeronáutica Argentina era, nada más y nada menos, que la síntesis más acabada de la doctrina del Poder Aéreo Integral, que concentraba el gobierno y la administración de la totalidad de los medios del patrimonio nacional que le otorgaban al país capacidad efectiva para actuar en el aeroespacio.

Los elementos constituyentes del Poder Aéreo, que se precisarían años después en la doctrina básica de la Fuerza, se pueden agrupar en:

1. Organismos e instituciones que hacen al desarrollo de la actividad aeroespacial.
2. Sistemas de armas con capacidad operativa.
3. Vehículos aéreos, tripulado y no tripulados.
4. Industria aeronáutica.
5. Apoyo logístico.
6. Infraestructura.
7. Investigación y desarrollo.
8. Comunicaciones.

En cuanto a los paradigmas que inspiraron la primera organización de la Fuerza Aérea o brazo militar del Poder Aéreo, no se puede soslayar la gran influencia germana. Sin lugar a dudas, se intentó desarrollar una Luftwaffe argentina, una suerte de flota voladora que actuara a través del océano aéreo de igual modo que lo hacía la Armada en los espacios marítimos y el Ejército en los terrestres. Se imaginó, con seguridad, un tercer componente del Poder Militar que condujera con unicidad de pensamiento y máxima economía la totalidad de los medios de combate que actuaban a través del cielo, incluso, la infantería aerotransportada y los recursos de la defensa antiaérea de todo el país.

De más esta decir que el marco teórico elegido, de inmediato, originó con nuestros camaradas del Ejército y de la Armada los

tristemente recordados puntos de fricción doctrinarios. Pese a las lamentables secuelas de esas divergencias, acalladas en un primer momento por la fuerte personalidad del general Perón, sólo gracias a la creación de la Secretaría, el Poder Aéreo Nacional pudo proyectarse hacia el nivel de evolución que le correspondía.

En particular, los aviadores civiles y militares de nuestro país le deben un eterno y merecido agradecimiento a las figuras señeras del brigadier general Bartolomé de la Colina y brigadier mayor César Raúl Ojeda. La acción de estos hombres abarcó todos los campos. Sin embargo, y al solo efecto de limitar la extensión de este estudio, se analizarán apenas dos áreas en las que la Secretaría de Aeronáutica importó un verdadero salto cuántico.

AVIACIÓN CIVIL Y COMERCIAL

El 10 de junio de 1943, la Dirección de Aeronáutica Civil salió del Ministerio del Interior y regresó al de Guerra. Los fundamentos del Decreto sostenían que la aviación civil, en su expresión comercial y deportiva, se encontraba “íntimamente vinculada en múltiples aspectos con las otras ramas de la aeronáutica nacional, con la cual constituía una unidad indisoluble”. Los aspectos comunes se referían a la infraestructura, los servicios de protección al vuelo, el dictado de norma y legislación y otros, cuya dirección unificada buscaba evitar superposiciones de funciones, dispersión de esfuerzos y, sobre todo, inversiones antieconómicas de los fondos nacionales.

A modo de colofón de esa política, el tercer paquete de medidas del Poder Ejecutivo Nacional le otorgó a la Secretaría de Aeronáutica la responsabilidad primaria de entender en los asuntos de política aero comercial y de aviación civil del Estado. En febrero de 1945, se autorizó que estableciera líneas aéreas para transportar correspondencia para lo cual debía coordinar los recorridos con la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones²⁴.

En acuerdo de ministros, el 27 de abril de 1945, el presidente de la República firmó el Decreto 9358/45 que fijaba la política en materia de aeronavegación y en cuestiones afines. De neto corte nacionalista, la norma propiciaba la explotación de las líneas aéreas de cabotaje a empresas, preferentemente estatales o mixtas, con mayoría accionaria de capitales argentinos. También, establecía una serie de restricciones para las compañías extranjeras que favorecían la supervisión argentina y el fomento del vuelo nacional. Por considerarse de gran valor conceptual se transcribe la citada disposición²⁵:

«Artículo 1.º) Adoptase como política del Estado en materia de aeronavegación y problemas afines, el conjunto de normas que figuran en el presente decreto. Ellas determinan la línea substancial de conducta que seguirá el gobierno de la Nación en materia aérea, sin perjuicio de amoldar sus principios a la evolución que la aviación experimente tanto en el orden mundial como nacional y de proceder a su paulatina aplicación según lo permitan las circunstancias, en procura de una aviación nacional de poder siempre creciente en todos sus aspectos.

»Artículo 2.º) La Nación ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo existente sobre su territorio y aguas adyacentes.

»Artículo 3.º) Declárese materia de legislación exclusivamente nacional todo lo concerniente a la navegación aérea internacional e interprovincial.

»Artículo 4.º) La aeronáutica comercial y deportiva, así como toda otra actividad aérea civil, se desenvolverá en el país bajo un régimen de amplio apoyo y fiscalización del Estado por intermedio de la Secretaría de Aeronáutica, la cual orientará y fomentará con tal fin la iniciativa privada nacional.

»Artículo 5.º) Las líneas de transporte de cabotaje, así como toda otra actividad aérea remunerada que se ejecute enteramente en territorio argentino, serán realizadas, con preferencia, directamente por el Estado o por medio de empresas mixtas organizadas conforme al régimen legal de la Ley 12161 y, ateniéndose a lo establecido en el Artículo 8.º de la Ley 12709, en cuanto es aplicable a empresas aéreas. A tales fines, se autoriza a la Secretaría de Aeronáutica a constituir, *ad referéndum* del Poder Ejecutivo, dichas sociedades mixtas, cuidando especialmente de establecer en sus estatutos la condición de argentinos nativos de sus socios, el carácter nominativo de las acciones y el domicilio dentro del país de las sedes sociales.

»Artículo 6.º) Las líneas de transporte internas que extiendan sus servicios a los países vecinos serán objeto de un fomento especial por parte del Estado. En caso necesario, se otorgarán a los referidos países la concesión de reciprocidad, siempre que sus aviones pertenezcan a empresas realmente nacionales y efectúen su recorrido de acuerdo con las disposiciones del artículo siguiente.

»Artículo 7.º) Las líneas de transporte internacionales así como toda aeronave de cualquier matrícula o bandera podrán entrar

libremente al país o salir de él con tal de hacerlo, tanto a la llegada como a la salida, por un aeropuerto de frontera; durante su recorrido a través del país, navegar por rutas fijadas por el Estado con tal fin; sin realizar cabotaje ni invadir esferas de acción de empresas aéreas argentinas; de acuerdo con la reglamentación en detalle que se establezca al efecto. Las condiciones anteriores presuponen la reciprocidad del país de origen de las aeronaves.

»Artículo 8.º) La infraestructura pertenecerá totalmente al Estado. Tanto los aeródromos de diversas categorías como los servicios de protección del vuelo (meteorología y comunicaciones) serán organizados en forma de permitir a la Nación el ejercicio de un control permanente y severo de toda la navegación que se realice en su espacio aéreo, en forma similar a la navegación en aguas territoriales.

»Artículo 9.º) El Estado fomentará la participación de sus ciudadanos en las actividades vinculadas con la aviación y procurará la formación de una conciencia aérea nacional. El deporte, ya sea en planeadores o con motor, el aeromodelismo y la enseñanza y propaganda de la aeronáutica serán difundidos y subvencionados ampliamente por el Estado para lograr los fines expresados más arriba. En las líneas de transporte internas, el personal será totalmente argentino; en las internacionales, en la medida que los convenios lo establezcan.

»Artículo 10) El Estado dedicará recursos propios y favorecerá y encauzará las actividades privadas para lograr la formación de una industria aeronáutica nacional.

»Artículo 11) El Poder Ejecutivo propugnará la sanción parlamentaria de los principios contenidos en este decreto y de la legislación aeronáutica, y la participación de la República en los Congresos sobre la materia, en miras a su consagración internacional.

»Artículo 12) La Secretaría de Aeronáutica propondrá al Ejecutivo, las modificaciones necesarias para amoldar las previsiones contenidas en este decreto a la evolución y nuevas necesidades surgidas en la materia.»

Por considerársela anticuada para ese momento, dados los progresos que había experimentado la ciencia meteorológica, el 5 de mayo de 1945 se sustituyó la Dirección de Meteorología, Geofísica e Hidrología del Ministerio de Agricultura derogándose la Ley 12252 (28 de septiembre de 1935) que la amparaba. En el mismo acto, el presidente de la Nación, con acuerdo de ministros,

transfirió el Servicio Meteorológico Nacional con jerarquía de Dirección General a la Secretaría de Aeronáutica²⁶.

A la vez, sobre la base de la División de Meteorología de la Dirección de Tránsito Aéreo, el 23 de julio se creó el Servicio de Meteorología de Aeronáutica²⁷, en el ámbito de esa repartición. Muy pronto, sin embargo, fue evidente la inconveniencia de duplicar las funciones. El 9 de mayo del año siguiente²⁸, dicho organismo pasó al Comando de la Fuerza Aérea y, a partir de ese momento, la información meteorológica necesaria para el tránsito aéreo la debió recabar del Servicio Meteorológico Nacional.

Mediante una serie de resoluciones comenzaron a materializarse las decisiones con las que se buscaba reordenar la Dirección de Tránsito Aéreo. El 5 de julio se dispuso que los servicios de comunicaciones radioeléctricas y estaciones de observación meteorológicas dependieran de esa Dirección. Asimismo, se la designó autoridad de coordinación para entender en las construcciones y adquisiciones que efectuaran las grandes reparticiones y en la distribución del personal especializado²⁹.

Para propender a la formación de una conciencia aérea en la comunidad, a propuesta del subsecretario del área, se estableció que, en los últimos días de septiembre de cada año, se celebrase la Semana de Aeronáutica. Del modo que lo había preconizado el coronel Crespo en 1937, las entidades aerodeportivas y unidades aéreas militares deberían organizar festivales aéreos, muestras, conferencias, y actividades afines que contribuyeran a divulgar y difundir la actividad aeronáutica, para que la población apreciara las realizaciones que más convinieran a los grandes intereses nacionales³⁰.

En agosto de 1945 se aprobó el Estatuto para las Instituciones Aerodeportivas. La norma fijó las pautas y condiciones mínimas a las que debían ceñirse los aeroclubes para recibir apoyo estatal. El objeto de la subvención era formar la mayor cantidad y la mejor calidad posible de pilotos civiles. Simultáneamente, servía para asegurar el adiestramiento continuado y facilitar el desarrollo económico de las instituciones. El fomento se haría mediante la entrega de fondos y la provisión de aeronaves³¹.

Debido a que la denominación Línea Aérea del Suroeste (LASO) y Línea Aérea del Nordeste (LANE), como se conocía a los servicios cubiertos por los aviones del Comando de la Fuerza Aérea, en la práctica se había unificado en la simple designación de Líneas Aéreas del Estado, el nuevo Secretario de Aeronáutica,

comodoro Sustaita, oficializó la denominación por resolución el 23 de octubre de 1945³².

Este año de realizaciones largamente postergadas en el campo del desarrollo aeronáutico nacional y de la organización de la aviación civil y comercial, culminó con la firma del decreto por el cual se declaró a Líneas Aéreas del Estado (LADE) organismo ejecutivo de la política aérea internacional del Gobierno de la Nación.

La medida fue considerada la más apta para promover el desarrollo del transporte aéreo internacional, tendiente a crear un sistema propio de comunicaciones rápidas que facilitara el intercambio con los demás países del mundo. Sin perjuicio de las misiones que ya cumplía en el orden nacional, LADE pasó a depender de la Dirección General de Aeronáutica Civil y fue la base para constituir la Flota Aérea Mercante Argentina³³.

Para comprender el atraso que sufría nuestro país en materia de aviación nada mejor que repasar algunos pensamientos que nos ha legado el brigadier mayor Ricardo P. Olmedo en su obra *Testimonios aeronáuticos*³⁴:

«Siempre existió una cierta confusión sobre el nacimiento de la actividad aero comercial en la Argentina. La actitud del Estado frente a la aeronáutica civil era insustancial; esta se desarrollaba solamente por el empuje de sus cultores y apenas cinco aeroclubes con escasos recursos. En 1932 los pilotos civiles le solicitaron al presidente de la Nación que la Dirección de Aviación Civil volviera al Ministerio de Guerra; en 1934, reiteraron el pedido.

»Sin logros de mayor trascendencia llegamos al final de la década de los treinta, con la política interna en medio de situaciones confusas y agitadas. (...) En semejantes circunstancias era fácil suponer la escasa preocupación de los gobiernos por una aviación civil incipiente y una comercial inexistente. Únicamente se preocupaban los aviadores civiles y militares que se cultivaban profesionalmente estudiando nuevas doctrinas y técnicas. (...)

»Mientras tanto, las empresas aero comerciales seguían prestando sus servicios, tratando de superarse y ampliar las zonas atendidas. En la práctica, las concesiones no se concretaron por ausencia de autoridad competente para otorgarlas. Las rutas en explotación habían sido conquistadas por mérito y esfuerzo propio.

»Un ejemplo destacado fue sin duda la Aéropostale con su filial Aeroposta Argentina, que posteriormente fue adquirida por Ernesto Pueyrredón y Asociados. Este empresario argentino, director y propietario de la aerolínea, con tesón y honestidad resolvía los

numerosos problemas que, día tras día, surgían en su línea en la Patagonia.

»Pan American Airways entraba al país desde Santiago de Chile y hacía una escala técnica en Villa Mercedes (San Luis), donde la única autoridad pública presente, a la llegada de los aviones, era un agente de la policía provincial. Su recorrido finalizaba en Morón nuestro aeropuerto internacional y de acuerdo con la demanda, también hacía la ruta Buenos Aires - Córdoba - Salta - Lima (Perú). En forma irregular arribaban a Morón, Alitalia, British Airways, Lufthansa, Iberia, KLM y Swissair. (...)

»En síntesis, la aviación comercial de entonces se basaba en las empresas extranjeras y en la experimental nacional; por lo tanto, tenía poco de autóctona. En la práctica, la Dirección de Aviación Civil, que teóricamente debía ocuparse de la actividad comercial y deportiva, solamente atendía los asuntos aerodeportivos.

»Para tener una idea de la pobre atención que se le brindaba a las empresas aerocomerciales es suficiente recordar que cualquier gestión que debían realizar ante las autoridades argentinas, en la Dirección de Aviación Civil, era tramitada por un solo empleado, de apellido Duci. Este competente y exclusivo encargado los recibía en mesa de entrada y daba curso a cualquier solicitud.»

Las contundentes reflexiones del brigadier mayor Olmedo, primer director de Tránsito Aéreo que tuvo la Nación, permiten inferir qué era y qué representaba esa dirección de existencia prácticamente virtual, que dejaba librada al azar a una aviación civil concreta, dotada con aviones y con hombres unidos por su vocación de volar. Se debe comprender, sin embargo, que era imposible progresar en condiciones de inestabilidad política. Si funcionaba o se creaba un organismo estatal era para responder a compromisos partidarios más que para satisfacer a una necesidad operativa.

Cualquier comentario adicional resulta obvio e innecesario.

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

El siguiente campo que, en orden de importancia, impulsó la Secretaría de Aeronáutica a partir de su creación en 1945 fue la infraestructura de apoyo al vuelo. El 21 de abril de ese año, el presidente de la Nación, con el Acuerdo General de Ministros, aprobó el Plan Orgánico para Equipamiento y Construcciones Aeronáutica³⁵.

Ese Plan puede considerarse la piedra fundamental con la que se valió la Secretaría de Aeronáutica para salir del atraso e inanición

en que se había sumergido por inoperancia de la Dirección de Aviación durante los años que perteneció al Ministerio del Interior. Con el respaldo político, con las herramientas adecuadas en manos de los hombres que tenían la formación intelectual conveniente, se expropiaron y equiparon las estaciones de la red nacional de circulación aérea y los aeródromos que por varias décadas sirvieron a la aviación argentina.

El 20 de agosto de 1945 el Poder Ejecutivo declaró de utilidad pública y sujeto a expropiación 107 hectáreas de los suburbios del suroeste de la ciudad de Córdoba para construir un barrio de viviendas para el personal subalterno perteneciente al Instituto Aerotécnico de la Secretaría de Aeronáutica³⁶. A la Dirección General de Infraestructura se le asignó la representación de la Secretaría de Aeronáutica ante el Registro de Bienes del Estado para mantener la cuenta patrimonial con cargo a la Institución³⁷. En esta condición intervendría en la adjudicación, alquiler, venta o concesión de terrenos de propiedad de la Secretaría para actividades privadas afines.

En 1945, tras efectuarse un reconocimiento general del país, la Dirección General de Infraestructura, con el objetivo de que no quedase un solo poblado sin su correspondiente aeródromo proyectó las pautas que serían incorporadas en el Primer Plan Quinquenal. En los más diversos lugares del país, se inspeccionaron y eligieron treinta y nueve campos donde, previamente acondicionados, se podrían habilitar aeródromos y aeropuertos. Como consecuencia del censo, a partir de 1945 se inaugurarían veintiún aeródromos.

A fines de ese año comenzó a funcionar la Dirección de Tránsito Aéreo, encargada de los servicios de protección y seguridad al vuelo. El organismo habilitó setenta y dos estaciones de radio instaladas en aeródromos del interior. Integraron una red aeronáutica con seis cabeceras que respondían a regiones de distintas características geográficas (Salta, Resistencia, Córdoba, Mendoza, Bariloche y Río Gallegos) y una central general en Ezeiza. La Argentina adhirió al Convenio de Chicago en mayo de 1946. Nuestro país integró el Consejo de la OACI, el 16 de julio de 1947.

Cifras extraídas de una publicación oficial³⁸ que se editó en 1949 permiten apreciar la obra realizada desde 1943. Pistas y plataformas en 1940: 50 metros cuadrados; en 1949: 2,5 millones de metros cuadrados. Barrios aeronáuticos en 1945: alojamiento para 400 personas; en 1949: para 35.000 personas. Aerostaciones en 1940: 5000 metros cuadrados; en 1949: 75.000 metros

cuadrados.

10 DE AGOSTO DE 1912 Ó 4 DE ENERO DE 1945

Luego de haber visto la magnitud del avance de la aeronáutica argentina a partir del 4 de enero de 1945, vale la pena detenerse y reflexionar sobre un dilema que es ya un clásico cuando se aproximan los meses de agosto. ¿Qué día corresponde recordar la creación de la Fuerza Aérea, el 10 de agosto o el 4 de enero? El interrogante da lugar a una discusión casi bizantina que, por desconocimiento o falso amor propio, se repite año tras año.

El brigadier mayor César Raúl Ojeda, primer ministro secretario de estado de aeronáutica en 1949 y director del equipo que redactó las bases normativas de la Fuerza Aérea Argentina en 1944, opinaba al respecto que dicha Institución, inicialmente, había tomado el nombre de Comando en Jefe de Aeronáutica (1944); más adelante, de Secretaría de Aeronáutica (1945-1949); de Ministerio de Aeronáutica (1949-1958); y de nuevo de Secretaría de Aeronáutica (1958-1966); y, posteriormente, de Comando en Jefe de la Fuerza Aérea.³⁹

Dichas precisiones permiten deducir que la estructura imaginada para la Aeronáutica Argentina, en la concepción del brigadier mayor Ojeda, se ajustaba al modelo descrito por el coronel Jorge B. Crespo en 1937. Según este, había países que, por necesidades de Defensa Nacional, reunían en un solo órgano de gobierno la administración y dirección de la aeronáutica militar y la civil, y lo subordinaban a un comando militar. En dicho contexto, el comandante de la Fuerza Aérea Argentina se constituía en mando supremo del componente aéreo del instrumento militar del país y máximo responsable de proponer y dirigir la política aeronáutica nacional.

Sin embargo, corresponde aclarar que las definiciones del brigadier mayor Ojeda fueron formuladas en 1988, con posterioridad a la absorción de las funciones de la Secretaría de Aeronáutica por el Comando en Jefe de la FAA en 1966. Doce años después de 1954, cuando el presidente Perón había aprobado por un decreto⁴⁰ la propuesta del brigadier mayor Juan I. San Martín.

El entonces ministro de Aeronáutica decía que la aviación militar no contaba con una fecha recordatoria de su creación. Por lo que solicitó que el 10 de agosto fuese el Día de la Fuerza Aérea Argentina, fecha considerada adecuada por ser la de creación, en 1912, de la Escuela de Aviación Militar, primera unidad aérea

militar del país. A partir de ese momento, la aeronáutica militar y, especialmente, la Fuerza Aérea debían conmemorar su día los 10 de agosto de cada año.

Se sobrentiende que, al optar por el 10 de agosto, el brigadier San Martín distinguía con claridad qué era una unidad aérea militar y qué, una cartera de estado aeronáutica. Lo que no sabía era que, algún día, el órgano gubernamental se fusionaría con el militar en el Comando en Jefe de la FAA. Es decir, en 1954 no hubo ninguna intención de recordar la creación de una aeronáutica argentina militarizada que siguiera los lineamientos brindados por el brigadier mayor Ojeda en 1988.

De todos modos, es evidente que no se fijó el 10 de agosto para establecer una relación causal entre la fecha y la creación de la Fuerza Aérea Argentina, rama militar del Poder Aeroespacial de la Nación, sino que, simplemente, se lo eligió para contar con un día en que se la pudiera conmemorar y fomentar los sentimientos de tradición y difundir la imagen institucional en la población. La elección fue acertada ya que, una vez aprobada, fue sostenida por los sucesivos mandos que rigieron la Fuerza desde hace más de medio siglo.

Con respecto al 4 de enero de 1945, es oportuno resaltar que en el Reglamento Orgánico de la Secretaría, al Comando en Jefe de la FAA se le asignaron exactamente las mismas unidades, hombres y medios que tenía en 1944 el Comando de las Fuerzas Aéreas Militares del Comando en Jefe de Aeronáutica del Ministerio de Guerra. Retrocediendo en el tiempo se constata que eran idénticos a los pertenecientes al Comando de Aviación del Ejército de 1938, a la Dirección General de Aeronáutica de 1927, y así sucesivamente hacia atrás. Si se considera la evolución de la aeronáutica militar en el seno del Ministerio de Guerra, a medida que se modernizaba e incorporaban nuevas unidades, aeronaves y funciones operativas, se podrían rastrear los orígenes de la Fuerza Aérea Argentina hasta la primitiva Escuela Militar de Aviación de El Palomar.

De acuerdo con ese razonamiento, se concluye que es impropio afirmar que el 4 de enero de 1945 se creó la Fuerza Aérea Argentina, puesto que su misión y funciones ya se cumplían desde tiempo atrás. Lo realmente nuevo fue la Secretaría de Aeronáutica. Por esa causa, sería más correcto hablar de que en ese día se produjo una reorganización de elementos ya existentes o una reasignación de responsabilidades o, en su defecto, decir que la Fuerza Aérea Argentina se constituyó en fuerza armada autónoma dependiente

de la nueva cartera de estado.

Algo que sí se tendría que festejar y aplaudir los 4 de enero es el sentido común de aquellos emprendedores aviadores militares que, entre 1944 y 1950, hicieron realidad los sueños del general Mosconi, y de otros precursores, de crear el Ministerio de Aeronáutica que agrupara en su estructura a los componentes civiles y militares del Poder Aéreo Nacional.

¹ Roberto A. Potash, *Nueva Historia de la Nación Argentina*, tomo 8, capítulo 23, Academia Nacional de la Historia Editorial Planeta, 2001.

² Decreto 6945/45.

³ César Ojeda, *Los orígenes de la Fuerza Aérea Argentina*, edición privada.

⁴ *Boletín Militar Reservado*, N°2113, 14 de febrero de 1944.

⁵ Decreto N°3766/44, 16 de febrero de 1944, *Boletín Militar Reservado*, N°2114.

⁶ Díaz Araujo, *La conspiración del 43*, Buenos Aires, Ediciones Castilla, 1971, pág.17.

⁷ Decreto 101475, 25 de septiembre de 1941, 1ª Parte. *Boletín Militar*, N°11807.

⁸ Brigadier mayor Ricardo P. Olmedo, *Testimonios Aeronáuticos*, («Colección de Historia Aeroespacial»), Buenos Aires, Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, pág. 49.

⁹ Testimonio del brigadier mayor Ricardo P. Olmedo, grabado por el autor.

¹⁰ Decreto 26301/44, *Boletín Militar Reservado*, N°2231.

¹¹ Decreto ley 29376/44), *Boletín Militar Público*, N°319, del 8 de noviembre de 1944.

¹² Sustituida el 13 de noviembre de 1945 por Decreto 28663/45 «Ley Orgánica para el Personal Militar de Aeronáutica».

¹³ Brigadier mayor César R. Ojeda, *Apuntes para la...*, op.cit.

¹⁴ Decreto 32345/44, *Boletín Militar Reservado*, N°2254.

¹⁵ *Boletín Aeronáutico Público*, N°1.

¹⁶ *Anexo al Boletín Aeronáutico Público*, N°77.

¹⁷ Decreto 3088/45, *Boletín Militar Reservado*, N°9, 16 de febrero de 1945.

¹⁸ Decreto 21725/45, 15 de septiembre de 1945, *Boletín Militar Reservado*, N°63. El Grupo recibió como dotación inicial dos escuadrillas de DL-22.

¹⁹ Resolución 69/45, *Boletín Militar Reservado*, N°21.

- ²⁰Decreto 22792/45, *Boletín Militar Reservado*, N°66.
- ²¹Decreto 13558/45, *Boletín Militar Reservado*, N°46.
- ²²Decreto 4118/45, *Boletín Militar Reservado*, N°11.
- ²³Decreto 7191/45, *Boletín Militar Reservado*, N°22.
- ²⁴Decreto 3639, 19 de febrero de 1945, *Boletín Aeronáutico Público*, N°13, 21 de febrero de 1945.
- ²⁵27 de abril de 1945, *Boletín Aeronáutico Público*, N°108.
- ²⁶Decreto ley 10131, 5 de mayo de 1945, *Boletín Aeronáutico Público*, N°33.
- ²⁷Resolución 351/45 23 de julio de 1945, *Boletín Militar Reservado*, N°48.
- ²⁸Resolución 806/46, *Boletín Militar Reservado*, N°122.
- ²⁹Resolución 244/45, 5 de julio de 1945, *Boletín Militar Reservado*, N°45.
- ³⁰Resolución 448/45, 14 de agosto de 1945, *Boletín Aeronáutico Público*, N°61.
- ³¹Decreto 18932/45, 20 de agosto de 1945, *Boletín Aeronáutico Público*, N°64, 23 de agosto de 1945.
- ³²Resolución 849/45, *Boletín Aeronáutico Público*, N°85.
- ³³Decreto 34024/45, 20 de diciembre de 1945, *Boletín Aeronáutico Público*, N°106.
- ³⁴Brigadier mayor Ricardo P. Olmedo, *Testimonios...*, op. cit., pág. 40 y suc.
- ³⁵Decreto 8742, abril de 1945.
- ³⁶Decreto Ley 18931/45, 20 de agosto de 1945, *Boletín Aeronáutico Público*, N°69.
- ³⁷Decreto 1074, 6 de noviembre de 1945.
- ³⁸*Aeronáutica Nacional al servicio del país*, Buenos Aires, Secretaría de Aeronáutica de la Nación, 1948, págs. 46 y 47.
- ³⁹Brigadier mayor César R. Ojeda, *Apuntes para la conferencia...*, op. cit.
- ⁴⁰Decreto 14204, 26 de agosto de 1954, *Boletín Aeronáutico Público*, N°1145.

CAPÍTULO XI

DESPEGUE DEFINITIVO DE LA AERONÁUTICA MILITAR

Las FF.AA. estuvieron a cargo de la seguridad de los comicios realizados el 24 de febrero de 1946 y garantizaron la limpieza del escrutinio. El general Von Der Becke fue designado comandante electoral; y la Fuerza Aérea, estrenando su flamante condición de fuerza armada independiente, asumió el control de la zona electoral de la provincia de San Luis. Tras un proceso transparente, resultó elegida la fórmula Perón-Quijano.

El 24 de este mes, con un gran despliegue propagandístico se anunció el lanzamiento del Primer Plan Quinquenal que fijaba objetivos sumamente vanguardistas a los más diversos sectores de la vida nacional. En general se tendía a lograr la industrialización del país, a crear fuentes de trabajo y a redistribuir la riqueza favoreciendo a los sectores más carenciados. Con respecto a las FF.AA., se preveía terminar con el embargo de armas dispuesto por Estados Unidos y renovar el equipamiento, aspiración largamente postergada por la guerra mundial¹.

La puesta en marcha de una política tan agresiva generó, de inmediato, la resistencia de los grupos económicos afectados. Dentro de las FF.AA., se gestó un cisma entre los adeptos al gobierno y los opositores antiperonistas que cuestionaban el manejo discrecional del presupuesto y de los fondos del estado. Sobre todo, objetaban la participación de la esposa del presidente, Eva Perón, en las decisiones del gobierno desde su despacho ubicado en la Secretaría de Trabajo y Previsión Social.

Entre tanto, la aeronáutica militar, con su nueva estructura independiente, pareció liberada de la atracción retardatoria de los enfrentamientos internos y, con velocidad orbital, comenzó a transitar por los caminos del crecimiento. El 4 de junio de 1946, con motivo de la asunción de la primera presidencia del general Perón, el Secretario de Aeronáutica, brigadier mayor Bartolomé de la Colina, difundió la Orden General Pública (OGP) N°5² por la cual anticipó los avances logrados por la nueva rama del Ejecutivo.

Abundando sobre el tema, los elementos de juicio vertidos en la introducción de la *Memoria Anual de la Secretaría* en 1946, también redactada por el brigadier De la Colina, permiten justipreciar la exacta dimensión de la tarea ejecutada desde que se decidió unificar la conducción de los recursos aéreos. Un campo en el cual, según se pudo valorar en los capítulos anteriores, la Argentina había marchado muy por detrás de la evolución mundial.

El secretario De la Colina afirmaba que se debió adecuar, en tiempo récord, los organismos existentes y estructurar de cero aquellos que fueron necesarios. Se planificaba al mismo tiempo que se ordenaban los múltiples aspectos de la ciencia y del arte aeronáutico. La actividad normativa fue incesante. Entre otros, podían citarse los reglamentos orgánicos del Comando de la Fuerza Aérea Argentina, de las bases aéreas, de las unidades aéreas, de la Dirección General del Personal, y de la Dirección General de Administrativa de Aeronáutica.

En materia de infraestructura de apoyo al vuelo, se desplegó un esfuerzo de envergadura extraordinaria. Las construcciones crecieron en volumen y en calidad, lo que indujo al gobierno a elevar la ex Dirección de Infraestructura de Aeronáutica del Cuartel Maestre General, al rango de dirección general³.

En cuanto a la industria aeronáutica, el bimotor Calquin hablaba a las claras de su crecimiento. Argentino por concepción, elaborado con materias primas nacionales, sus características evidenciaban que se habían resuelto los complejos problemas de la década de los treinta.

En orden a la aeronavegación comercial, durante 1946 se vieron las primeras realidades. Tras encauzar los impulsos de la iniciativa privada, se abrieron las rutas del comercio aéreo, del transporte aerocomercial y de los servicios subsidiarios. En este año, también, la Secretaría participó en conferencias internacionales y alzó su voz para sostener el postulado esencial de la igualdad de derechos entre los pueblos.

El brigadier De la Colina manifestaba que el nuevo gobierno posibilitaría afianzar y acrecentar lo realizado y que agregaría más acciones para, cuanto antes, terminar de recuperar la aeronáutica. Tres años de labor (1944, 1945 y 1946) le habían permitido al país recobrar quince de atraso; aunque faltaban otros diez, en vía de ejecutarse con la compra de material moderno o construcciones nacionales.

A modo de conclusión, De la Colina recordaba que, como toda obra reciente, era más sensible a los deterioros: «(...) tened presente que el mundo vive la hora aeronáutica y que nuestro país necesita tener por cada familia que habita nuestro suelo un aviador y un avión». Concluía saludando al personal: «Nada mas deseo expresar que uniros a todos en fuerte y cálido abrazo de agradecimiento y amistad, formulando mis votos de felicidad y grandeza para nuestra querida Aeronáutica, invitándolos a proseguir la marcha con lealtad, ahínco y perseverancia».

ADOLF GALLAND⁴

Al finalizar la II Guerra Mundial, numerosos veteranos europeos aportaron su experiencia profesional a las armas nacionales. Uno de los más destacados, no solo por los laureles ganados en combate, sino por los conocimientos que transmitió a la Fuerza Aérea Argentina, fue el general y as de la Luftwaffe: Adolf Galland.

Segundo de cuatro hijos varones, Galland nació en Westerholt (Westfalia) el 19 de marzo de 1912. A los 20 años ingresó en la Escuela de Vuelo Aero comercial de Braunschweig y, tras perfeccionarse en Italia, ingresó como piloto de la Lufthansa en 1933. A principios de 1934, él y sus compañeros fueron invitados a integrar la Fuerza Aérea Negra, es decir, la aviación militar que se gestaba en secreto. El 12 de marzo de 1935, cuando se levantaron las restricciones que pesaban sobre Alemania, ingresó en el Regimiento de Infantería 10, en Dresden, donde recibió instrucción militar básica. Meses después recibiría el grado de subteniente y sería incorporado al Regimiento de Caza 2.

Formó parte de la Legión Cóndor en la Guerra Civil Española. En un principio, cumplió misiones de ataque a tierra hasta que en julio de 1937 recibió su bautismo de fuego, en Brunete, enfrentando a los cazas Polikarpov I-16 pilotados por los rusos. Con trescientas misiones de combate en sus alforjas y la Cruz de España de Oro con brillantes en su pecho, regresó a su patria.

Iniciada la II Guerra, Galland voló los He-123 realizando misiones de bombardeo en picada. El 1 de octubre, tras recibir la Cruz de Hierro y ascender a capitán, fue asignado al Regimiento de Caza 27 (JG 27). Con esta unidad participó en la campaña de Francia donde obtuvo sus dos primeros derribos. En 1940, al frente del 3.º Escuadrón del Regimiento de Caza 26, participó en la Batalla Aérea de Inglaterra. Ascendido a mayor, el 18 de julio, recibió la Cruz de Caballero, en ocasión de su decimoséptimo derribo. Cuando

tenía veintinueve años el destino apostó a su favor. En diciembre de 1941, el avión que trasladaba al comandante del Arma de Caza se estrelló cerca de Breslau. El mariscal Goering designó a Galland para sucederlo. En diciembre de 1942, con treinta años, Galland se convirtió en el general más joven de la guerra.

En mayo de 1943, invitado por el ingeniero Willy Messerschmitt, voló un prototipo del reactor Me-262. Pese a su insistencia, sólo en marzo de 1945 Hitler autorizó crear la unidad especial de caza JV 44 (Jagdverband 44) que podría haber cambiado el curso de la guerra.

El 3 de mayo de 1945, cuando los tanques del VII Ejército norteamericano se aproximaban, los Me-262 fueron destruidos por sus tripulantes. Tomados prisioneros, los pilotos de la JV-44 suscitaron la admiración de sus captores. Con ciento cuatro derribos acreditados, Galland permaneció en prisión dos años y, al ser liberado, con treinta y seis años de edad, se decidió a buscar nuevos horizontes.

A bordo del transatlántico “Andrea C”, en 1948, viajó a Buenos Aires contratado en calidad de consejero técnico por la Secretaría de Aeronáutica Argentina. Fijó su residencia en la Ciudad Jardín de Lomas de El Palomar, lo que le permitió desplazarse en un De Havilland Dove que pusieron a su disposición los mandos de la Fuerza para recorrer las bases aéreas y entrar en contacto con sus camaradas argentinos.

Durante su estadía, Galland redactó el libro *Los primeros y los últimos*, un clásico de la literatura militar. También, dictó conferencias, escribió extensos artículos relacionados con la guerra –para la *Revista Nacional de Aeronáutica*– y asesoró a la Fuerza Aérea sobre la organización del primer sistema de Defensa Aérea del Centro de Poder Buenos Aires.

En septiembre del 51, en la VI Brigada Aérea, el general Galland impartió un curso de combate aéreo a los pilotos de los Gloster Meteor IV. El 28 de septiembre de 1951, con motivo del despliegue contrarrevolucionario desde Tandil a Ezeiza, por primera vez se empleó en la Argentina la formación “dedos de la mano” y, a su vez, en el sobrevuelo de la Capital Federal se realizaron los primeros cambios de puesto, en virajes de 90° y 180°. Durante los meses que estuvieron en Ezeiza se iniciaron las prácticas de ataques a blancos terrestres con los procedimientos enseñados por Galland y que serían empleados por numerosas generaciones de aviadores argentinos.

Entre las definiciones doctrinarias más notorias, cabe recordar aquella que aseguraba que la Luftwaffe, a pesar de disponer de los conocimientos y medios suficientes, al comienzo de la guerra carecía de los elementos técnicos (radares) que le permitiesen localizar y conducir sus propios interceptores, simplemente, porque no los habían previsto. Esto demostraba qué poca importancia, táctica y técnica se le había asignado al empleo de los cazas, tanto para la defensa como para la ofensiva. Iniciada la batalla de Inglaterra, pronto se evidenció la ventaja de los aviones dirigidos desde tierra con respecto a los librados a las instrucciones impartidas antes del vuelo y a las observaciones del piloto⁵.

Afinados los sistemas de comando y control, la Luftwaffe estableció las siguientes tareas para la aviación de caza:

1. Escolta directa.
2. Acompañamiento indirecto o alargado.
3. "Caza libre" (*Freie Jagd*).
4. Recepción con cazas y protección al servicio de búsqueda y salvamento.

El acompañamiento indirecto se cumplía con grupos o regimientos que volaban sin contacto visual con los incursores propios, pero con la misión de precederlos en la llegada al objetivo y despejarles el camino. Debían entrar en contacto con el enemigo antes de que iniciaran la corrida final de bombardeo. Era la misión preferida y la más provechosa para los cazas. Brindaba mayor libertad de acción a los atacantes que venían detrás. Durante los vuelos de retorno, estas formaciones proporcionaban la protección a la retaguardia⁶.

La caza libre consistía en la búsqueda al acecho de aviones enemigos en los espacios correspondientes a sus avenidas de aproximación y a la protección de los flancos de las formaciones propias.

El éxito logrado en la cooperación de la aviación militar basada en tierra con las unidades navales de la Marina de guerra fue una de las enseñanzas del general Galland que, con un criterio más realista, podría haber sido adoptado como doctrina por la República Argentina.

Alemania por ser una potencia continental, que no tenía interés en proyectar su poder militar fuera del continente europeo, había renunciado a disputar el dominio de los mares con las grandes flotas aliadas, protegidas con aviones embarcados. Para interferir el tráfico marítimo enemigo había priorizado el desarrollo de la

fuerza de submarinos y de los famosos acorazados de bolsillos de extraordinaria movilidad y potencia de fuego.

Por tal motivo, la *Kriegermarine* carecía de portaaviones y la defensa aérea de sus unidades de superficie cuando entraban o salían de sus puertos metropolitanos, al alcance del poderío de la RAF, era brindada por la Luftwaffe. «Durante los combates aéreos y navales ocurridos en el Canal de la Mancha el día 12 de febrero de 1942, fue incendiado un destructor inglés. Fuerzas navales alemanas, bajo la dirección del vicealmirante Ciliax, perdieron solo un buque de avanzada, y lograron llegar a su destino después de haber irrumpido a través del Canal de la Mancha entre Calais y Dover.»⁷.

Pese a las averías sufridas por el Scharnhorst y el Gneisenau al chocar contra las minas, el traslado del grupo de cruceros de batalla debajo de la sombrilla aérea de la Luftwaffe constituyó un éxito elocuente. Se demostró que las unidades navales podían operar, tanto en el ataque como en la defensa, en las cercanías de las costas, solamente cuando se hallaban protegidas por fuerzas aéreas superiores.

En esta típica Operación Conjunta, la Fuerza Aérea no fue subordinada de la Marina, sino que recibió una misión común. Con oficiales de control aéreo de la Luftwaffe embarcados en los buques, la coordinación entre las unidades navales y aéreas funcionó sin ningún roce y la aviación satisfizo el cien por cien de los requerimientos de apoyo aéreo del comandante naval⁸.

Además de la intensa actividad profesional desarrollada en nuestro país, el general Adolf Galland estableció numerosos contactos con sus compatriotas emigrados a la Argentina. En Buenos Aires conoció a la condesa Sylvina von Dönhoff-Hirschfeld, hija del cónsul general de Alemania, con la que contrajo enlace el 12 de febrero de 1954. En ese año, luego de recibir el *brevet* de Aviador Militar Honoris Causa⁹, durante una ceremonia que incluyó una revista de tropas junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, viajó de regreso a su país.

En los considerandos del decreto por el que se le confirió la distinción, se destacaba que Galland había servido durante siete años en la Fuerza Aérea aportando su experiencia y que los trabajos realizados comprometían el reconocimiento de la Aeronáutica Argentina. En un reportaje concedido en 1994, ya anciano, Galland recordó su paso por la Argentina: “Realmente amé ese período. Fue uno de los más felices de mi vida”.

REFORMA DE 1949

El 11 de marzo de 1949 se sancionó la nueva constitución de la República Argentina. Se modificaron cincuenta y seis artículos, de los ciento diez de la Carta Magna. En lo atinente a las Fuerzas Armadas, se rescribió el Artículo 86 por el cual el presidente de la Nación era el comandante en jefe de las FF.AA., concedía los empleos y grados militares, con acuerdo del Senado, en la paz; y, por sí, en el campo de batalla. Disponía, asimismo, la organización y distribución de las Fuerzas. Hasta que se sancionara la ley de ministerios, el despacho de los Negocios Militares estuvo a cargo de los Departamentos de Aeronáutica, Ejército y Marina¹⁰.

La reforma constitucional y la promoción de la Secretaría de Aeronáutica al rango de ministerio trajeron aparejadas una cantidad de adecuaciones. En el orden nacional, con la forma de Estado Mayor de Coordinación, dependiente directamente del presidente de la Nación, se creó el primer antecesor del Estado Mayor Conjunto¹¹. Con posterioridad a la aprobación de la nueva Carta Magna, se creó el Ministerio de Defensa con la responsabilidad de ocuparse de lo atinente a la preparación de la Defensa Nacional y a la coordinación de los ministerios militares para la preparación y empleo de las FF.AA. El Estado Mayor de Coordinación se transformó así en órgano de trabajo del Ministerio¹².

Para la Fuerza Aérea, una de las medidas de mayor trascendencia se adoptó el 15 de marzo de 1949 cuando se crearon las brigadas aéreas¹³. Se unificó, así, el mando de las bases y de las unidades aéreas. Si bien se mantenía la figura de unidad alojada para aquellas que, asentadas en una base dependieran de un comando diferente, en general se trató de que las brigadas se especializaran por operaciones aéreas y dependieran de los comandos respectivos. Con esta reestructuración el Comando General de Bases resultó innecesario por lo que fue eliminado. Se creó, en el ámbito del Comando en Jefe de la FAA, una Inspección Técnica que asumió el rol de órgano asesor y supervisor de todo lo concerniente al material, equipo e instalaciones terrestres. La rama militar de la Aeronáutica Argentina quedó encabezada por:

Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. Directamente subordinado al secretario de Aeronáutica, era la autoridad superior de mando, administración y gobierno; responsable de la preparación de la Fuerza durante la paz. También, de la formación del personal y de la dirección superior de la instrucción de sus cuadros; de la redacción de los reglamentos de conducción, organización

e instrucción. Asimismo, tenía a su cargo las previsiones de movilización y empleo correspondientes a tiempo de guerra, y de la orientación y contralor en tal sentido respecto a sus órganos subordinados. Del Comando en Jefe dependían:

Comando de Institutos Aeronáuticos Militares: ejercía las funciones de mando, gobierno y administración de los Institutos Aeronáuticos Militares. Era responsable de cumplir los planes en la paz, así como de las previsiones para funcionar en tiempo de guerra.

Comando General de Defensa: mando superior de gobierno y administración de las brigadas y unidades independientes del Arma de Caza y de las unidades y organismos destinados a la Defensa Aérea. Era responsable ante el comandante en jefe de alcanzar, en los tiempos prefijados, los objetivos de instrucción ordenados. La Secretaría de Aeronáutica por intermedio del Comando en Jefe, impartía las directivas para la participación de este Comando en las tareas relativas a la defensa aérea del territorio en cooperación con las otras fuerzas armadas.

Comando de Bombardeo: ejercía el mando, administración y gobierno de las brigadas y de las unidades independientes que correspondiesen; era el responsable ante el comandante en jefe de la obtención en los tiempos prefijados de los objetivos de instrucción que este le ordenase. En especial, debía procurar que las unidades de bombardeo se encontrasen capacitadas para batir objetivos a gran distancia, tanto sobre el mar como sobre tierra¹⁴, valiéndose de todos los elementos técnicos modernos para la correspondiente navegación.

Comando de Exploración y Enlace: ejercía el mando, gobierno y administración de las brigadas, unidades y subunidades independientes de esa especialidad, y era responsable de obtener los objetivos de instrucción ordenados por el comandante en jefe. Debía establecer contacto con los organismos del Ejército a fin de cooperar con ellos. En igual forma procedería con la Marina, cuando así se determinase. Los elementos de esta especialidad tenían el objetivo fundamental de capacitarse para operar en beneficio de los medios de otros comandos aéreos, como así también de las unidades del Ejército y de la Marina de guerra. Tendrían que estar altamente capacitadas para servir de enlace aéreo entre los diferentes comandos de las Fuerzas Armadas.

Comando de Transporte Aéreo: ejercía el mando, gobierno y administración superior de las brigadas y unidades independientes

pertenecientes a esta especialidad. Las unidades de transporte constituían el medio aéreo, en manos del comandante en jefe, para satisfacer las necesidades de la Aeronáutica y de otras fuerzas armadas, en la paz y en la guerra. En tiempo de paz, este Comando tendría que establecer los servicios de aeronavegación que determinen las necesidades del país.

Se crearon:

1. I Brigada, con la BAM El Palomar y los Regimientos 1 y 2 de Transporte Aéreo.
2. II Brigada, con la BAM General Urquiza y el Grupo 1 de Observación.
3. III Brigada, con la BAM Reconquista y el Grupo 2 de Observación.
4. IV Brigada, con la BAM El Plumerillo y el Regimiento 3 de Ataque. El Regimiento 2 de Caza permaneció alojado en esta brigada.
5. V Brigada, con la BAM Coronel Pringles y el Regimiento 1 de Bombardeo.
6. VI Brigada, con la BAM Tandil y el Regimiento 4 de Caza Interceptora.

El 7 de junio de 1949 se creó el Regimiento 6 de Caza Interceptora con los Gloster Meteor IV adquiridos según lo establecido en el Plan Quinquenal. La unidad fue puesta bajo dependencia directa del Ministerio de Aeronáutica a través del Comando en Jefe hasta que, el 1 de agosto, se le fijó el asiento provisorio en la BAM Tandil¹⁵.

En razón de las numerosas modificaciones introducidas en el Reglamento Orgánico del Ministerio de Aeronáutica, aprobado por Decreto 3088/45 (BAR N°9) el 5 de agosto, en BAR N°407 se publicó otro organigrama del Ministerio donde se recogían todas las actualizaciones. En síntesis, la cartera de estado de aeronáutica quedó constituida por tres niveles. El primero, de gabinete o de asistencia a la gestión personal del ministro. El segundo correspondía a las grandes reparticiones de conducción y dirección logística y administrativa. El tercero y, a la vez, el más importante era el del comando de fuerzas.

GUERRA DE COREA

Tras la derrota de Japón en 1945, Corea fue ocupada por la Unión Soviética y los Estados Unidos. Países que si bien habían luchado aliados contra el Eje, estaban gobernados por sistemas de organización social y política tan diferentes que, de común acuerdo,

delimitaron las respectivas áreas de influencia en la península de Corea por el paralelo 38. En el verano de 1947, comenzó la llamada Guerra Fría. Los norteamericanos presentaron la cuestión coreana ante las Naciones Unidas y lograron que se convocara a elecciones en la totalidad del territorio. Se cumplió el dictamen, pero solo se celebraron comicios en el sur. Syngman Rhee resultó ganador y estableció una férrea dictadura pronorteamericana; en tanto que en el norte, una asamblea, con supuestos representantes del sur, decidía, poco después, proclamar la República Popular de Corea dirigida por el dictador Kim Il Sung.

El triunfo de la revolución comunista China, el 1 de octubre de 1949, alteró el equilibrio asiático. Stalin, que venía de sufrir serios reveses en Europa, no resistió la tentación de recuperar terreno y dio el visto bueno a un ataque norcoreano contra Corea del Sur. El 25 de junio de 1950, tropas de Kim Il Sung atravesaron el paralelo 38 y avanzaron triunfalmente hacia el sur. El régimen surcoreano apenas pudo mantener un pequeño reducto en torno a Pusan.

La reacción norteamericana, para la sorpresa de Stalin, fue inmediata. Washington pidió la convocatoria del Consejo de Seguridad de la ONU y consiguió un mandato para liderar una fuerza multinacional que enfrentara la agresión norcoreana. Tropas de la ONU, en la práctica el ejército norteamericano al mando del general Mac Arthur, recuperaron el terreno perdido y el 19 de octubre tomaron Pyongyang, la capital de Corea del Norte.

La Fuerza Aérea Norteamericana, fuerza armada autónoma desde 1947, se vio sometida al primer examen bélico. El 27 de junio de 1950 aviones F-82 Twin-Mustang pertenecientes a la 5.º Fuerza Aérea asentada en Japón derribaron tres cazas rusos Yak-3. Horas después, cazas de reacción F-80 destruyeron cuatro aviones más. Estos siete aeroplanos fueron los primeros de los novecientos setenta y cinco aparatos enemigos abatidos en combates aéreos.

En noviembre de 1950, cuando las fuerzas del sur sobrepasaron el río Yalú, el ejército chino se involucró directamente en la lucha, hizo retroceder a las tropas de Mac Arthur, y en los cielos coreanos debutaron los Mig-15. El 8 de noviembre, el primer teniente Russell Brown, al comando de un F-80, derribó un MiG-15, en el primer duelo entre reactores de la historia.

La guerra aérea de Corea se transformó en el campo de ensayo de las doctrinas elaboradas por la USAF al concluir la II Guerra. La experiencia norteamericana, a partir de la década de los

cincuenta, nutriría a los pensadores de la Fuerza Aérea Argentina para adecuar la orgánica y redactar la nueva reglamentación.

REORGANIZACIÓN DE 1951

A partir de 1949, el gobierno del general Perón modificó la orientación estratégica de su política internacional. Cuatro factores convergieron para que se tomara esta decisión¹⁶:

1. Agotamiento de las reservas internacionales acumuladas al finalizar la II Guerra Mundial.
2. Depreciación en los mercados *off shore* de los términos de intercambios de los productos exportables argentinos.
3. Bajos rendimientos de las cosechas causados por las prolongadas sequías que asolaron nuestras pampas.
4. Deficiencias en el proceso de industrialización lanzado con el Primer Plan Quinquenal para sustituir las importaciones. La ausencia de inversiones en industrias de base fue debilitando la fabricación de elementos de consumo y se debió acudir nuevamente a las compras en el exterior.

El cambio de orientación se tradujo en toma de créditos en los Estados Unidos para saldar el endeudamiento y en la apertura de las fronteras a los productos terminados que se había intentado sustituir. Por ejemplo, radicación de fábricas automotrices y la sonada concesión de la explotación petrolera a la Standard Oil americana.

En concomitancia con el redireccionamiento de la política internacional que, en la práctica, coincidía con un intento de acotar el poder de los sindicatos y con el comienzo del segundo mandato del presidente Perón, el 9 de enero, por decreto presidencial¹⁷, se modificó la constitución de los comandos superiores en la Fuerza Aérea Argentina.

Se redefinieron las denominaciones y las misiones de los grandes organismos de conducción. En cuanto a las brigadas aéreas, creadas por Decreto 6433/49, se las reestructuró con la finalidad de transformarlas en entidades autosuficientes, mediante el agregado de grupos técnicos que satisficieran el mantenimiento y reparación de los grupos o escuadrones aéreos que le dependiesen.

Conforme con este decreto y sobre las bases de los comandos de Bombardeo, de Exploración y Enlace, General de Defensa, y de Transporte Aéreo, la Fuerza Aérea quedó compuesta por los siguientes comandos superiores:

Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. Dependía del ministro de Aeronáutica. Misión: ejercer la preparación y conducción de la Fuerza Aérea Argentina a fin de lograr el cumplimiento de su misión en la guerra. Dependían de este comando en jefe:

Comando Aéreo Estratégico. Conducía las unidades destinadas a actuar ofensivamente sobre el potencial de guerra del enemigo a fin de anular su capacidad bélica y quebrantar su voluntad de seguir la lucha.

Comando Aéreo Táctico. Hacía lo propio con las unidades destinadas a intervenir (cooperar) en las acciones que desarrollasen otras unidades aéreas, terrestres o navales a fin de posibilitarlas o complementarlas.

Comando Aéreo de Defensa. Comando rector de la defensa aérea y antiaérea a fin de anular o disminuir los ataques aéreos enemigos.

Comando Aéreo de Transporte. Conducía las unidades de transporte aéreo de la Fuerza Aérea Argentina a fin de satisfacer las necesidades propias y las operativas de las otras fuerzas armadas de la Nación.

Comando de Institutos Aeronáuticos Militares. Regía los institutos de la Fuerza Aérea Argentina y aquellos cursos que se especificase para reclutar, formar y perfeccionar el personal militar.

Por el mismo decreto se cambiaron las denominaciones de regimiento aéreo, grupo aéreo y base aérea militar, por las de grupo aéreo, escuadrón aéreo y grupo base respectivamente. Con los talleres que funcionaban en las bases, se crearon los grupos técnicos. Entretanto, los nombres que, hasta ese momento, correspondían a las bases aéreas pasaron a ser de los aeródromos militares ubicados en esos lugares: El Palomar, General Urquiza, Reconquista, El Plumerillo, Coronel Pringles, Tandil y Morón.

A los comandos superiores se les asignaron las siguientes brigadas:

1. Comando Aéreo Estratégico: la V Brigada Aérea, con asiento en el Aeródromo Militar Coronel Pringles, y constituida por el Grupo 1 de Bombardeo; el Grupo 2 de Bombardeo; el Grupo Base 5; y el Grupo Técnico 5.
2. Comando Aéreo Táctico: la II Brigada Aérea, con asiento en el Aeródromo Militar General Urquiza, y constituida por el Grupo 1 de Observación; el Grupo Base 2; y el Grupo Técnico 2. La III Brigada Aérea, con asiento en el Aeródromo Militar Reconquista

- y constituida por el Grupo 2 de Ataque; el Grupo Base 3; el Grupo Técnico 3. La IV Brigada Aérea, con asiento en el Aeródromo Militar El Plumerillo, y constituida por el Grupo 1 de Ataque; el Grupo Base 4; y el Grupo Técnico 4.
3. Comando Aéreo de Defensa: la VI Brigada Aérea, con asiento en el Aeródromo Militar Tandil, y constituida por los Grupos N°2 y N°3 de Caza; el Grupo Base 6 y el Grupo Técnico 6. El Grupo N°1 de Caza dependía también de este comando y se hallaba alojado en el aeródromo militar El Plumerillo debiendo la IV Brigada Aérea proporcionarle el sostén logístico y apoyo técnico.
 4. Comando Aéreo de Transporte: La I Brigada Aérea, con asiento en el aeródromo militar El Palomar, y constituida por el Grupo 1 de Transporte; el Grupo 1 de Entrenamiento; el Grupo Base 1; y el Grupo Técnico 1. La VII Brigada Aérea, con asiento en el Aeródromo Militar Morón, y constituida por el Grupo 2 de Transporte; el Grupo Base 7; el Grupo Técnico 7.
 5. Comando de Institutos Aeronáuticos Militares: Además de los institutos de formación y perfeccionamiento del personal militar superior, dependían de este comando la Escuela de Mecánica de Aeronáutica, con la misión de realizar el reclutamiento e instrucción del personal militar subalterno del Escalafón Técnico; y la Escuela de Especialidades de Aeronáutica con las mismas funciones, pero con relación al personal militar subalterno correspondiente al Escalafón General.

DOCTRINA BÁSICA DE LA FUERZA AÉREA A PARTIR DE LA DÉCADA DE LOS CINCUENTA

Los principios de conducción perfeccionados por la USAF en la Guerra de Corea fueron adoptados por la Fuerza Aérea a partir de 1951. La decisión, en parte, se hacía eco del acercamiento a los EE.UU., buscado por el gobierno Nacional. Al mismo tiempo, marcaba un alejamiento de las influencias europeas. Un análisis de esta organización permite apreciar que la misión de los comandos y la asignación de unidades obedecían a la más pura ortodoxia del Poder Aéreo.

En esa concepción, el Aéreo era un instrumento del Poder Militar de la Nación de igual jerarquía que el Terrestre y el Naval. Como tal, se hallaba capacitado para ejecutar operaciones independientes con posibilidades de lograr o, por lo menos, incidir seriamente en la obtención de los Objetivos de la Guerra. En tanto que, operando en el marco de la acción militar conjunta, contribuía a lograr los

Objetivos del Nivel Estratégico Operacional. Su organización de paz preveía la constitución estable de cuatro comandos aéreos operacionales, Estratégico, Defensa Aérea, Transporte Aéreo y Táctico. Los sistemas de comando y control, juntamente con las unidades, estaban equipados e instruidos para actuar tanto en forma independiente como en apoyo de las fuerzas de superficie o de otros componentes aéreos.

En resumen, con la mente puesta en los supremos intereses de la Nación, la estructura de paz de 1951, sin ningún tipo de transición, se convertía en organización de guerra, y no dejaba al azar las responsabilidades operacionales que debía asumir una fuerza aérea. Tampoco contemplaba que su adopción pudiera ser resistida por las otras fuerzas armadas y, menos aún, reavivar los puntos de fricción doctrinarios todavía latentes.

Mientras tanto, en julio de 1954, después de cien años de control colonial, las tropas francesas eran obligadas a dejar Vietnam. Fuerzas nacionalistas comandadas por el general Vo Nguyen Giap los cercaron en una montaña ubicada en las afueras de Dien Bien Phu,¹⁸.

En la Argentina, en septiembre de 1955, caía derrocado el régimen del general Perón por un golpe militar y las unidades aéreas argentinas se enfrentaban en luchas fratricidas. Tal vez, por esta causa, se debió esperar hasta 1958, cuando se reconstituyó la democracia bajo la presidencia del Dr. Arturo Frondizi, para que se publicara el MAC-5, primer manual de doctrina básica de la institución, antecesor del RAC-1. Los principios sustentados en ambas reglamentaciones eran semejantes y defendían la integridad e indivisibilidad del Poder Aéreo.

Esta tardía promulgación de la preceptiva que aceptaba la FAA desde 1951 pareció contradictoria. No existía una debida correlación entre la doctrina y la orgánica. En efecto, quizás por una necesidad de centralizar el control de los medios con poder de fuego y evitar nuevos enfrentamientos armados entre las propias unidades, en 1956¹⁹ se sustituyeron los comandos operativos por un único e híbrido Comando Aéreo de Combate.

A pesar de esa dicotomía, el pensamiento de la FAA en los próximos cincuenta años, con algunas variantes transitorias, respondió al esquema doctrinario puesto en vigencia en 1958 y que, en síntesis, se basaba en dos grandes premisas:

Adopción del principio del Poder Aéreo Integral o capacidad existente o potencial de la Nación para actuar a través del aire con

medios que requería unir el mando de los elementos civiles y militares de la aeronáutica nacional. El Poder Aéreo lograba su máxima expresión en la conjunción plena de sus partes, aún cuando ellas actuasen afectadas a distintos campos de la actividad humana.

Prioridad de las necesidades bélicas. Se preveía que la Fuerza Aérea Argentina, expresión militar del Poder Aéreo, además de conducir las unidades operativas, tenía autoridad para orientar el desarrollo de los restantes componentes del Poder Aéreo (civiles y militares) en lo relacionado con la Defensa Nacional.

En materia estrictamente militar, la FAA desarrollaba tres actividades diferenciadas:

1. La guerra aérea estratégica; entendiéndose por tal la destrucción de la estructura militar, económica y política del enemigo.
2. La defensa aérea del territorio.
3. La guerra aérea táctica; o el logro y mantenimiento de la superioridad aérea y la destrucción de las fuerzas de superficie enemigas en los teatros de operaciones y otras zonas de interés.

La guerra aérea estratégica, la defensa aérea del territorio nacional, y el apoyo aéreo a las operaciones de superficie con el fuego, la exploración y el transporte constituyeron las misiones esenciales de la FAA. Misiones que adoptaban el concepto de los Teatros de Operaciones desarrollados por la USAF para operar en regiones extraterritoriales y que implicaban entender, prioritariamente, en las siguientes responsabilidades:

1. Destruir o neutralizar el potencial enemigo mediante operaciones aéreas ofensivas de carácter estratégico.
2. Proveer la defensa aérea territorial asegurando la defensa de los Centros de Poder con la totalidad de los medios aéreos y terrestres, activos y pasivos, unificados en su conducción.
3. Asegurar el ejercicio de la superioridad aérea y la interdicción del campo de combate en los teatros de operaciones.
4. Realizar el apoyo aéreo directo a las fuerzas de superficie.
5. Obtener la información aérea integral requerida para la conducción de las operaciones bélicas en el marco estratégico.
6. Obtener la información aérea integral en los teatros de operaciones.
7. Brindar el transporte aéreo para asegurar el sostén logístico de las fuerzas armadas; y controlar, en caso de guerra y con fines de Defensa Nacional, el transporte aéreo del país.

Se enfatiza la ambigüedad de la calificación de “fuerzas o blancos de superficie” que, implícitamente, dejaba abierta la posibilidad de que la aviación militar pudiera atacar blancos terrestres y marítimos. La ambigüedad desnuda la fricción doctrinaria de la FAA con la Armada y el Ejército, confrontación que había recrudecido a partir de la promulgación de la Doctrina Básica. A fuer de ser sinceros, las fuerzas hermanas desde siempre rechazaron la integridad de los medios aéreos reivindicada por la Institución aeronáutica. Nunca, ni aún en el apogeo de la FAA entre 1945 y 1951, habían renunciado a tener sus propias aviaciones orgánicas.

DESPUÉS DE VIETNAM

A todo esto, desde 1956 Vietnam se hallaba dividido en dos países. El del Norte, apoyado por la China comunista, había lanzado una campaña de guerrilla con miras a reunificarlo bajo su control. En el Sur, 15.000 asesores norteamericanos reemplazaron a las derrotadas fuerzas francesas y sostenían el gobierno de Ngo Dinh Diem.

En agosto de 1964, en respuesta a las actividades de espionaje norteamericanas a lo largo de las costas, tropas del norte del general Vo Nguyen Giap atacaron dos buques americanos anclados en el golfo de Tonkin. El congreso de los Estados Unidos el 4 de agosto de 1964 firmó una Resolución por la que autorizó al presidente Lyndon B. Johnson a iniciar acciones aéreas de represalia contra blancos de la República Democrática de Vietnam.

Entre esa fecha y 1975 se libró la guerra de Vietnam donde las aviaciones enfrentadas ensayaron las tácticas de la guerra aérea supersónica. Se pusieron a punto las defensas antiaéreas misilísticas, los ataques en vuelo rasante, los misiles antirradiación y las contramedidas electrónicas.

En 1966 en nuestro país se produjo la autodenominada Revolución Argentina que traía en sus alforjas un bagaje de estudios largamente meditados para solucionar los grandes problemas nacionales. El Poder Ejecutivo “de facto” aprobó la Ley 19956²⁰, por la cual el Comando en Jefe de la FAA absorbió la responsabilidad de conducir la aviación civil que hasta ese momento había pertenecido a la disuelta Secretaría de Aeronáutica.

Los aviadores militares debieron asumir no solo el comando de la Aviación de guerra, sino orientar y aplicar las políticas aeroespaciales de la Nación Argentina. Pese a ese predominio, casi absoluto, en el campo aeronáutico estatal, la FAA no logró hacer prevalecer sus puntos de vista doctrinarios ni resolver las objeciones

que las fuerzas hermanas habían planteado históricamente acerca del rol que debía jugar la aviación.

En 1967, durante el gobierno del general Onganía, se firmó la Ley 17271/67 que determinó las competencias particulares para los Comandos en Jefe de las Fuerzas Armadas:

Ejército: Estudiar, desarrollar y mantener, acorde con el Planeamiento Militar Conjunto, los medios activos y pasivos adecuados a las necesidades de la guerra terrestre y al ejercicio del Poder Terrestre Integral, para la defensa territorial de la Nación y el control de las áreas terrestres de interés y colaborar en las operaciones de las otras fuerzas armadas.

Armada: Estudiar, desarrollar y mantener, acorde con el Planeamiento Militar Conjunto, los medios navales, aeronavales y de infantería de marina, adecuados a las necesidades de la guerra en el mar y al ejercicio del Poder Naval Integral, para la protección de los intereses argentinos en el mar y sus costas, la defensa naval de la Nación y el control de las áreas marítimas de interés y colaborar en las operaciones con las otras fuerzas armadas.

Fuerza Aérea: Estudiar, preparar y ejecutar acorde con el Planeamiento Militar Conjunto, todas las actividades, operaciones y medios de defensa, activos y pasivos, relacionados con el empleo del espacio aéreo, para la ejecución de la guerra aérea estratégica y en cuanto interese a la defensa aérea de la Nación; colaborar en las operaciones de las otras fuerzas armadas.

En resumen, el gobierno del general Onganía desconocía los principios de la Doctrina Básica de la FAA y volvía a foja cero las discusiones por la conducción de los medios aéreos. Al Ejército y a la Armada, se les reconocía competencia específica en un ámbito operacional perfectamente delimitado: el terrestre y el territorio nacional para el primero, y el mar argentino y sus costas y las áreas marítimas de interés para la segunda. Asimismo, les asignaba el ejercicio del Poder Terrestre Integral y el Poder Naval Integral que implicaba, para ambas fuerzas de superficie, el derecho de desarrollar sus propias aviaciones. En cambio a la FAA no solo no le fijaba un ámbito específico, sino que le restringía las competencias que tenía desde 1945 y, a los inventores del término, les borraba el concepto de integral.

En enero de 1969, el general José Jaime Toscano, jefe del Estado Mayor Conjunto emitió la histórica Resolución 1/69 que zanjó algunos de los puntos de fricción estableciendo distintos grados de responsabilidad en la conducción de los medios aéreos:

específica, primaria y colateral. El acercamiento conseguido entre las FF.AA., permitió que antes de fin de año se promulgara una nueva ley de competencias, la número 18416/69:

Ejército: Estudiar, desarrollar y mantener, acorde con el Planeamiento Militar Conjunto, los medios activos y pasivos adecuados a las necesidades de la guerra terrestre y al ejercicio del Poder Terrestre Integral, para la defensa territorial de la Nación y el control de las áreas terrestres de interés y colaborar en las operaciones de las otras fuerzas armadas.

Armada: Estudiar, desarrollar y mantener, acorde con el Planeamiento Militar Conjunto, los medios navales, aeronavales y de infantería de marina, adecuados a las necesidades de la guerra en el mar y al ejercicio del Poder Naval Integral, para la protección de los intereses argentinos en el mar y sus costas, la defensa naval de la Nación y el control de las áreas marítimas de interés y colaborar en las operaciones con las otras fuerzas armadas.

Fuerza Aérea: Estudiar, desarrollar y mantener, acorde con el Planeamiento Militar Conjunto y con el ejercicio del Poder Aeroespacial Integral, todas las actividades, operaciones y medios emergentes de la guerra aeroespacial, para la realización de la guerra aeroespacial estratégica, la defensa aeroespacial, el transporte aéreo y las operaciones aéreas que se desarrollen en forma conjunta con las de superficie. Colaborar con las acciones de otras Fuerzas Armadas.

Por esta ley y por el marco doctrinario para la acción conjunta fijado por la Resolución 1/69 la FAA tuvo la **responsabilidad específica** de conducir las operaciones aéreas Estratégicas, en tanto que le cupo **responsabilidad primaria** para planificar y ejecutar la Defensa Aérea Conjunta, y el Transporte Aéreo que satisficiera las necesidades de los niveles estratégicos militares y estratégicos operacionales, no así las necesidades tácticas. Además, tenía la **responsabilidad primaria** de realizar las operaciones aeroterrestres de apoyo a la fuerza Ejército. Con respecto al **apoyo a las operaciones navales de superficie, submarinas y anfibas**, sólo debía ejecutar el **apoyo aéreo indirecto**, pero con la expresa aclaración de que debía realizarlas sin desarrollar ni incorporar ningún medio especial; debían ser los mismos usados en las operaciones aeroterrestres.

- ¹ Robert A. Potash, *El Ejército y la Política Argentina 1945-1962*, Editorial Sudamericana, 1981.
- ² *Boletín Aeronáutico Público*, N°155, 4 de junio de 1946.
- ³ Decreto 12674/46, 4 mayo de 1946.
- ⁴ Alejandro J. E. Vidal, «Influencia alemana en la aviación argentina», II Congreso de Historia Militar Argentina, Instituto de Historia Militar del Ejército Argentino, 2004.
- ⁵ *Revista Nacional de Aeronáutica*, N°100, julio de 1950.
- ⁶ *Revista Nacional de Aeronáutica*, N°101, agosto de 1950.
- ⁷ Adolf Galland, *Revista Nacional de Aeronáutica*, N°107, febrero de 1951.
- ⁸ *Ibidem*, N°108, marzo de 1951.
- ⁹ Decreto 1613, 7 de febrero de 1944.
- ¹⁰ *Boletín Aeronáutico Público*, N°477, 16 de marzo de 1949.
- ¹¹ Decreto 1009, 18 de enero 1949, *Boletín Aeronáutico Público*, N°467.
- ¹² Decreto 7268, 26 de mar de 1949, *Boletín Aeronáutico Público*, N°482.
- ¹³ Decreto 6433, 15 de marzo de 1949, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°372.
- ¹⁴ La responsabilidad operativa del Comando de Bombardeo de batir blancos en el mar, más la función asignada al de Exploración y Enlace de cooperar con la Marina, fue uno de los últimos intentos de racionalizar el presupuesto de defensa nacional destinado a los medios aéreos de combate unificando su conducción, bajo una sola autoridad.
- ¹⁵ Decreto 13260, *Boletín Aeronáutico Secreto*, N°25; y Resolución 684/49, 1 de agosto de 1949, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°407.
- ¹⁶ Peter Waldmann, *El peronismo, 1943-1955*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1981, págs. 196 a 199.
- ¹⁷ Decreto 112, *Boletín Aeronáutico Confidencial*, N°45, 11 de enero de 1951.
- ¹⁸ <http://www.pbs.org/battlefieldvietnam>, recuperado el 20 de diciembre de 2007.
- ¹⁹ Decreto 4165, 5 de marzo de 1956, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°1049.
- ²⁰ *Boletín Aeronáutico Público*, N°1973, 23 de septiembre de 1966.

CONCLUSIONES

La organización del Ministerio de Aeronáutica efectuada en 1951, mientras se libraba el primer conflicto de la era nuclear, señala el comienzo de la adhesión ininterrumpida de la Fuerza Aérea Argentina a las doctrinas elaboradas en las academias y comandos de la USAF. Con el tiempo, y con la sucesiva incorporación del material aéreo estadounidense (T-34 Mentor, F-86 Sabre, C-130 Hercules, y los sistemas A-4 Skyhawk), esa influencia se acentuó. Ni aun la adquisición de aviones franceses, británicos, holandeses o israelíes modificó esa tendencia, por la sencilla razón de que esas naciones, a su vez, se nutrían en fuentes norteamericanas.

La endémica inestabilidad política del país y del continente sudamericano impidió que esa fidelidad a las experiencias de la nación más avanzada tecnológicamente, se reflejara en la actualización del equipamiento aéreo. Los vaivenes del desarrollo económico y las constantes alteraciones del marco geopolítico condicionaron las aspiraciones de los aviadores militares. Perdieron oportunidades de volar en máquinas modernas y se vieron compelidos a desviarse de su función prioritaria: capacitarse con exclusividad para intervenir en la Defensa Nacional.

En 1966, cuando los conflictos en Sudamérica habían derivado hacia la guerra revolucionaria, la FAA asumió la conducción de los otros elementos constituyentes del Poder Aéreo. De ser un comando subordinado a la Secretaría “responsable del adiestramiento, en la paz, y de su conducción, en la guerra, de los medios aéreos de combate”, pasó a tener la competencia absoluta en el desarrollo del Poder Aéreo de la Nación.

A partir de ese momento, no solo se reavivó la fricción con las otras fuerzas armadas por la conducción de los elementos aéreos militares, sino que se ensayaron distintas fórmulas para armonizar la administración de la vasta gama de tareas que derivaban del gobierno de la aviación general. Nunca se descuidó la preparación para cumplir las responsabilidades operativas. Sin embargo, el manejo de áreas tan dispares como la obtención de metales

livianos, la fabricación de aeronaves, el desarrollo aeroportuario o el apoyo al tránsito aéreo obligaron a que, más de una vez, se encontrasen soluciones que restaron eficiencia al cumplimiento de las funciones bélicas.

Por ejemplo, a los aviones de caza en lugar de los equipos de UHF, recomendados por su mayor discreción, se los dotó con radiotransmisores de VHF para no duplicar los equipos de las Torres de Control cuya provisión y mantenimiento también era una responsabilidad de la FAA. En un ambiente de guerra electrónica, donde el enemigo dispone de sensores pasivos de irradiación, hablar por UHF equivale a encender un fósforo en la oscuridad y por VHF, un reflector.

También se olvidó de que los aviones de observación eran los ojos del comandante. En lugar de tener una unidad aérea equipada e instruida con medios especialmente diseñados para obtener por la fuerza la información de exploración y sobrevivir en un ambiente hostil, se organizó el Grupo Aerofotográfico. La unidad de exploración y reconocimiento fue equipada con aviones de uso civil, más apropiados para contribuir con la economía nacional que con los objetivos de una guerra.

A pesar de que las tensiones con nuestros vecinos del Marco Regional revirtieron en parte ese proceso, la lista de ejemplos de las deficiencias que implicaron para la FAA asumir la responsabilidad del Estado de operar e impulsar la Aeronáutica Nacional es innumerable. Con la expresa aclaración de que ese rol nunca fue buscado ni deseado por los hombres de la Fuerza. Más bien fue una carga.

A un siglo del vuelo del “Pampero”, y en conocimiento de la problemática moderna de la doctrina aérea es prudente formular la siguiente pregunta: ¿qué podríamos hacer los aviadores militares para retomar el sendero de los cóndores que soñaron los audaces tripulantes que, un día de Navidad de hace cien años, vencieron no solo la ley de la gravedad, sino el descreimiento de sus compatriotas?

El interrogante induce a reflexionar sobre los futuros posibles de la Institución; y al proyectar la vista hacia delante no se puede eludir mirar hacia atrás y recordar que la Fuerza Aérea Argentina de hoy es la misma Aviación Militar que nació en 1912, la misma que se hizo autónoma en 1945 y que, en 1966, militarizó la conducción de la aeronáutica nacional.

En la actualidad, el escenario socio-económico del país se ha modificado. Producto de esos cambios, la Fuerza Aérea

atraviesa un proceso de desmembramiento de final incierto. Se cortaron las raíces del órgano que reunía en una sola mano, al decir del brigadier De la Colina en 1946, la conducción de la Aeronáutica Nacional. Y, de acentuarse la desagregación sin una visión clara de la razón de ser de la Fuerza Aérea, la Institución corre el riesgo de terminar convertida, no ya en una aviación de cooperación, sin ninguna capacidad estratégica, sino en una mera aviación general al servicio de objetivos ajenos a la Defensa Nacional.

Para terminar este ensayo con un mensaje de esperanza, es bueno que los aviadores civiles y militares que amamos y defendemos los valores más puros de la argentinidad nos unamos detrás del rumbo señalado hace cien años por Aarón de Anchorena, Jorge Newbery y los precursores que los siguieron. Unidos debemos refutar a los detractores que, con desconocimiento de la verdad histórica o con vulgar mala intención, critican la ingerencia de los militares en los asuntos del Estado.

Todo se hizo por imperio de las circunstancias. Por esa razón, es una obligación moral, hacer conocer a las nuevas generaciones que, gracias a la intervención mancomunada de los prestigiosos profesionales, civiles y militares, que revistaron en la aeronáutica militar, la República Argentina cuenta con una orgánica de gobierno de la aviación. Gracias a ellos se desarrollaron la infraestructura aeroportuaria, las líneas aéreas de transportes regulares, los organismos de control del tránsito aéreo, y aprendieron a volar miles de pilotos en los aeroclubes y en el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Por último, es sólo gracias a ellos que, en 1982, el país dispuso de hombres capacitados para defender con sus propias vidas los derechos soberanos de la Nación, en y a través, del espacio aéreo.

ÍNDICE

Prólogo	9
Introducción	13

Capítulo I

Antecedentes del vuelo militar.....	15
Invencciones que toman vuelo	18

Capítulo II

La aerostación en las Fuerzas Armadas argentinas	25
El primer vuelo del “Pampero” en el país	26
Participación militar en los orígenes del Aero Club Argentino ..	33
Guerra ítalo-turca (1911-1913)	41

Capítulo III

Nace la Aviación Militar Argentina.....	47
Influencias doctrinarias en la gestación de la Aviación Militar en el Ejército	48
Creación de la Escuela de Aviación Militar	50
¿Fundador o fundadores de la Aeronáutica Argentina?	54
Programas de la Escuela de Aviación Militar	56
I Guerra Mundial (1914-1918)	63

Capítulo IV

Influencias del la I Guerra Mundial.....	69
Delegaciones extranjeras.....	69
Memoria de la Escuela Militar de Aviación de 1919	72
Servicio Aeronáutico del Ejército	74
Vuelos de Aplicación de 1922.....	75
Boletines del Servicio Aeronáutico del Ejército	77
<i>Boletín N°4</i> - Principios para la aviación de caza.....	80
<i>Boletín N°5</i> - Principios de conducción de la aviación de bombardeo	83
Publicaciones doctrinarias posteriores	84
Un lugar en el aire	88
Reglamentación de la aeronavegación	91

Capítulo V

Dirección General de Aeronáutica	95
--	----

Doctrina de conducción de la Dirección General de Aeronáutica.....	96
Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica de 1929.....	99
Boletines informativos de la Dirección General de Aeronáutica	102
Movimiento del 6 de septiembre de 1930.....	103
Nuevas tendencias doctrinarias	104
Aviones de ataque.....	105
Cazas <i>versus</i> bombarderos	106
Aviación de bombardeo	109
Dirección de Aerotécnica, base del actual Comando de Material.....	109
Aviación de transporte	111
Conclusiones doctrinarias de 1931	113
La Dirección de Aeronáutica Civil pasa al Ministerio del Interior	116
El aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires.....	117

Capítulo VI

Política Nacional del equipamiento aéreo militar en la década de los treinta	125
Adiestramiento aéreo en 1934.....	128
Aeronaves de producción nacional	129
Aviaciones del Marco Regional en 1934.....	133
Saldos de la Ley 11266	135
Ley 12254, concurso de septiembre de 1936	136
Concurso de 1937.....	138
Análisis doctrinario de las adquisiciones	138

Capítulo VII

Reorganización de la Aviación Militar	143
Aristóbulo Fidel Reyes (1896-1960).....	146
Enrique López Rivarola	151
Jorge Bartolomé Crespo.....	153
Jorge Juan Manni.....	157
Armando Verdaguer.....	158
Martín Rafael Cairó.....	160
Mando unificado.....	162
Conclusiones de la reorganización de 1936	165

Capítulo VIII

Antes de la II Guerra Mundial.....	169
Guerra Civil Española.....	169
El peligro aéreo.....	172
Escuela de Aplicación.....	174
Paracaidismo militar.....	174
Aeronaves de alas rotativas.....	175
Vuelo por instrumentos.....	176
Misión americana.....	177
Nueva reorganización.....	178
Renovación del adiestramiento.....	179
Hacia la Fuerza Aérea independiente.....	181
Intervención del Estado en el Transporte Aéreo.....	181
Reservas militares y el fomento a la aviación civil.....	184

Capítulo IX

Enseñanzas de la II Guerra Mundial.....	187
Aviación, fuerza armada independiente.....	187
Superioridad aérea.....	188
El bombardeo estratégico.....	188
Apoyo aéreo táctico para la guerra en tierra.....	191
Asalto aerotransportado y transportes aéreos.....	192
La ciencia y la guerra aérea.....	193
Opiniones sobre la autonomía de la aviación militar de 1944 a 1947.....	194

Capítulo X

Situación de las fuerzas armadas argentinas en 1945.....	203
Comando en Jefe de Aeronáutica del Ejército.....	204
Creación de la Secretaría de Aeronáutica.....	208
Organización inicial de la Secretaría de Aeronáutica.....	209
Aviación Civil y Comercial.....	213
Infraestructura aeroportuaria.....	218
10 de agosto de 1912 ó 4 de enero de 1945.....	220

Capítulo XI

Despegue definitivo de la aeronáutica militar.....	225
Adolf Galland.....	227
Reforma de 1949.....	231
Guerra de Corea.....	233
Reorganización de 1951.....	235

Doctrina básica de la Fuerza Aérea a partir de la década de los cincuenta.....	237
Después de Vietnam	240
Conclusiones	245

**PUBLICACIONES DE LA
COLECCIÓN DE HISTORIA AEROESPACIAL**

TESTIMONIOS AERONÁUTICOS

Ricardo Pedro Olmedo (2003)

LA AVENTURA DE VOLAR

Anécdotas, vuelos memorables y cronología histórica
de la aviación de transporte 1927-2002

Rubén Oscar Palazzi (2003)

FUERZA AÉREA ARGENTINA

Síntesis histórica

Dirección de Estudios Históricos (2003)

EL MURCIÉLAGO

La verdadera historia de un aviador - Brigadier general

Antonio Parodi

Oscar Luis Aranda Durañona (2004)

HISTORIA DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA ARGENTINA

Tomo 1 - Aviación militar

Francisco Halbritter (2004)

EL VALOR DEL MIEDO

Mario Luis Olezza (2006)

HISTORIA DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA ARGENTINA

Tomo 2 - Aviación civil

Francisco Halbritter (2006)

EL REGRESO DEL ÁGUILA

Oscar Luis Aranda Durañona (2006)

MÁS ALLÁ DE LOS LÍMITES

Ricardo José Salas (2007)

Se terminó de imprimir en
Talleres Gráficos DEL S. R. L.
E. Fernández 271/75, Piñeyro
Mayo de 2008