



UNIVERSIDAD DEL SALVADOR
FACULTAD DE HISTORIA, GEOGRAFÍA Y TURISMO
DOCTORADO EN HISTORIA

TESIS DOCTORAL DE HISTORIA

LA PATRIA ALADA. FACTORES QUE DEBILITARON LA
COHESIÓN INSTITUCIONAL DE LA AERONÁUTICA
ARGENTINA ENTRE 1945 Y 1955



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

OSCAR LUIS ARANDA DURAÑONA.....

DIRECTORA: BEATRIZ FIGALLO.....

ÍNDICE

LA PATRIA ALADA. FACTORES QUE DEBILITARON LA COHESIÓN INSTITUCIONAL DE LA AERONÁUTICA ARGENTINA ENTRE 1945 Y 1955	2
OSCAR LUIS ARANDA DURAÑONA.....	2
DIRECTORA: BEATRIZ FIGALLO.....	2
ÍNDICE.....	3
INTRODUCCIÓN.....	7
I - Relevancia del problema.....	8
II - Marco teórico.....	11
Fuentes y bibliografía.....	11
Estado de la cuestión.....	12
Objetivos de investigación.....	22
Aproximación metodológica.....	23
III - Tesis.....	26
PARTE I.....	27
PENSAMIENTO AERONÁUTICO ARGENTINO (1907-1945).....	27
Capítulo 1.....	28
El Poder Aéreo en el mundo (1914-1945).....	28
Antecedentes del empleo bélico del vuelo humano.....	28
Poder Aéreo en la Primera Guerra Mundial.....	31
Profetas del Poder Aéreo.....	35
Enseñanzas de la Guerra Civil Española.....	37
Segunda Guerra Mundial.....	40
Ciencia y Poder Aéreo.....	42
Capítulo 2.....	43
Poder Aéreo en la Argentina (1907-1938).....	43
Antecedentes argentinos sobre el Poder Aéreo (1907-1921).....	43
Orígenes en el Ejército Argentino (1922-1930).....	48
La aviación en el 6 de septiembre de 1930.....	51
Transporte aéreo comercial en el Poder Aéreo argentino (1919-1938).....	55
Dinámica conceptual del Poder Aéreo en el Ejército Argentino (1930-1938).....	57
Opiniones de los militares argentinos sobre el Poder Aéreo.....	64
Opinión pública argentina.....	69
Capítulo 3.....	72
La aviación militar antes de la autonomía.....	72
Aviación militar.....	72
Infantería aeronáutica.....	72
Aeronaves de despegue y aterrizaje vertical.....	73
Transporte aéreo.....	74
Guerra Integral y Poder Aéreo Integral.....	76
La Defensa Nacional en la concepción de Juan D. Perón.....	77
PARTE II.....	83
CREACIÓN DE LA SECRETARÍA DE AERONÁUTICA (1938-1945).....	83
Capítulo 4.....	84
Situación política nacional.....	84
Presidencia del Dr. Roberto M. Ortiz (1938-1940).....	84

Presidencia del Dr. Ramón S. Castillo (1940-1943).....	88
Putsch de 1941	91
Revolución de 1943	99
Perón y los aviadores militares	102
El GOU y los aviadores militares	104
Capítulo 5.....	108
Proceso fundador de la Secretaría de Aeronáutica (1943-1944)	108
Preparativos en el Ministerio de Guerra (1943).....	108
Acciones iniciales (1944).....	110
Comando en Jefe de Aeronáutica.....	112
Institutos de formación.....	116
Escalafón de la Aeronáutica Militar.....	119
Ley Orgánica para el Personal Militar de la Aeronáutica	120
Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional	122
Capítulo 6.....	123
Aeronáutica Argentina organizada (1945).....	123
Creación de la Secretaría de Aeronáutica	123
Organización	124
Salud física y moral.....	127
Adiestramiento y alistamiento	128
Conciencia aeronáutica	129
Otras consideraciones sobre la aeronáutica argentina como entidad integral.....	129
PARTE III.....	131
EVOLUCIÓN DE LA SECRETARÍA DE AERONÁUTICA (1946-1955)	131
Capítulo 7.....	132
Las Fuerzas Armadas y la Aeronáutica en la Argentina Peronista.....	132
Escenario internacional de la Argentina Peronista	132
Entramado interno que condujo a la formación de un nuevo partido	133
Las FF.AA. en el Primer Plan Quinquenal (1947).....	140
La Aeronáutica y la reforma constitucional (1949)	143
Segundo Plan Quinquenal (1953)	147
Se reivindican los postulados del Poder Aéreo Integral (1946-1955)	147
Capítulo 8.....	154
Aeronáutica Argentina - Evolución organizativa (1946-1955)	154
Modificación de la orgánica inicial en 1946 y posteriores	154
Consecuencias de la reforma constitucional	155
Adaptación orgánica para reprimir conmociones internas.....	160
Reorganizaciones (1955).....	164
Mandos de la Aeronáutica Argentina (1946-1955).....	165
Capítulo 9.....	177
Desarrollos en recursos humanos y operaciones (1946-1955)	177
Personal militar	177
Personal civil.....	187
Bienestar social	190
Informaciones y seguridad aeronáutica.....	193
Adiestramiento del personal navegante y de apoyo.....	200
Operaciones aéreas más significativas	207
Capítulo 10.....	216
Contribución al Desarrollo Nacional (1946-1955)	216
Introducción	216

Obtención de aeronaves: producción vs. compra en el exterior	217
Sistemas de apoyo al vuelo	224
Aeronáutica Civil	238
Inserción de la Aeronáutica Argentina en la organización internacional	241
Líneas Aéreas del Estado	244
Fomento y Habilitación.....	246
Profesiones que apuntalaron el crecimiento aeronáutico	256
Aeronáutica al servicio de la comunidad	257
Junta Investigadora de Accidentes	259
Industria metal-mecánica.....	259
Otras consideraciones acerca de la evolución institucional (1945-1955).....	266
PARTE IV	268
FACTORES QUE DEBILITARON LA COHESIÓN INTERNA DE LA AERONÁUTICA	
ARGENTINA (1945-1955).....	268
Capítulo 11.....	269
Aeronáutica Argentina, entre la cohesión institucional y los enfrentamientos	269
Perón y su discurso: adhesión y reacción.....	269
Estructura social de la Fuerza Aérea.....	271
Los aviadores militares frente a Perón.....	275
Levantamiento del 28 de septiembre de 1951	278
Consecuencias de la rebelión	284
Capítulo 12.....	293
La Aeronáutica en la segunda presidencia del general Perón.....	293
Los homenajes a Eva Perón. Propaganda y reacción (1952)	293
Golpes militares (1955).....	297
Movimiento del 16 de junio de 1955	300
Balance de la actuación aeronáutica	312
Capítulo 13.....	314
La Aeronáutica y la Revolución Libertadora.....	314
Guarnición Aérea Córdoba	314
Panorama en las restantes Guarniciones	316
Viernes 16 de septiembre, acciones terrestres	317
Apoyo aéreo del primer día.....	322
Aviación de bombardeo	324
Se organiza la aviación de transporte.....	325
Ataque al Aero Club Córdoba.....	326
Operaciones leales en Morón	327
Sábado 17 de septiembre.....	328
Domingo 18 de septiembre	336
Lunes 19 de septiembre.....	339
Martes 20 de septiembre	344
Miércoles 21 de septiembre	345
Acciones del 22 y 23 de septiembre.....	346
Fallecidos de la Fuerza Aérea Argentina	347
Juntas de Calificación Especial de la Revolución Libertadora	348
CONCLUSIONES	351
Pensamiento aeronáutico argentino (1907-1945)	352
Creación de la Secretaría de Aeronáutica (1938-1945)	353
Evolución de la Secretaría de Aeronáutica (1946-1955)	354
Factores que debilitaron la cohesión interna de la Aeronáutica Argentina (1945-1955)	355

ANEXO 1	360
Conducción superior Aeronáutica Argentina 1944-1955	360
<i>Mandos Comando en Jefe de Aeronáutica</i>	360
<i>Mandos de la Aeronáutica Argentina integrada - 1945</i>	360
<i>Designaciones de 19 de diciembre de 1947</i>	362
<i>Cambios de la conducción superior por Constitución Nacional de 1949</i>	362
<i>Mandos 1951</i>	365
<i>Cambios de la conducción después del 28 de septiembre de 1951</i>	365
ANEXO 2	369
Leyes y decretos fundacionales	369
<i>Creación de la Escuela de Aviación Militar</i>	369
<i>Reglamentación de la Escuela de Aviación Militar</i>	369
<i>Iniciación del Primer Curso de vuelo en la EAM</i>	370
<i>Beneficios para el personal navegante de aviación - Decreto S/N - 1915</i>	370
<i>Nuevo equipamiento para la Aviación Militar - Decreto S/N 1918</i>	371
<i>Organización de la Aeronáutica Civil - Decreto S/Nº - BM 2ª Parte Nº2.503</i>	373
<i>Construcción aeropuerto en la Capital Federal - Ley 12.285, de octubre 16 de 1935</i>	375
ANEXO 3	380
Leyes y decretos desregulatorios	380
FUENTES HISTÓRICAS	382
A. Fuentes Primarias.....	382
A.1 Documentos Oficiales	382
A.2 Memorias y Testimonios personales	382
A.3 Entrevistas y Testimonios orales.....	383
B.1 Leyes y decretos	383
B.2 Publicaciones periódicas oficiales.....	384
B.3 Prensa	384
B. Bibliografía	385
B.1 Libros.....	385
B.2 Artículos impresos.....	388
B.3 Artículos digitalizados.....	390
B.4 Bibliografía institucional	392
ABREVIATURAS y ACRÓNIMOS	393



INTRODUCCIÓN

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

I - Relevancia del problema

La “era de la aviación” se ha iniciado en el Mundo.
Brigadier mayor Bartolomé de La Colina¹

El 4 de enero de 1945, el gobierno argentino creó por decreto² la Secretaría de Aeronáutica como “órgano de gobierno, dirección y administración de todas las actividades y asuntos aeronáuticos, civiles y militares (excepto las dependientes de la Armada), en todo lo relacionado con la defensa y aprovechamiento integral del espacio aéreo de la Nación”. Por el mismo documento, con la totalidad de los medios (unidades, escuelas, talleres, personal y material aéreo) del Arma de Aviación del Ejército se constituyó la Fuerza Aérea Argentina (FAA) con el rango de tercera rama de la Defensa Nacional. De acuerdo con lo establecido por la ley orgánica, el personal militar asumió la conducción de la Aeronáutica Argentina.

La Secretaría aglutinó bajo su dependencia todas las manifestaciones aéreas nacionales y de los asuntos vinculados con su gobierno y regulación, con excepción de los medios aéreos de la Armada. La Aeronáutica Argentina fue simbolizada por la *Patria Alada*, una figura alegórica que sintetizaba en su estructura el concepto del Poder Aéreo Integral³. Vale decir, una organización de máximo nivel que decidía y administraba con unicidad de criterio la casi totalidad de los temas aéreos del país.

El cambio fue tan profundo que, al hacerse cargo de la Secretaría de Aeronáutica, el brigadier de La Colina anunció que la Aeronáutica Nacional se sumaba, a partir de entonces, al nuevo tiempo iniciado en la Argentina. Una renovación motivada por circunstancias de gravitante valor geopolítico. En primer término, la experiencia recogida de la Segunda Guerra Mundial, donde las acciones de la aviación habían demostrado las teorías elaboradas en la Primera Guerra, en el sentido que el Poder Aéreo era un elemento fundamental para el éxito en las operaciones bélicas emprendidas por los estados⁴. Otro motivo que impulsó a crear el nuevo organismo de Estado era de carácter técnico y estaba basado en condicionantes económico-sociales, resumiéndose en el atraso de la aviación civil y comercial argentina, como así mismo de la infraestructura aeroportuaria y los servicios concurrentes al vuelo (comunicaciones, meteorología, control de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento, y otros), sistemas y servicios imprescindibles para la operación segura de las aeronaves⁵. Dentro de este retraso, se incluía el deficiente desarrollo de la industria aeronáutica autóctona para, en primer lugar, solucionar la escasez de material aéreo ocasionado por la guerra y, en segundo término, fortalecer las raíces de un auténtico Poder Aéreo independiente⁶.

La última gran necesidad que se buscó satisfacer creando un organismo nacional que administrara y gobernara la Aeronáutica Argentina con una concepción integradora, era la inserción del país dentro de la estructura de la Organización de la Aviación Civil constituida en diciembre de 1944 en la Conferencia de Chicago, donde los representantes de cincuenta y dos naciones, entre las

¹ BARTOLOMÉ DE LA COLINA, “Por radio del Estado, primer aniversario de la creación de la Secretaría de Aeronáutica”, en *Discursos de S.E. el señor secretario de aeronáutica, brigadier mayor don Bartolomé de La Colina*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Secretaría de Aeronáutica, 1947, p. 34.

² “Decreto 288/45” del 4-ene-1945, en *BAP*, N°1, Buenos Aires, Secretaría de Aeronáutica, 1945.

³ *MAC 5*, Manual de Doctrina Básica del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, 1958.

⁴ CÉSAR RAÚL OJEDA, “Los orígenes de la Fuerza Aérea Argentina”, en *Hechos e Ideas*, tercera época, N°17 y 18, 3° y 4° bimestres, Buenos Aires, Ed. Enrique E. García, 1987, p. 72.

⁵ RICARDO PEDRO OLMEDO, *Testimonios aeronáuticos*, «Colección de Historia Aeroespacial», Buenos Aires, DEH-FAA, 2003, p. 64.

⁶ LEOPOLDO FRENKEL, Juan Ignacio San Martín, el desarrollo de las industrias aeronáutica y automotriz en la Argentina, Buenos Aires, edición del autor, 1992, pp. 35-37.

que no había participado la Argentina, aprobaron el Convenio Provisional de la Aviación Civil Internacional⁷.

En pos de esas consignas surgió el paradigma organizativo, tanto en la dimensión militar como civil de la Secretaría de Aeronáutica, elevada a la jerarquía de Ministerio de Aeronáutica por la reforma constitucional de 1949. Con una orgánica inicial, que experimentó leves modificaciones nacidas de cambios en el marco internacional, la Secretaría/Ministerio emprendió una acción fecunda y rigió la aviación civil y militar hasta pasado el 16 de septiembre de 1955, momento en que se produjo el golpe de Estado que derrocó al gobierno de Juan Domingo Perón. A partir de esa ruptura del orden constitucional, siempre bajo la conducción de la Fuerza Aérea, la *Patria Alada* experimentó diversas reorganizaciones en procura de compatibilizar los intereses opuestos a la centralización de la aeronáutica bajo la órbita de una institución militar.

En 1990, pasados unos años de la restauración de los gobiernos democráticos, se comenzó a desarticular la *Patria Alada*. Se privatizaron las empresas de transporte aéreo estatal y los servicios de apoyo al vuelo de la aviación general brindados por los organismos dirigidos por la Fuerza Aérea. Las medidas se adoptaron desde las más altas esferas gubernamentales, con la aprobación de los sectores gremiales y empresarios vinculados con el quehacer aéreo que denunciaban a la Aeronáutica Militar de ineficiencia administrativa y de escasas inversiones en la tecnología de las prestaciones.

A partir del 2000, en coincidencia con algunos accidentes de aviación de honda repercusión en la opinión pública, se revirtió el proceso privatizador, pero se aceleró el traspaso a otros ámbitos del Estado de las reparticiones que atendían el control de la navegación aérea y los servicios de apoyo al vuelo que aún permanecían en la órbita castrense de la FAA. Los cambios vinieron acompañados por una campaña de desprestigio de la institución militar. En una sinopsis de la película *Fuerza Aérea Sociedad Anónima* dirigida por Enrique Piñeyro y producida por Aquafilms Argentina, se afirmaba:

Entre 1997 y 1999 murió más gente a bordo de los aviones que en los 27 años precedentes. A partir de este dato el director nos muestra la trastienda del desastroso estado en que se encuentra la aviación civil en la Argentina, en gran parte debido a la inexplicable realidad por la cual la aviación está totalmente militarizada y bajo absoluto control de la Fuerza Aérea a pesar de los 30 años transcurridos desde el último golpe militar⁸.

La conclusión aventurada o, por lo menos, desinformada, omitía las causas reales que decidieron al gobierno nacional a constituir la Secretaría de Aeronáutica en 1945. Por lo tanto, se consideró que un objetivo válido de esta tesis sería averiguar los orígenes y motivos que incidieron para que se asignara la responsabilidad de conducir la aviación militar junto con la civil y la comercial a una fuerza armada cuya misión específica debiera limitarse a contribuir con la defensa de la Nación. A priori, este fue el interrogante a dilucidar en un primer momento.

Sin embargo, en 2008, mientras se revisaban los documentos y se profundizaba esta investigación, llamó la atención la colosal inversión presupuestaria y el esfuerzo organizativo empeñado por los responsables de construir la Aeronáutica Argentina entre 1943 y 1955. Al mismo tiempo que se descubrían motivos, surgió el interrogante de por qué una obra de semejante dimensión, que en 1955 hubiera merecido la gratitud al presidente de la Nación en ejercicio que la había impulsado, cuando no la lealtad de quienes prestaban servicio en sus filas, había propiciado en cambio que entre sus hombres, los más jóvenes en particular, se expandieran actitudes contestatarias.

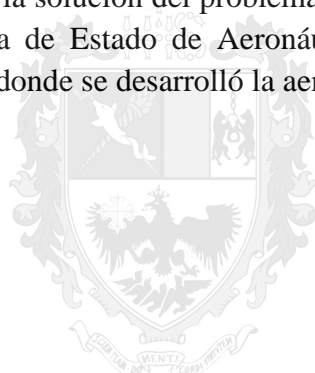
⁷ R. P. OLMEDO, Testimonios aeronáuticos, op. cit., p. 43.

⁸ Sinopsis de *Fuerza Aérea Sociedad Anónima*, en www.aquafilms.com.ar, recuperado el 10-nov-2015.

En efecto, en 1951 se produjo un intento revolucionario gestado en el Ejército en el que, por diversos motivos, intervinieron unidades de la Fuerza Aérea. En 1955, sin existir un formato preestablecido y con distinto grado de compromiso, las escuelas de formación y ciertas unidades de la Fuerza Aérea, con el apoyo de algunas aeronaves de la Aviación Comercial, participaron en las dos rebeliones lideradas por sectores de la Armada y del Ejército. La segunda, en el mes de septiembre, fue decisiva pues terminó con el gobierno del general Perón.

Tales movimientos tuvieron un común denominador que permitía inferir que, más allá de las coyunturas profesionales, había existido un quiebre en la cohesión institucional de la FAA. La severidad de la brecha había decidido a los militares aeronáuticos más jóvenes a tomar las armas contra los superiores y las autoridades legales. Sin haber hallado antecedentes que hubieran estudiado en profundidad la cuestión, la búsqueda de los factores que en la Aeronáutica Argentina alimentaron el quebrantamiento del orden en 1955 se transformó en el Problema Principal a resolver por esta tesis doctoral.

Dada la complejidad del interrogante, se debía investigar previamente cuál había sido la base teórica, o ideas, que sustentaron la concentración de la conducción de la Aeronáutica Argentina en manos de una fuerza armada recién constituida en 1945. En el mismo orden de importancia se comprendió que, antes de avanzar hacia la solución del problema principal, se debía explicar cómo fue el proceso fundacional de la Secretaría de Estado de Aeronáutica (1938-1944) y cuáles metas se alcanzaron en los múltiples campos por donde se desarrolló la aeronáutica entre 1945 y 1955.



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

II - Marco teórico

Fuentes y bibliografía

Las fuentes documentales y de información que argumentaron esta tesis reconocen diversa procedencia. Entre la documentación inédita se destacan los Fondos Documentales resguardados en el Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Entre éstas sobresalen los *Legajos Personales* y las *Fojas de Calificaciones* de los mandos del período estudiado; y, para estudiar en profundidad los antecedentes del problema, las *Memorias Anuales* de la Escuela de Aviación Militar (1914/1920), del Servicio Aeronáutico del Ejército (1921/1928) y de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército (1928/1937), del Comando de Aviación del Ejército (1938/1944); y las *Memorias Anuales* de la Secretaría y del Ministerio de Aeronáutica (1945/1955).

La investigación demandó, también, una extensa compulsión de las órdenes, resoluciones y decretos regulatorios de la tarea de los organismos relacionadas con el vuelo de las Fuerzas Armadas en general. La búsqueda implicó, por lo tanto, la revisión de los *Boletines de Información del Servicio Aeronáutico del Ejército* (1922/1927), los *Boletines Militares Reservados y Públicos del Ejército* y los *Boletines del Círculo Militar* y del *Centro Naval* (1912/1945), más los documentos equivalentes de la Secretaría/Ministerio de Aeronáutica entre 1945 y 1955.

De similar importancia a las citadas, figuraron las colecciones de revistas y folletos que divulgaron temas técnicos de aeronáutica, custodiados también en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Entre los documentos de mayor valor se cita los resguardados en la Hemeroteca de Informes de Prensa de más de cuarenta años, vinculados con aviación; *Revista del Aero Club Argentino*, revista *Aeronáutica Argentina*, *Avia Revista Argentina de Aeronáutica*, *Revista Militar* y *Revista del Círculo Militar*, *Boletín de Informaciones Aeronáuticas* del Comando de Aviación del Ejército (1939/1944), *Cielo* revista de la Escuela de Aviación Militar y *Revista Nacional de Aeronáutica* (1945-1955). Este material periodístico sirvió para reconstruir hechos poco conocidos y precisar las coordenadas temporales que permitieron configurar el contexto de época.

Resultó necesario, además, prestar atención a la frondosa normativa nacional, administrativa y legislativa que reguló el inicio y posterior accionar de las entidades que integraron la Aeronáutica Argentina. Tal documentación permitió recorrer la vida institucional de los numerosos organismos que intervinieron en la actividad aeronáutica en el período estudiado. En particular, los considerandos de cada normativa, por ser los argumentos que justifican cada disposición, sirvieron para elaborar las teorías o líneas de pensamiento de los conductores y administradores de cada tiempo.

Los testimonios de los protagonistas permitieron eliminar la ambigüedad de informaciones dispares sobre el mismo hecho. Entre los años 2001 y 2016, hemos registrado en entrevistas y diálogos las palabras y reconstrucciones de testigos privilegiados de los acontecimientos. Aportes que se nutrieron, a su vez, de la riqueza provista por los legados documentales que las familias de oficiales fallecidos otorgaron en custodia de la Dirección de Estudios Históricos. En particular, por su valor historiográfico se enfatizan los Fondos Documentales donados por los herederos de los brigadieres generales Antonio Parodi, Ángel M. Zuloaga y Bartolomé de La Colina. Semejante caudal de registros permitió confrontar y depurar los datos encontrados en la bibliografía oficial. Por ello, esta tesis encuentra como uno de sus mayores aportes, la originalidad de las fuentes primarias y directas que se rastrearon y analizaron para componer este relato histórico.

Estado de la cuestión

El núcleo del Pensamiento Aeronáutico Argentino debió encontrarse estudiando la formación, en nuestro país, de la teoría sobre el Poder Aéreo Integral. A partir de las conclusiones extraídas tras la Primera Guerra Mundial, donde se mencionó por primera vez el Poder Aéreo (*Air Power*), fue posible hallar la formulación de una teoría tratada en textos de diversos orígenes. A los fines de esta tesis, fueron elementos de consulta: la *Historia de la Aviación* publicada por Editorial Viscontea; la *Antología Geopolítica* de la Editorial Pleamar; y el estudio de Robert Frank Futrell, inserto en la *Breve historia de la II Guerra Mundial* de la Editorial Diana de México. Asimismo, constituyeron aportes valiosos los estudios realizados por oficiales de la aeronáutica militar argentina en distintas épocas: Ángel. M. Zuloaga en su obra ensayística *La guerra aérea*; Juan José Güiraldes en *El Poder Aéreo de los argentinos*; la obra de Leopoldo Frenkel, *Juan Ignacio San Martín, el desarrollo de las industrias aeronáutica y automotriz en la Argentina*; y el ensayo de Rubén Oscar Moro, *El Poder Aéreo hacia el próximo milenio*.

Además de los citados, a partir de 2014, con motivo de cumplirse el primer centenario del comienzo de la Primera Guerra Mundial, en distintos foros internacionales se estudió el problema de la aviación militar. Se organizaron congresos y publicaron en diversos soportes –en papel y electrónicos– novedosos análisis sobre los comienzos del pensamiento aeronáutico. Entre otros, el “Air power in theory and implementation” (National War College - Washington DC); la “History of British Air Power Doctrine” (RAF, Gran Bretaña); y los simposios organizados por el Colegio de Guerra Aérea de Turquía en 2013 y 2014. En dichos trabajos se ratificó la estrecha relación que, desde su aparición, se estableció entre el Poder Aéreo y la vida de las poblaciones, los beneficios y perjuicios.

La Historia de la Aviación (1997) señala que: “en 1899, en la Comisión Permanente de la Haya, se auspiciaron los estudios de las consecuencias que acarrearía la concreción de (...) que los medios aéreos transportasen armas y las arrojase contra poblaciones inermes”⁹. Del mismo modo, la *Antología Geopolítica* (1975) refirió que, a comienzos del siglo XX, el Poder Aéreo podría ser parangonado con el Naval, no por la capacidad bélica sino por su movilidad. El 25 de enero de 1904, en una conferencia pronunciada en la Sociedad Geográfica Real de Londres, el geopolítico Haldford J. Mackinder expresó que: “la revolución comenzada por los grandes marinos de la generación colombina dotó a la cristiandad de la movilidad de poder más amplia que se conoce, si se exceptúa la movilidad de las alas”¹⁰. A su vez, el Dr. Mark Clodfelter de los EE.UU. resaltó la capacidad bélica de la aviación y sostuvo que el debut del Poder Aéreo en la Primera Guerra Mundial ocurrió el 6 de agosto de 1914 cuando el zepelín Z VI soltó trece bombas sobre la ciudad belga de Lieja. El ataque coincidió con la desaceleración del avance de los frentes que muy pronto se convertirían en un bloqueo táctico de trincheras. Al respecto, el autor anticipaba que: “La comprensión de este contexto y de las repercusiones en la I Guerra Mundial es clave para entender la teoría de Poder Aéreo”¹¹.

La historia de la doctrina del Poder Aéreo británico informa que, hacia el final de la Guerra, los ataques aéreos alemanes demostraron la verdadera razón de ser de la aviación: neutralizar blancos vitales en la profundidad del territorio enemigo sin necesidad de que intervinieran los medios terrestres y navales, de ese modo, por sí solo, desde el aire se podía afectar la voluntad de lucha del enemigo. Al fin de la Gran Guerra, la aviación se ganó el derecho a ser una fuerza armada por sí misma: “El

⁹ *Historia de la Aviación*, Buenos Aires, Editorial Vinciguerra, 1997, pp. 7-8.

¹⁰ *Antología Geopolítica*, Buenos Aires, Editorial Pleamar, 1975, p. 65.

¹¹ MARK CLODFELTER, “Air power in theory and implementation”, National War College, Washington DC, recuperado y traducido por el autor en www.au.af.mil/au/afri/aspj/digital/pdf/articles/2014-Sep-Oct/V-Clodfelter.pdf, 2014, p. 2.

comandante del Royal Flying Corps –lord Hugh Trenchard– y el general norteamericano William Mitchell (...). Fundaron una fuerza aérea aliada independiente que no se concretó, pero que, el 1 de abril de 1918, abrió el camino a la Real Fuerza Aérea británica, primer ejército del aire con rango equivalente a sus pares de la tierra y del mar¹².

Las conclusiones de las operaciones ejecutadas en la Primera Guerra Mundial, en la práctica, se mantuvieron inalterables a través de los años y generaron aportes teóricos que articularon sus conceptos con suficiente claridad como para elaborar una verdadera doctrina del Poder Aéreo. Entre ellos, los realizados por Giulio Douhet de Italia, Hugh Trenchard de Gran Bretaña y William Mitchell de los EE.UU., los conocidos Profetas del Poder Aéreo¹³. En resumen, las enseñanzas sobre este nuevo componente del Poder Militar de las naciones, en 1919, aludían con exclusividad al empleo de los aeroplanos como instrumentos bélicos para definir batallas e, incluso, guerras. Según el aviador militar argentino Alberto González Albarracín: “A medida que transcurre el tiempo, aumenta la confianza que han cifrado los ejércitos en la aeronáutica. Ella será en el porvenir el arma decisiva de los combates. Inglaterra al crear su real fuerza aérea, Italia con idéntica medida, Francia dando forma definitiva a su quinta arma”¹⁴.

La reflexión en torno a la formación del pensamiento sobre el Poder Aéreo en el mundo, entonces, surgió de las definiciones de los tres grandes doctrinarios aeronáuticos mencionados. Los aportes necesarios para valorar, a su vez, las enseñanzas de la Segunda Guerra Mundial provinieron de las experiencias operativas de la aviación militar, citadas en las obras de, entre otros, Robert Frank Futrell y de William Green y John Fricker cuyos pensamientos resultaron de gran valor argumentativo para nuestra investigación. En paralelo con la independencia que se había ganado la Aviación Militar en la guerra, a modo de anticipo del concepto argentino del Poder Aéreo Integral, en el análisis del pensamiento de Giulio Douhet se destacó su recomendación de que, a los efectos de aumentar la capacidad de la Defensa Nacional, convenía que la Aviación Militar (con recursos estatales) promoviera el progreso de la Aeronáutica Civil:

(...) tenía que ser asistida por la castrense en las funciones involucradas en la Defensa: fomentar y desarrollar la Navegación o Transporte Aéreo; capacitar al personal civil en condiciones de formar las reservas aeronáuticas para casos de guerra; organizar una repartición estatal para dirigir las Construcciones Aeronáuticas y obtener los materiales de aviación con el concepto de proveerse de dichos elementos, exclusivamente, en la industria privada; y, a través del Estado, desarrollar la infraestructura de apoyo al vuelo, los denominados *caminos aéreos*¹⁵.

En un país como la Argentina, cuyos recursos privados eran renuentes para realizar inversiones de largo plazo, la propuesta de que el Estado asistiera el desarrollo de la Aviación Civil y Comercial, fue recibida con mayor beneplácito que en el resto del mundo. El libro de Enrique Mosconi, *Creación de la 5.ª arma y las rutas aéreas argentinas*, contiene pensamientos esclarecedores al respecto: “El Grupo 1 de Aviación (en El Palomar) que constituía el núcleo del futuro ejército aéreo, y que, (...) en tiempos de paz, debe ser nuestra misión prepararnos para la guerra con el costo mínimo absorbiendo funciones que importen progresos y ventajas económicas para el país”¹⁶.

¹² “History of British Air Power Doctrine”, RAF, Gran Bretaña, recuperado y traducido por el autor en www.raf.mod.uk/rafcms, 2015.

¹³ LUCIANO BOZZO, “The triumph of Airpower and demise of politics”, en *(ICAP 13)*, Estambul, Turkish Air War College, 2013, p. 71.

¹⁴ ALBERTO GONZÁLEZ ALBARRACÍN, “Nuestro lugar en el aire”, en *Revista Militar*, N°289, Buenos Aires, Círculo Militar, feb-1925, pp 215-217.

¹⁵ GIULIO DOUHET, *El dominio del aire, ensayo sobre el arte de la guerra aérea*, traducción de Raúl Masón Lugones y de Exequiel T. del Rivero de *Il dominio dell'aria*, Biblioteca del Oficial de Marina, volumen XI, Buenos Aires, 1930, p. 126.

¹⁶ ENRIQUE MOSCONI, *Creación de la 5.ª arma y las rutas aéreas argentinas*, Buenos Aires, Junta Argentina de Aviación, 1941, p. 90.

Bajo esos argumentos, la concepción argentina sobre el Poder Aéreo comenzó a acercarse a la conveniencia de integrar en una única entidad todas las manifestaciones aéreas del país. En la *Doctrina Básica de la Fuerza Aérea Argentina* de 1992, la expresión sustantivada Poder Aéreo figura calificada con el adjetivo Integral, porque la integridad permite que una nación que conduce todas sus expresiones aéreas en forma indivisible y con unicidad de criterio, se encuentra en condiciones de lograr objetivos políticos que no atañen en forma directa a la Defensa Nacional. Esa concepción vigente en 1992, pero sugerida por Douhet en 1922 y por Mosconi en 1941, no desmentía la imputación de Enrique Piñeyro: “la aviación estaba totalmente militarizada y bajo el absoluto control de la Fuerza Aérea”. Y no la refutaba, porque era absolutamente cierto, pues así debía ser. El reglamento no dejaba lugar a dudas: “el gobierno y la administración del Poder Aeroespacial son competencias asignadas al Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea”¹⁷.

La terminante definición obligó a efectuar una búsqueda exhaustiva de la formulación del Pensamiento Aeronáutico Argentino entre 1907 y 1945, porque la aparente intromisión de la Aviación Militar en la Civil, denunciada por el cineasta, era un principio de conducción de antigua data y debidamente justificado. Para rastrear el apoyo castrense argentino a la Aviación Civil, nos remitimos a Oscar G. Vélez cuando afirmó que dicho respaldo era una necesidad que se había manifestado en el primer vuelo del aeróstato *Pampero*, el 25 de diciembre de 1907. Según consta en el Tomo I de la *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*, una de las fuentes más completa sobre ese tema: “El 24 de diciembre de 1907 a las 10 de la mañana el *Pampero* comenzó a inflarse. (...) El llenado con gas se hizo bajo la dirección del técnico francés Louis Fabères y la ayuda de veinte soldados del Regimiento de Granaderos a Caballo”¹⁸. La vinculación demostró que los militares deseaban aprender a volar y que los deportistas civiles amantes del vuelo necesitaban del aparato logístico que solo el Ejército les podía ofrecer. Con el tiempo la relación se estrechó y se plasmó en las iniciativas de Enrique Mosconi cuya obra intelectual durante la conducción el Servicio Aeronáutico del Ejército entre 1920 y 1922 se transformó en un elemento de juicio obligatorio para interpretar la evolución de la aviación en la Argentina.

En los países como la Argentina, de poca densidad de población y falta recursos financieros, donde no es posible fundar una aviación civil amplia, le corresponde a la aviación militar tomar la iniciativa de los estudios y ayudar al desenvolvimiento general de la aeronáutica¹⁹.

A partir de ese axioma, se arriesgaron soluciones para enfrentar la falta de certeza que entrañaban los posibles desarrollos de la aviación. La primera incógnita a despejar se refería a la necesidad de contar o no con una aviación militar autónoma. La segunda, involucraba a la acción estatal más viable para salvar las deficiencias de la infraestructura, montar redes de comunicaciones y servicios de pronósticos meteorológicos, así como organizar entidades capacitadas para ejercer el poder de policía en el aire; *verbi gratia*, habilitar a las personas en condiciones de pilotear un aeroplano, verificar el estado técnico de las aeronaves y regular el tránsito aéreo de la aviación en general. Según Oscar G. Vélez, este cúmulo de problemas los intentó resolver Enrique Mosconi en 1920, cuando en su Estado Mayor incluyó divisiones que debían asumir responsabilidades propias del gobierno nacional: Aviación Civil, Líneas Aéreas y Movilización, Comisión Nacional Pro-donación de

¹⁷ RAC I, Fuerza Aérea Argentina, Buenos Aires, 1967, p. 15.

¹⁸ OSCAR GREGORIO VÉLEZ, *Historia general de la Fuerza Aérea, desde sus orígenes hasta 1922*, «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», Tomo I, Buenos Aires, DEH-FAA, 1997, p. 26.

¹⁹ ENRIQUE MOSCONI, “Aeronáutica, Material-Personal-Organización”, en *Boletín de Informaciones del Servicio Aeronáutico del Ejército*, Tomo 1, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, 1920, pp. 1-68.

terrenos para campos de vuelo. La incertidumbre solo se resolvió en 1945, cuando se integró en un solo organismo a toda la aeronáutica²⁰.

En este punto, resultó de utilidad ahondar el estudio de la Ley Secreta 11266 (30-oct-1922), Adquisiciones Militares, que autorizó al Poder Ejecutivo a disponer de fondos para modernizar las FF.AA. y erigir la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba donde se construyó el primer avión civil argentino. Del mismo modo, gravitaron dos decretos firmados por el presidente Marcelo T. de Alvear. En septiembre de 1925, “Prescripciones reglamentarias del sobrevuelo, aterrizaje y acuatizaje en todo el territorio de la República y aguas jurisdiccionales”²¹ y, en julio de 1926, “Reglamentación de la aeronavegación sobre el territorio de la República”. Ambas normas establecieron jurisdicciones y facultaron al Ejército y a la Marina a ejercer el poder de policía y de fiscalización de los vuelos militares y civiles argentinos. El análisis permitió determinar el grado de participación y la confianza que las fuerzas militares le merecían al gobierno para regular la actividad aérea nacional²².

Los pasos siguientes de la evolución del pensamiento aeronáutico también se hallaron en la documentación oficial. Tal fue el caso de la inauguración de la Fábrica Militar de Aviones en 1927, y, en 1929, de la creación de la Dirección General de Aeronáutica, con decretos que facultaban a reglamentar el vuelo militar, civil y el comercial²³. Zuloaga supo ponderar la época en su obra *La victoria de las alas*, afirmando que, con la nueva Dirección General, concluía la etapa fundadora pues estaban creadas y reglamentadas las tres aviaciones argentinas: Militar, Naval y Civil, y esbozó la idea integradora de la conducción²⁴.

La crisis económica y la revolución del 6 de septiembre de 1930 renovaron pensamientos y conductores militares y políticos. Las consecuencias fueron tratadas por numerosos autores, aunque para atender el objetivo de estudiar en cómo afectaron aquellas convulsiones económicas a las FF.AA., resultó de utilidad la obra clásica de Peter Waldmann *El peronismo 1943-1955*, quien señaló que la escasez de divisas restringió la importación de bienes industrializados, por cuya razón fue necesario fabricarlos en el país, dándose así las condiciones ideales para iniciar la transición hacia el crecimiento desde adentro²⁵.

Ideas nacionalistas y de sustitución de importaciones que se impusieron en la década de los 30 influyeron en las pautas que regían la aeronáutica en distintos campos. Estudiar la dinámica seguida por la Aviación Militar en el Ejército en la década de 1930 implicó verificar cómo se procuró fortalecer su capacidad bélica sin reconocer la autonomía reclamada por los aviadores. Prueba de esta dicotomía se verificó, por un lado, en el decreto S/N del 28-jul-1931 por el cual el Poder Ejecutivo dispuso que la Dirección General de Aviación Civil pasara, del Ministerio de Guerra al del Interior. Por el otro, en la decisión del presidente Alvear de alentar la construcción de aviones nacionales, misión que cumplió el mayor ingeniero aeronáutico Bartolomé de La Colina, director de la FMA y futuro Secretario de Aeronáutica. Los numerosos discursos que pronunció son ineludibles para observar la conformación del pensamiento de la época.

En 1934, de La Colina reveló su convicción de que la industria aeronáutica argentina, además de la defensa, fomentaba el progreso nacional, pues las nuevas máquinas de guerra “estarán siempre

²⁰ O. G. VÉLEZ, *Historia general de la Fuerza Aérea...*, Tomo I, op. cit., p. 165.

²¹ *BM 2.ª Parte*, N°2020, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, 1925, p. 199.

²² *BM 2.ª Parte*, N°2093, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, 1926, p. 97.

²³ “Decreto S/N°” del 4-may-1927, en *BM 2.ª Parte*, N°2171, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, jun-1927.

²⁴ ÁNGEL. M. ZULOAGA, *La victoria de las alas*, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica, 1959, p. 290.

²⁵ PETER WALDMANN, *El peronismo 1943-1955*, Buenos Aires, Sudamericana, 1981, pp. 19-27.

dispuestas a volar y a convertirse en vigías permanentes de la seguridad, bienestar y progreso de la Nación”²⁶. Las virtudes y defectos de este proceso de incorporación de conocimientos y de tecnología para sustituir el material aéreo importado con productos construidos, entera o parcialmente en el país, fueron minuciosamente desarrolladas por Horacio A. Rodríguez: “las ofertas del concurso que comprometía los fondos autorizados por la ley 12256, votada el año anterior, se abrieron el 7 de abril de 1936. Numerosos fabricantes expusieron sus productos y figuras destacadas de la Primera Guerra Mundial y la posguerra mostraron sus productos”²⁷.

El Director General de Aeronáutica del Ejército de esa época y prestigioso escritor aeronáutico, Ángel M. Zuloaga publicó un libro en 1932 que fue reeditado en diferentes ocasiones. En la edición de 1937 manifestó que se había materializado su aspiración de que la ciencia aplicada al vuelo fuese llevada a las casas de estudios superiores, y que sólo así el país daría el paso más decisivo en la cultura aérea, como el 11 de abril de 1934, cuando se creó la carrera de Ingeniería Aeronáutica en la Universidad de Córdoba, bajo los auspicios del Rector Dr. S. Novillo Corvalán²⁸. Las personalidades y conceptos citados constituyen las primeras señales del principio del Poder Aéreo Integral, base ideológica de la Secretaría de Aeronáutica en 1945.

La obra de Oscar G. Vélez y los aportes de Ricardo P. Olmedo más Roberto García Baltar son los libros más valiosos para entender este progreso de la aviación en el Ejército Argentino. En las postrimerías de la década de los 30, cuando la Aviación Militar llegó a ser la mejor equipada en la América del Sur. Velez sostuvo que “ese lapso tiene como gran actor al coronel Zuloaga. Su espíritu aeronáutico y su gran generosidad hacen de este período una época inolvidable pues generó un verdadero *sprit de corp* dentro de los aviadores militares”²⁹.

Analizar las razones y motivos que decidieron la creación de la Secretaría de Aeronáutica como un organismo de gobierno de la aviación general y, dentro de ella, una tercera fuerza armada con autonomía para ganar batallas, incluso guerras, implicaron diversos abordajes históricos. Fue menester consultar los pensamientos de algunos doctrinarios argentinos y comparar las soluciones adoptadas por los países de vanguardia y los potenciales enemigos de la Argentina: Alemania, Francia, Gran Bretaña, Italia, Estados Unidos, Brasil y Chile. Determinar el origen del bombardeo estratégico con aparatos aéreos, que justificó la existencia independiente de los Poderes Aéreos, demandó retrotraerse hasta Karl von Clausewitz y las ideas que inspiraban a la mayoría de los ejércitos desde 1831. Según el general prusiano, “la forma de imponer la paz era quebrantando la voluntad de lucha enemiga. Efecto que se alcanzaba con la aniquilación física de sus objetivos vitales incluyendo la población civil”³⁰.

Asimismo, fue necesario interiorizarse de las enseñanzas que, en 1940, comenzaron a recogerse de la Guerra Civil Española y de las primeras acciones de la Segunda Guerra Mundial que, *a priori*, justificaban la existencia de una Fuerza Aérea autónoma y de un nivel superior de gobierno que desarrollara y coordinara la prestación de los servicios de apoyo al vuelo y las actividades de la Aeronáutica Civil con la Militar. Una publicación militar advertía en 1938: “del surgimiento de la idea del Peligro Aéreo por la posibilidad cierta de recibir ataques en la profundidad del propio territorio.

²⁶ BARTOLOMÉ DE LA COLINA, “El Estado en las industrias aeronáuticas a los fines de la movilización industrial”, en *Revista Militar*, Tomo LXII, Nº5, Buenos Aires, Círculo Militar, 1934, pp. 969-970.

²⁷ HORACIO A. RODRÍGUEZ, “Factores endógenos que determinaron el equipamiento de la aviación militar durante la década del 30”, en *II Congreso Internacional de Historia Militar*, Volumen 2, Buenos Aires, Instituto de Historia Militar, 2010, p. 1323.

²⁸ A. M. ZULOAGA, *Curso elemental de aeronáutica*, Buenos Aires, El Ateneo, 1937, p. 16.

²⁹ OSCAR GREGORIO VÉLEZ y RICARDO LUIS QUELLET, *Historia general de la Fuerza, Desarrollo de la Aeronáutica Militar en el Ejército desde 1923 hasta 1944*, «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», Tomo III, Buenos Aires, DEH-FAA, 2000, p. 127.

³⁰ *Historia de la Aviación*, Editorial Vinciguerra, pp. 7-8.

Una percepción que relacionaba los aviones defensivos con la artillería antiaérea y con las medidas de defensa pasiva que atenuaban las destrucciones de los bombardeos³¹.

Entre 1939 y 1945, el Pensamiento Aeronáutico se ajustó a consecuencia de la evolución de la Segunda Guerra Mundial, de la declinación del gobierno de la Concordancia y del golpe de estado del 4 de junio de 1943. Por si faltara un ingrediente, en la primera mitad de la década se produjo el embargo de armas norteamericano y, en particular, se asistió a la orientación doctrinaria que le imprimió el coronel Perón desde la Secretaría del Ministerio de Guerra. La comprensión de dichos factores permitió explicar la creación de la Secretaría de Aeronáutica con la estructura que se adoptó en 1945. Al igual que las ideas de Perón que se infirieron analizando la conferencia dictada en 1944, en la Universidad de la Plata: “(...) en la adquisición de material de guerra. Lo hemos pagado a siete veces su valor, (...), y todo ese dinero ha salido del tesoro nacional sin beneficio para su economía, sus industrias o la masa obrera que pudo alimentar. Una política inteligente nos hubiera permitido montar las fábricas para hacerlos en el país, las que tendríamos en el presente lo mismo que una considerable experiencia industrial”³².

Reafirmando los conceptos vertidos en aquella clase de Defensa Nacional, el especialista en temas militares Ernesto López enfatizó que dicha persuasión de prepararse para la guerra a través del desarrollo de una industria nacional de base como la siderurgia y las ligadas a la química y los combustibles era la mejor garantía para mantener la paz que caracterizaba el pensamiento militar de la época³³. Tales argumentos reafirmaron la ventaja de vincular la Aeronáutica Militar con la Civil, Comercial y de Fomento. La ponderación cualitativa de la unión, fue estudiada y justificada en sucesivos artículos por Juan Rawson Bustamante que, bajo el título “La aeronáutica como factor del poder”, publicó el *Boletín de Informaciones Aeronáuticas* del Comando de Aviación del Ejército (1943).

Así, con el análisis de los postulados sobre defensa nacional expresados por Juan D. Perón, sumados a los correspondientes al Poder Aéreo, según la compatibilización efectuada por Rawson Bustamante, se definieron las bases teóricas de la creación de Aeronáutica Integral organizada bajo dependencia de la Fuerza Aérea autónoma en 1945. Por esa causa, en los considerandos del Decreto-Ley 288/45 promulgado el 4 de enero de 1945 y publicado en el *Boletín Aeronáutico Público N°1* de la Secretaría de Aeronáutica, se puntualizaron los fundamentos teóricos de la norma. Precisos los cimientos conceptuales, el proceso organizativo de la Secretaría culminó en 1945 con la constitución de una Cartera de Estado que gobernaría y administraría la aviación argentina unificada (civil y militar) bajo la conducción de la Fuerza Aérea.

La historiografía, desde distintas posiciones, ha caracterizado el papel protagónico que las fuerzas vivas de la Nación le reconocieron a las Fuerzas Armadas en este período, ahondando en las influencias externas e internas que recibieron. Para vincular los distintos planos de la realidad internacional y nacional con el ámbito militar se requirió situar el tema de investigación y acceder a obras clásicas como las de Robert Potash y Alain Rouquie, a algunos aportes novedosos de Beatriz Figallo y de Francisco Halbritter, que para los asuntos aeronáuticos se benefició del *Tomo III de la Historia de la Fuerza Aérea Argentina* de Oscar G. Vélez, y al *Tomo IV, de la Historia de la Aviación de Caza Argentina* de producción colectiva; al artículo “Los orígenes de la Fuerza Aérea Argentina”,

³¹ TYNE, “Por una defensa pasiva”, en *Boletín del Centro Naval*, N°532, septiembre y octubre de 1938.

³² JUAN D. PERÓN, “El ministro de Guerra inauguró en La Plata la cátedra universitaria de Defensa Nacional”, en *Ejército y Armada, publicación no oficial*, N° 42, Buenos Aires, junio de 1944, pp. 69-73.

³³ ERNESTO LÓPEZ, *El primer Perón, el militar antes que político*, Buenos Aires, Capital Intelectual SA, pp. 88-97.

escrito por el César R. Ojeda en *Hechos e Ideas*, en 1987; y al libro *Testimonios aeronáuticos* preparado por el brigadier mayor Ricardo P. Olmedo, en 2003. Las biografías sobre los brigadieres generales Antonio Parodi y Ángel M. Zuloaga (*El Murciélagos y Vida y obra literaria*), reconstrucciones históricas de los primeros generales de la Aviación Militar del Ejército que ejercieron funciones decisivas en el tiempo previo a 1945, fueron de gran utilidad para aproximarse al problema de investigación. No obstante, fue fundamental la documentación periódica publicada por el Comando de Aviación del Ejército entre 1939 y 1944 y los fondos documentales inéditos custodiados en el Archivo de la DEH-FAA, donde se ha podido reconstruir la evolución experimentada entre 1946 y 1955, incluyendo la creación del Ministerio de Aeronáutica en 1949.

La situación internacional, tan estudiada por la bibliografía, recibió para esta investigación, originales análisis del momento en que emergieron de las ideas del propio Perón en relación a la división del mundo, la Guerra Fría, las propuestas exteriores referidas a una Tercera Posición, y que se articularon con las previsiones que se hacían en materia aeronáutica. Dichas perspectivas fueron explicada con claridad por Merino Martínez en la nota publicada en la *Revista de Informaciones Aeronáuticas* en 1947, bajo el título "Análisis de doctrinas de la Guerra Aérea", como así también en las conferencias que dictó el ruso-norteamericano Alexander P. Seversky sobre la situación internacional y que fueron reproducidas en la *Revista Nacional de Aeronáutica*, N° 3 de 1949.

Para perfeccionar el análisis de la evolución de la Secretaría de Aeronáutica entre 1946 y 1955, se creyó conveniente actualizar los cambios doctrinarios producidos a consecuencia del nuevo escenario internacional. La puesta al día permitió determinar los esfuerzos de la Secretaría para persuadir la validez de los principio del Poder Aéreo Integral, en particular su enfoque de que, para cumplir con los requisitos de indivisibilidad y de unicidad, la Aeronáutica Argentina compuesta por las tres aviaciones (la militar; la comercial; y la civil, tanto deportiva como de fomento) debieran construirse sobre la base de una industria aeronáutica nacional y ser conducidas por un Ministerio a cargo de la Fuerza Aérea. De gran valor fueron los datos que aportó la conferencia dictada en la Escuela de Guerra Naval (1948), por el comodoro Jorge A. Peluffo, sobre la "Organización de la Aeronáutica en paz y en guerra".

Las ideas que al final perduraron fueron las analizadas y consignadas, años después, por oficiales de Estado Mayor de la Fuerza Aérea. El primero fue Juan José Güiraldes, *El poder aéreo de los argentinos* (1979); y segundo, Leopoldo Frenkel con sus compilaciones y textos de edición personal como *Juan Ignacio San Martín, el desarrollo de las industrias aeronáutica y automotriz en la Argentina* (1992). La explicación de aquella conformación de un pensamiento específico argentino surgió, entonces, de diferentes aportes extranjeros y las apropiaciones por autores argentinos. El mariscal del aire estadounidense Tedder enfatizó el requisito de indivisibilidad de la conducción del Poder Aéreo: "La guerra aérea no se puede separar en pequeños fardos (la operación aérea). No reconoce otras fronteras en tierra o en el mar que aquellas impuestas por el radio de acción de los aviones: es una unidad y, como tal, requiere unidad de comando"³⁴. Con esta idea, Rubén Moro diferenció las definiciones de Poder Aéreo de los autores extranjeros que emplean los mismos sustantivos y adjetivos (integral, indivisible, etc.) de las ideas argentinas. Para las grandes potencias, las cualidades de integridad e indivisibilidad aluden exclusivamente a la capacidad bélica de la aviación como un componente del Poder Militar (aire, mar y tierra). Por esa causa, en 1951, en la *Revista Nacional de Aeronáutica* se publicó un artículo del general Hoyt S. Vandenberg, citado

³⁴ G.C.B. TEDDER, *El poder aéreo en la guerra*, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica, 1949.

porque, al referirse a la fuerza aérea de su país sostuvo: “Aunque las tres misiones parecen perseguir objetivos distintos, en la práctica no es posible separar una de otra, pues el poderío aéreo (Poder Aéreo) es indivisible³⁵”.

En la Argentina, se introdujo una significativa ampliación a la citada responsabilidad y, por ende, de la indivisibilidad del Poder Aéreo, concepto que rigió hasta 1992. Según Juan J. Güiraldes:

(...) De lo poco que había (en 1945) se pasó a la creación de todo lo necesario para que nuestro país contase con un Poder Aéreo a la altura de los tiempos y de las aspiraciones de su pueblo. (...) se dio a los hombres del aire la máxima autoridad para conducir, sin dividirlos, todas las actividades aeronáuticas. Ya que los mismos elementos que condicionan y determinan la existencia del Poder Aéreo sirven de sostén a todas las expresiones de la aviación: militar, comercial y privada³⁶.

Ubicados en el plano institucional específico y en la vinculación entre Perón y la Fuerza Aérea solo se hallaron contadas alusiones bibliográficas. Una meritoria excepción es el corto capítulo de Carlos R. French en el libro *El justicialismo, su historia, su pensamiento y sus proyecciones*³⁷. Y los documentos de citados de los brigadieres mayores César R. Ojeda y Ricardo P. Olmedo.

Los demás datos requeridos para estudiar la evolución de la Aeronáutica fue preciso sondearlos en la colección *Boletín de Informaciones Aeronáuticas* que, entre 1939 y 1945, editó en forma regular el Comando de Aviación del Ejército y, a partir de este año, en la *Revista Nacional de Aeronáutica*. Asimismo con el carácter de fuentes primarias, se abordaron las ediciones oficiales de *Antecedentes históricos-orgánicos de los comandos superiores, organismos logísticos superiores, organismos y unidades de la aeronáutica militar* que abarcan los años 1945 a 1955; y las publicaciones restringidas del *Informe del Departamento Prensa*, que en forma regular publicó el Servicio de Informaciones y Seguridad Aeronáutica.

Con referencia a los pormenores de la evolución de la nueva entidad, se consideró que los departamentos de la Secretaría/Ministerio de Aeronáutica fueron tantos y tan disímiles como complejos (aviación comercial, industria aeronáutica, infraestructura, comunicaciones, etc.) por lo que, de cada uno, solo existen referencias parciales, sin conexión entre uno y el otro y gran parte de algunos son demasiado específicos y sin vinculación directa con la Fuerza Aérea, por ejemplo el Servicio Meteorológico. En consecuencia, se preparó cada segmento con la información reunida en los documentos oficiales de la época (órdenes, resoluciones y decretos que regularon las actividades de los organismos y unidades aeronáuticas). Entre otros, fue necesario revisar los *Boletines de Información del Servicio Aeronáutico del Ejército* (1922/1927), los *Boletines Militares Reservados y Públicos del Ejército* y los *Boletines del Círculo Militar y del Centro Naval* (1912/1945); y los boletines equivalentes de la/el Secretaría/Ministerio de Aeronáutica entre 1945 y 1955. Con el mismo propósito, se analizaron las revistas especializadas, las *Memorias Anuales* y los artículos periodísticos archivados en la Hemeroteca de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

En otro orden de valoración de las fuentes, los cambios orgánicos y sucesos más trascendentes, solo se encontraron en las *Memorias Anuales* de los organismos de la Aviación Militar y en los legajos de los mandos más destacados del período. Entre dichos documentos, se contabilizan las crónicas de la Escuela de Aviación Militar (1914/1919), del Servicio Aeronáutico del Ejército, de la Dirección

³⁵ HOYT S. VANDENBERG, “La verdad sobre nuestro poderío aéreo”, en *Revista Nacional de Aeronáutica*, N°108, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutico, mar-1951, p. 11.

³⁶ JUAN JOSÉ GÜIRALDES, *El poder aéreo de los argentinos*, Buenos Aires, Círculo de la Fuerza Aérea, 1979, p. 27.

³⁷ CARLOS R. FRENCH, “El desarrollo de la Fuerza Aérea Argentina durante la primera presidencia de Perón”, recopilado por LEOPOLDO FRENKEL en *El justicialismo, su historia, su pensamiento y sus proyecciones*, Buenos Aires, Ed. Legasa, 1984, pp. 309-336.

General de Aeronáutica del Ejército Argentino, del Comando de Aviación del Ejército y las memorias anuales de la Secretaría o del Ministerio de Aeronáutica (1945/1955).

Además, para completar cierta información también se revisaron y analizaron los trabajos que trataban de modo exclusivo una actividad aeronáutica como las correspondientes a la fabricación de automotores, aviones y cohetes. En este aspecto, sobresalieron los textos de Leopoldo Frenkel (ya citado); de Francisco Halbritter, *Historia de la industria aeronáutica*, Tomo 1 y 2; de Benjamín Meiojas, *Cohetes en la Argentina, Parte II*; Francisco G. San Martín, *Historia de la Fábrica Militar de Aviones*; Pablo Luciano Potenze, *Historia del transporte aerocomercial*; y otros.

En cuanto a la determinación de los factores que degradaron la disciplina de la Aeronáutica y, por ende, la cohesión interna, se requirió incursionar en temas de psicología social como son las convicciones formales y de conciencia del personal del cuadro permanente de la Institución Aeronáutica Militar. Un buen punto de partida fue el trabajo de Ernesto Ferreira, “La construcción de la identidad nacional” que afirma que la cohesión de una organización se logra cuando existe entre sus integrantes la convicción profunda de compartir como propios los objetivos de la institución. Dicha percepción les da “sentido de pertenencia a una unidad sociopolítica cultural en virtud de la cual los individuos se identifican con el grupo”³⁸.

Al mismo tiempo, en las organizaciones castrenses la cohesión institucional se consolida mediante la disciplina. Para encontrar su significado, nada mejor que el Reglamento del Régimen del Servicio de la FAA donde se sostiene que la base de una organización militar es “la disciplina o el modo especial de proceder o conducirse adquirido por repetición de actos iguales o semejantes”. La disciplina, está caracterizada por ser “(...) la práctica mental y el estado de adiestramiento que provocan una obediencia y conducta uniforme en toda circunstancia. La disciplina es una predisposición volitiva que se apoya sobre el respeto y la lealtad para con la autoridad legítimamente constituida. (...) El respeto y la lealtad deben surgir espontáneamente por el adecuado trato entre los integrantes de la institución”³⁹.

Para investigar los factores que debilitaron la identidad o sentido de pertenencia y, en consecuencia la disciplina, se buscaron las acciones y medidas adoptadas por los mandos de la Fuerza que habrían quebrado los cuatro pilares de la disciplina (obediencia, conducta, respeto y lealtad). Isidoro J. Ruiz Moreno, en sus libros *La revolución del 55, Dictadura y conspiración*, explica con claridad ese proceso en que, rota la cadena de mando, la Institución se dividió en leales y rebeldes. Los primeros, los leales, servían a la Constitución y a las autoridades legalmente constituidas. Los segundos, los rebeldes, respondían a las personas y jefes que representaban los fines que ellos percibían por encima de los emanados por las leyes y los mandos leales⁴⁰. El orden parecía quebrado. En 1953 se aprobó el Manual de Doctrina y Organización Nacional, dirigido a lograr el “acatamiento a las autoridades constituidas y a la voluntad popular” que, en la concepción de Perón, se encontraba por encima de la misma Constitución Nacional⁴¹.

Además, fue necesario investigar si existió un común denominador en el comportamiento transgresor de los rebeldes que fuese atribuible a la profesión. Con ese objetivo se analizaron los

³⁸ ERNESTO FERREIRA, “La construcción de la identidad nacional”, *Historia del Pensamiento Nacional y Universal*, en www.mininterior.gov.ar/asuntos_politicos_y_lectorales/incap/publicaciones/cuadernos/cuaderno_01.pdf, Buenos Aires, Instituto Nacional de Capacitación Política, 2005, p. 28.

³⁹ *Reglamento del Régimen del Servicio (RAG 11)*, Buenos Aires, EMG-FAA, Edición 2013, p. 1.

⁴⁰ DIEGO A. KENNY, “Introducción”, en *Relato histórico de la participación de la Aeronáutica en la Revolución Libertadora*, Expediente N°11317.

⁴¹ ISIDORO J. RUIZ MORENO, *La revolución del 55, I. Dictadura y conspiración*, Buenos Aires, Emecé, 1994, p. 73.

antecedentes de la participación de los aviadores en los golpes de estado anteriores a 1955. Fueron valiosos los datos de la investigación del licenciado Luis Furlan “Actuación de la Aviación Militar Argentina en la revolución del 6 de septiembre de 1930”; en los textos presentados por Oscar Antonio Santelli, “Recuerdos del almuerzo de camaradería de las tres FF.AA. de la Nación con el que se conmemoró el segundo aniversario de la Revolución del 4 de junio de 1943” y la edición personal sobre “Los Avro Lincoln 20 años en la FAA”, de Enrique Aldo Ferez.

La reconstrucción histórica de esta tesis involucró, así mismo, la aplicación de las técnicas de demografía histórica enseñada por Louis Henry⁴². Se averiguó si existían factores psico-sociales particulares entre el personal aeronáutico que pudieron inducirlos a renegar de las normas de comportamiento regidas por las leyes y reglamentos militares, una cuestión en la cual la historiografía está realizando aportes valiosos. Además, con la finalidad de profundizar el estudio de la participación de la aeronáutica en los conatos y golpes militares ocurridos entre 1951 y 1955, se consultaron los testimonios de oficiales que prestaban servicio en esa época, las informaciones de prensa de la época y las crónicas levantadas durante los acontecimientos conservadas en la Hemeroteca de la DEH-FAA. Dicha tarea crítica permitió precisar y reformular las noticias difundidas en la bibliografía general. Entre los periódicos consultados se mencionan, La Nación, La Prensa, Democracia, El Mundo y El Laborista.

Las acciones aéreas y terrestres ejecutadas por los hombres de la FAA en el intento del 16 de junio y en la revolución del 16 de septiembre se investigaron, en forma prioritaria, a partir de los informes oficiales confeccionados por el Ministerio de Aeronáutica, como por las unidades y escuelas dependientes, a fines de 1955. En segundo orden, se consultaron los trabajos testimoniales inéditos entregados por sus autores, en custodia, a la DEH-FAA, y los informes oficiales investigados en la actualidad, a partir de fuentes primarias de la FAA. Es decir, lo puntual de la información que se desarrolla en el núcleo de esta tesis se beneficia de determinados testimonios originales y excepcionales

El contexto, de todos modos, ha recibido los avances producidos en obras clásicas como *Historia del peronismo*, *La obsecuencia (1952-1955)*, de Hugo Gambini; *La Logia Militar que derrocó a Perón* y *La revolución del 16 de septiembre*, de Juan V Orona; *El general Eduardo Lonardi y la Revolución Libertadora* de Julio H. Rubé; *La revolución del 55* de Isidoro J. Ruiz Moreno; *La Libertadora, de Perón a Frondizi*, de María Sáenz Quesada; *Bombas sobre Buenos Aires*; (...) *bombardero aéreo sobre la Plaza de Mayo del 16 de junio de 1955* de Daniel Cichero.

Al respecto, corresponde enfatizar que, conforme con Alain Rouquié, el colapso de la cohesión comenzó a manifestarse al promediar 1951, el 28 de septiembre, cuando se produjo el intento de golpe de estado en el que intervino la Aeronáutica Militar. Renunció el brigadier mayor César A. Ojeda, Ministro de Aeronáutica y artífice de la Secretaría de Aeronáutica. El complot anticipó el debilitamiento de la pirámide de mando construida en 1945 y, más que nada, la fisura abierta en la escala de lealtades. “La subordinación al jefe del Estado, como comandante en jefe de las FF.AA. y la lealtad a los intereses supremos de la Patria fueron sustituida por la subordinación al gobierno peronista y a su política y por la lealtad al líder”⁴³.

Pese a los esfuerzos propagandísticos, a la acción social y la seducción de voluntades, en los últimos tramos del segundo gobierno peronista se ejerció un control casi policíaco de las conciencias de los oficiales. La consecuente debilidad de la cohesión interna hizo crisis en junio y en septiembre de

⁴² LOUIS HENRY, *Manual de demografía histórica*, Barcelona, Editorial Crítica, 1983.

⁴³ ALAIN ROUQUIÉ, *Poder militar y sociedad política en la Argentina 1943/1973*, volumen II, Buenos Aires, Emecé, 1981, p. 93.

1955 alimentada por “el deterioro de las relaciones del gobierno con la Iglesia Católica, cuando se derrocó al régimen peronista”⁴⁴. Al decir de Rouquié “La Aeronáutica Militar fue la primera en proclamarse rebelde y los alumnos de las escuelas de formación de oficiales y de suboficiales de la Guarnición Aérea Córdoba desempeñaron un rol fundamental en el movimiento encabezado por el general Eduardo Lonardi”⁴⁵.

Objetivos de investigación

- **PARTE I - Pensamiento aeronáutico argentino (1907-1945)**. La primera cuestión a abordar se centró en el marco intelectual que justificó organizar la Secretaría de Aeronáutica con la estructura que se hizo. Vale decir, investigar el origen y evolución del concepto Poder Aéreo en el plano internacional y su correlato argentino: el Poder Aéreo Integral que vinculó las actividades aéreas civiles con las militares. Los principales interrogantes a contestar fueron:
 1. ¿La aviación militar, por sí sola, tenía capacidad para definir una batalla e, incluso, una guerra y, por lo tanto podía constituir una Fuerza Armada equivalente a la terrestre y a la marina?
 2. Si la Aeronáutica era un factor de crecimiento económico y social, a los fines de la Defensa, ¿convenía desarrollar con subsidio estatal la aviación civil y comercial?
 3. ¿Cómo operaron los conceptos sobre la Defensa Nacional de Perón en las ideas del Poder Aéreo Integral?
 4. En términos doctrinarios y políticos, ¿qué atribución sustancial le reconoce la cualidad de integral al Poder Aéreo y qué lo diferencia de los componentes Terrestre y Marítimo?
- **PARTE II - Creación de la Secretaría de Aeronáutica (1938-1945)**. Factores que configuraron el desarrollo del proceso organizativo de la Secretaría.
 1. Contexto político interior.
 2. Influencia de la revolución de junio de 1943.
 3. Principales medidas organizativas.
 4. A fines de 1945, ¿qué síntomas de falta de cohesión interna quedaron ya planteados?
- **PARTE III - Evolución de la Secretaría de Aeronáutica (1946-1955)**. Componentes de la actividad aérea impulsados en este período (aviones, comunicaciones, recursos humanos, etc.).
 1. La Guerra Fría y la división en bloque de las naciones, cómo modificó los paradigmas con que había sido creada la Aeronáutica Militar en 1945?
 2. Resultados de la formación del polo industrial en Córdoba a expensas de la Fábrica Militar de Aviones. Los logros en tecnología aeronáutica, ¿fueron eficaces?
 3. ¿Qué campo se benefició más con la fórmula del Poder Aéreo Integral elegida para crear la Secretaría/Ministerio fue la Aviación Civil, Comercial, de Fomento y la implementación de los servicios de apoyo y control del tránsito aéreo?
 4. ¿Qué resultados para el Estado arrojó la organización de la Aeronáutica Estatal?
- **PARTE IV - Factores que debilitaron la cohesión interna de la Aeronáutica Militar Argentina (1945-1955)** La respuesta al interrogante surgió después de averiguar:
 1. En 1955, la Fuerza Aérea Argentina, ¿había consolidado un espíritu de cuerpo propio de la institución?

⁴⁴ ALAIN ROUQUIÉ, Poder militar..., op. Cit., p. 105.

⁴⁵ FERNANDO GONZÁLEZ BOSQUE, “Aeronáutica ha callado”, en *Revista Nacional de Aeronáutica*, N°223, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica, dic-1960, p. 13.

2. ¿Cómo se inició y evolucionó la participación de los Aviadores Militares en los golpes de Estado?
3. ¿Cuál era el grado de adhesión de los altos mandos aeronáuticos a las ideas políticas y actitudes del gobierno peronista?
4. A partir de 1949, ¿cómo influyó la modificación de la Constitución Nacional?
5. ¿Qué efectos produjo la intervención de los medios coercitivos de la Aeronáutica para ganar la adhesión del cuerpo de oficiales a los dictados del gobierno?
6. ¿Cómo influyó el nacionalismo católico en el apoyo al bando leal o rebelde en la revolución del 16 de septiembre de 1955?

Solo en poder de la totalidad de las respuestas, se estuvo en condiciones de entender y explicar la participación en la Revolución de septiembre de 1955 de la Institución que le debía su grandeza y autonomía al general Perón. El resultado constituyó la solución del Problema Central y, por lo tanto, la demostración de la hipótesis. Al mismo tiempo, la descripción de las operaciones aéreas ejecutadas en los golpes de Estado de 1955, demostraron la convicción que movilizó las voluntades alzadas en contra el gobierno constitucional.

El campo de la historia militar y en particular de la historia de la aeronáutica en que se planteó esta investigación permitió hallar originales respuestas al problema en estudio, que se corresponde con las incógnitas que se formulan los investigadores de las ciencias sociales: ¿la responsabilidad fue del que ejecutó la acción o de quien creó el ambiente propicio para que se llevara a cabo?

Aproximación metodológica

Para estudiar la Parte I, “Pensamiento aeronáutico argentino (1907-1945)” se aplicó el método aconsejado por las Ciencias Sociales de presentar al comienzo una reseña histórica de los hechos a investigar, en este caso, los inicios del vuelo humano y los primeros empleos de los medios aéreos con fines bélicos. En todo momento, se trató de resaltar la influencia que ejerció el empleo de la tercera dimensión o del vuelo por encima de las batallas bidimensionales registradas hasta entonces por las doctrinas militares. En segundo lugar, se abordó la perspectiva doctrinal sobre el Poder Aéreo, tanto desde el plano institucional como sobre las teorías elaboradas en la Primera Guerra Mundial. En especial, a través de la obra de los grandes teóricos y especialistas que escribieron y publicaron trabajos al respecto. Atendiendo a los avances tecnológicos en materia de aviación en los fines de la década de 1930, se consideraron, además, las enseñanzas de la utilización de las armas aéreas en la Guerra Civil Española y en la Segunda Guerra Mundial.

En último término, aplicando el método de causa y efecto, se estudió el desarrollo del Pensamiento Aeronáutico argentino. En un capítulo especial, se investigó la introducción de las prácticas aéreas en el personal militar y la dinámica que se generó en el Ejército Argentino: la acción de Enrique Mosconi y las opiniones acerca del Poder Aéreo de los aviadores y pensadores más ilustrados de la época. El meollo de la búsqueda fue determinar cuál era la mejor ubicación de la Aeronáutica Militar dentro de la estructura del Estado y qué vinculación debía tener con la Aeronáutica Civil y con la actividad aérea comercial. Por su repercusión en la etapa final del período, el trabajo indagó en las causas del desarrollo asimétrico registrado entre la aviación civil y la militar (1931-1943) y en los cambios originados cuando se conoció la teoría de la Guerra Integral y la difusión de las ideas sobre Defensa Nacional. Éstas aludían a la necesaria participación de las Fuerzas Armadas en el desarrollo industrial y en la consolidación de la justicia social que comenzaba a

propiciar el entonces coronel Perón. Sobre estas bases se construyó la doctrina del Poder Aéreo Integral⁴⁶.

La investigación presenta el contexto político, interno y externo, sobre el que accionó la Aviación Militar argentina entre 1938 y 1945, determinado por la situación conflictiva en que se encontró el país por la renuencia de las autoridades a tomar partido por uno de los bloques de naciones enfrentados en la Segunda Guerra. Durante las presidencias constitucionales de los doctores Ortiz y Castillo surgieron y desaparecieron obstáculos en el quehacer aeronáutico que no llegaron a interferir su proceso de transformación. El impulso definitivo tomó fuerza con el gobierno *de facto* encabezado sucesivamente por los generales Ramírez y Farrell que asumió el poder el 4 de junio de 1943. La ligazón de la Aeronáutica con el golpe militar fue analizada en profundidad para develar aspectos poco conocidos del movimiento y de la intervención de los aviadores en la red de apoyos que propició la postulación presidencial de Perón. Por la misma causa, se detallaron las medidas que, entre 1943 y 1945, se tomaron para transformar el Arma de Aviación del Ejército en Fuerza Aérea, cabeza de la Secretaría de Aeronáutica, según el modelo de la Luftwaffe alemana y la orientación local del Poder Aéreo Integral.

La tercera parte de la investigación desarrolla la evolución de la Secretaría de Aeronáutica entre 1946 y 1955. Se estudió la situación política exterior e interior que condicionó la labor del gobierno peronista y, como contexto general, también se analizaron los distintos factores políticos y militares argentinos que confluyeron y modificaron la orgánica y la concepción doctrinaria de la FAA. Entre otros, las primeras evidencias del temprano antagonismo con los postulados del gobierno peronista. Después, a los efectos de cuantificar la magnitud del progreso logrado por la Aeronáutica en general, se describió en forma cronológica la evolución sectorial, según las diversas áreas del accionar del gobierno y administración de la actividad aérea civil y militar del país, incluyendo operaciones y adiestramiento; logística, material aéreo, tecnología; aviación civil, comercial, fomento del vuelo, regulación y apoyo al vuelo, etc.

En la cuarta parte se encaró la búsqueda de la respuesta al interrogante central de la tesis, es decir, la determinación de las causas históricas y político-sociales que afectaron las voluntades del personal aeronáutico. La pesquisa permitió enriquecer el análisis con instrumentos sociológicos a fin de confrontar y corroborar la información que emergía de la documentación. Testimonios y entrevistas se convirtieron, así, en fuente primaria de relevancia para el tema. Se comenzó por definir los cambios ocurridos en la Argentina entre 1949 y 1952. En lo interno, las consecuencias para la Aeronáutica de la promulgación de la nueva Constitución Nacional y del agotamiento de las reservas acumuladas durante la Segunda Guerra Mundial⁴⁷. En lo internacional, se consideraron las previsiones norteamericanas para afrontar el conflicto de la Guerra Fría y el papel que, para asistir al Bloque Occidental, podría desempeñar la Argentina. A partir de este momento (noviembre de 1950), la experiencia norteamericana nutrió la doctrina de la Aeronáutica Militar Argentina. El acercamiento argentino al país del norte y a su postura de potencia con proyección global, sepultaron el modelo defensivo de los espacios terrestres aplicado por la armada aérea alemana, que se había intentado emular⁴⁸.

⁴⁶ JOSE MARÍA ZAVALA, “Historia del pensamiento político”, en www.eumed.net, consultado el 13-mar-2016.

⁴⁷ ROBERT A. POTASH, “Las Fuerzas Armadas 1943-1973”, en *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Tomo 8, Academia Nacional de la Historia, Editorial Planeta, 2001, p. 219.

⁴⁸ OSCAR LUIS ARANDA DURAZONA, *Y la guerra contaminó los cielos*, «Colección de Historia Aeroespacial», Buenos Aires, DEH-FAA, 2008, p. 248.

En esta parte también se avanzó sobre los factores que influyeron en la posición de los hombres de la FAA, a favor y en contra del gobierno. Con esa finalidad, con aplicación del método de la demografía histórica, se procuró definir el perfil psico-social de la Aeronáutica como institución cívico-militar en el período considerado. La determinación de los factores también demandó el análisis de las políticas gubernamentales emprendidas para controlar las voluntades de las FF.AA. y la relación entre los Aviadores Militares y la conducción de Perón. En conocimiento del conjunto de las normas éticas, morales y profesionales, que se podía esperar que fueran observadas, fue posible arriesgar una explicación de las raíces socio-política que contribuyeron a debilitar la cohesión interna de la Aeronáutica Militar Argentina.

La investigación ha enfatizado en la diferencia que el concepto del Poder Aéreo experimentó en nuestro país, en comparación con los países más avanzados y ex-beligerantes de la Segunda Guerra Mundial. En 1945, mientras los segundos concebían a dicho poderío como un mero instrumento bélico para ganar las guerras, la Argentina, pacifista por situación geopolítica, además del fin militar, le asignó a la Aeronáutica una responsabilidad integral sobre todas las manifestaciones aéreas, con excepción de las correspondientes a la Armada. Con dichas atribuciones el Poder Aéreo argentino fue una herramienta nacional de política interna y externa que contribuía con el logro del progreso y el bienestar de la comunidad.

A los pocos años de terminada la gestión organizadora y de haberse logrado un desarrollo notable en la mayoría de los campos del quehacer aéreo, la cohesión interna y la cadena de subordinación indispensable para que la Secretaría/Ministerio de Aeronáutica cumpliera con la misión asignada se debilitó a consecuencia de diversos factores, pero esencialmente por las múltiples responsabilidades, a veces contrapuestas, que debieron ejercer sus conductores. Concluyendo, consideramos que nuestra tesis de investigación demuestra que la duplicidad de funciones de los mandos militares para conducir una estructura técnica y profesional que por un lado adhería a los valores castrenses tradicionales de la Argentina pero que a la vez era compelida a adherir a los postulados políticos del gobierno peronista, en dimensiones parciales, pero difíciles de dimensionar, propició la ruptura de las lealtades internas, que a partir de 1951, acercó a las promociones de oficiales y suboficiales más modernas de la Fuerza Aérea a las convicciones éticas del bando político opositor al gobierno del general Perón.

III - Tesis

En principio, se enfatiza la gran diferencia que el concepto del Poder Aéreo experimentó en nuestro país, en comparación con los países más avanzados y ex-beligerantes de la Segunda Guerra Mundial. En 1945, mientras los segundos concebían a dicho poderío como un mero instrumento bélico para ganar las guerras, la Argentina, pacifista por situación geopolítica, además del fin militar, le asignó a la Aeronáutica una responsabilidad integral sobre todas las manifestaciones aéreas, con excepción de las correspondientes a la Armada. Con dichas atribuciones el Poder Aéreo argentino fue una herramienta nacional de política interna y externa que contribuía con el logro del progreso y el bienestar de la comunidad.

A los pocos años de terminada la gestión organizadora y de haberse logrado un desarrollo notable en la mayoría de los campos del quehacer aéreo, la cohesión interna o la cadena de subordinación indispensable para que la Secretaría/Ministerio de Aeronáutica cumpliera con la misión asignada se debilitó a consecuencia de diversos factores, pero esencialmente por las múltiples responsabilidades, a veces contrapuestas, que debieron ejercer sus conductores. Con lo cual este estudio demostró que:

La duplicidad de funciones de los mandos militares para conducir una estructura que por un lado adhería a los valores castrenses tradicionales de la Argentina y, por el otro, integrado por una fracción, difícil de dimensionar, partidaria de los postulados políticos del gobierno, propició la ruptura de las lealtades internas y, a partir de 1951, acercó a las promociones de oficiales y suboficiales más modernas de la Fuerza Aérea a las convicciones éticas del bando político opositor al gobierno del general Perón.



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

PARTE I
PENSAMIENTO AERONÁUTICO ARGENTINO (1907-1945)



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

Capítulo 1

El Poder Aéreo en el mundo (1914-1945)

Antecedentes del empleo bélico del vuelo humano

Según la investigación realizada por Ángel María Zuloaga, la primera experiencia de elevar un aparato construido por el hombre ocurrió el 5 de junio de 1783, cuando los hermanos Joseph y Étienne Montgolfier hicieron volar en Annonay (Francia) un globo de papel, inflado con aire caliente. El 21 de octubre de ese año, Pilâtre de Rozier y François Laurent fueron los primeros aeronautas en ascender a bordo de una mongolfiera sujeta a tierra por un cable. Y el 1 de diciembre siguiente, el físico Jacques Charles utilizó el hidrógeno para generar la fuerza ascensional. Una década después, el 2 de abril de 1794, se creó la primera compañía de pilotos de aerostatos del Ejército Revolucionario de Francia⁴⁹.

Después del debut y a lo largo del siglo XIX, mientras el vuelo de los civiles con aerostatos se reducía a las ejercitaciones de uno que otro audaz deportista o acróbata circense, los ensayos para utilizarlos en las guerras se multiplicaron. La primicia teórica del bombardeo aéreo pertenece a los rusos que, durante el asedio de las tropas napoleónicas a Moscú, en 1812, aunque sin éxito, planificaron valerse de un gran aerostato para arrojar granadas y bombas incendiarias sobre los franceses. El primer ataque 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 pequeños globos cargados con bombas de 14 kg. Con una mecha de combustión lenta, cuya longitud dependía del tiempo que calculaban que, en función de viento, tardaría el globo para ubicarse encima del blanco. Se usaron casi 200 de estas primitivas bombas voladoras⁵⁰.

Durante la guerra de Secesión Norteamericana (1861-1865) también se usaron globos para explorar, con dos innovaciones trascendentes: 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, envió la primera comunicación aire-tierra. El 14 de mayo de 1862, el general Stoneman de la Unión, utilizó la observación aérea y la comunicación telefónica para hacer el primer reglaje de la artillería⁵¹. Cinco años más tarde, en la guerra franco-prusiana (1870-1871) ambos bandos emplearon los aerostatos de manera regular. El mérito del primer transporte aéreo operativo fue de los franceses. El 7 de octubre de 1870, el ministro Leon Michel Gambetta burló el sitio de París, escapando en un globo para gestionar apoyos internacionales⁵².

A partir de estas experiencias, las unidades de aerostatos se incorporaron orgánicamente en la mayoría de los ejércitos y armadas. Sin embargo, la dependencia de la traslación de los aparatos voladores a la antojadiza dirección de los vientos limitó la difusión de su empleo. En el cuarto siglo siguiente, los esfuerzos se centraron en conseguir el vuelo gobernado. Martini y Rodríguez sostienen que el 20 de septiembre de 1898 Alberto Santos Dumont 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. Con el Número 6, el 19 de octubre de 1901 conquistó el Premio Deutsch

⁴⁹ ÁNGEL M. ZULOAGA, *La guerra aérea*, Buenos Aires, El Ateneo, 1938, pp. 15-17.

⁵⁰ *Ídem.*, p. 19.

⁵¹ SIRO DE MARTINI y OSCAR RODRÍGUEZ, "Los globos aerostáticos en la Guerra de la Triple Alianza", en *Boletín del Centro Naval*, Volumen 108, N°760, verano otoño 1990, p. 121 y ss.

⁵² *Ibidem.*

de 129.000 francos porque despegó del parque Saint Cloud sin auxilio de tierra, rodeó la Torre Eiffel y regresó al punto inicial en casi treinta minutos. Pero antes que Dumont ganase su presea, el 2 de julio de 1900 el general alemán, conde Ferdinand von Zeppelin había volado sobre el lago Constanza a bordo de un dirigible de su invención.

La máquina de 128 metros de longitud, construida después de veinticinco años de estudio, recibió la matrícula L21. Zeppelin recorrió 6 kilómetros, en 18 minutos, a 400 metros de altitud. El aparato 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 su potencialidad militar. A orillas del lago Constanza, en Bodensee, 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 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 invencibles⁵³.

En relación con las aplicaciones bélicas de los aparatos aéreos, conviene recordar a Karl von Clausewitz cuyos pensamientos inspiraban la estrategia de la mayoría de los ejércitos desde 1831. El general prusiano sostenía que la guerra era la política por otros medios y que el único medio de imponer la paz era quebrantando la voluntad de lucha enemiga. Efecto que se alcanzaba con la aniquilación física de sus objetivos vitales y, entre ellos, la población civil. Claro antecedente de la idea de la guerra total, a fines del siglo XIX, el ataque a las ciudades, multiplicó los temores cuando se difundió la posibilidad de que el arma pudiera caer desde lo alto. En la Conferencia de Paz de La Haya de 1899, reunida por iniciativa del zar Nicolás II para encontrar la resolución pacífica de las disputas internacionales, se incluyó un capítulo que analizaba las consecuencias de los ataques aéreos contra las poblaciones inermes⁵⁴.

En esta época, dos aparatos inventados de la primera mitad del siglo XIX se perfeccionaron y complementaron entre sí: el motor de combustión interna y el generador de energía eléctrica para los automóviles. La información de enciclopedias especializadas coinciden en que la conjunción de los inventos realimentó el proceso de industrialización iniciado con la máquina de vapor y reemplazó a ésta como fuerza motora. La energía eléctrica y la fuerza motriz generada con los derivados del petróleo movilizaron a las máquinas marinas, terrestres y aéreas. Los aparatos impulsados por motores se potenciaron con la producción de mejores aleaciones del acero y de los explosivos nitrogenados más livianos y veloces. Combinados, estos inventos lograron una sinergia y un aumento insospechado del poder destructor de las armas.

Mientras tanto, la aproximación al vuelo mecánico había comenzado en 1898, cuando el gobierno de los Estados Unidos financió los ensayos de un aparato volador propuesto por Samuel P. Langley, denominado "Aeródromo". El 17 de diciembre de 1903, las tentativas por volar con un aparato mecánico culminaron en la planicie arenosa de Kill Devil Hills, al sur de Kitty Hawk, pequeño pueblo de Carolina del Norte en los EE.UU. En ese día, los hermanos Orville y Wilbur Wright hicieron

⁵³ *Historia de la Aviación*, Parte 1 y 2, traducción de Eduardo Amaro de *Storia dell'Aviazione*, Buenos Aires, Editorial Viscontea, 1981, pp. 13-20.

⁵⁴ *Historia de la Aviación*, Buenos Aires, Editorial Vinciguerra, 1997, pp. 7-8.

volar el Flyer 1, 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 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 con un aparato no gaseoso voló los primeros 36 metros de la historia⁵⁵.

En 1907 se sucedieron una serie de concreciones que promovieron el uso militar de aeróstatos y aeroplanos. En julio, el presidente del Consejo de Ministros francés George Clemenceau y el ministro de Guerra, 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 adquirir globos dirigibles y destinarlos 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 otros cinco años la restricción de arrojar bombas desde el aire. Francia y cinco países, lanzados en una evidente carrera armamentista, votaron en desacuerdo. En La Haya, tanto en 1899 como en 1907 se aprobó la definición de las leyes y costumbres de la guerra y, se prohibieron prácticas inhumanas como el bombardeo de poblaciones indefensas, la utilización de gases venenosos y balas de punta blanda⁵⁶.

En la otra margen del Atlántico, el presidente norteamericano Teodoro Roosevelt leyó un artículo de prensa. No sin cierta sorpresa, se enteró de los buenos resultados de las experiencias de los hermanos Wright y de las negociaciones realizadas en Europa porque en Washington no los habían recibido. Motivado por la noticia, y la necesidad de acatar lo resuelto en la Conferencia, Roosevelt ordenó al 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, a cuatro años del vuelo de los Wright, 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 aéreos. El 23 de diciembre de 1907, el organismo emitió la Reglamentación N°486 que fijó las especificaciones técnicas del aeroplano que se requería obtener. El pedido importó un giro de 180° en la postura del Ejército con relación al invento⁵⁷.

Solo en ese momento, los profesionales de la guerra se arriesgaron a opinar sobre la trascendencia del vuelo militar. Las conclusiones fueron tan apocalípticas como las fantasías literarias. Incluso aseguraban que, antes de la declaración de la guerra, podría concentrarse una flota aérea a unas 40 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 relaciones. Una preocupación que estaba por demás justificada. El 25 de julio de 1909, el ingeniero francés Luis Blériot, a bordo de su modelo XI, atravesó el canal de La Mancha en sólo 36 min. “El histórico aislamiento e invulnerabilidad de las islas británicas había terminado”⁵⁸.

Las consecuencias fueron insospechadas y, hasta el comienzo de la guerra de 1914, los estrategas especularon sobre el significado del Poder Aéreo. Un debate aparte, sostuvieron quienes propiciaban las aeronaves dirigibles más livianas que el aire y los que defendían los aviones. Las

⁵⁵ Historia de la Aviación..., *op. cit.*, pp. 5-6.

⁵⁶ Folleto Informativo N°13 de Derecho Humanitario Internacional, en www.ohchr.org/Documents/PDF, recuperado ene-2016, p. 3.

⁵⁷ EDWARD MEAD EARLE, *Creadores de la Estrategia Moderna*, Editorial Círculo Militar, 1968, p. 368.

⁵⁸ ÁNGEL M. ZULOAGA, *La guerra aérea*, Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 1938, p. 19.

consecuencias del empleo de uno o del otro eran, por el 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 de la movilidad, la concentración y el gran alcance de la proyección del fuego⁵⁹.

A pesar de la rica experiencia obtenida en el empleo de dirigibles y aeroplanos durante las grandes maniobras organizadas en la Picardía (Francia, 1910) y en la Guerra Ítalo-Turca (1911/1913), la aviación entró en la contienda de 1914 en un estado por demás embrionario. Por esa causa, las primeras tareas que recibieron fueron semejantes y complementarias a las funciones de observación y de reglaje de la artillería que efectuaban los aeronautas con globos y dirigibles. Muy pronto, sin embargo, ese rol subsidiario se modificó y los más pesados que el aire desempeñaron papeles cada vez más protagónicos. En síntesis, “la aviación le otorgaba al hombre la capacidad de desplazarse a través del aire y, desde lo alto, descubrir blancos del oponente, atacarlos con explosivos y contribuir a resolver los conflictos armados”⁶⁰.

Poder Aéreo en la Primera Guerra Mundial

El 30 de julio de 1914 fuerzas del imperio austro-húngaro bombardearon la ciudad de Belgrado. La agresión que, se supuso, sería un nuevo conflicto balcánico se transformó muy pronto la guerra más mortífera librada hasta entonces en Europa, incluso en el plano mundial. La llamada Gran Guerra enfrentó a dos bloques de países: los aliados unidos en la Triple Entente (Francia, Inglaterra y Rusia, a los que se unieron Bélgica, Italia, Portugal, Grecia, Serbia, Rumanía y Japón) y las potencias centrales de la Triple Alianza (el Imperio alemán y el Imperio austrohúngaro, apoyados por Bulgaria y Turquía)⁶¹.

Iniciada la guerra, un hecho imprevisto demostró la superioridad de los aviones para ocuparse de la exploración en lugar de los aparatos más livianos que el aire. Un observador que volaba en el puesto trasero de un avión biplano de ataque al suelo Voisin descubrió el cambio del dispositivo alemán con respecto al plan de ataque original. En vez de rodear París y atacar desde el noroeste, se dirigían hacia la Ciudad Luz directamente desde el este. La información permitió reforzar el Marne y, a las fuerzas franco-británicas, librar la histórica batalla que frenó el aparente imparable avance germano (6/12 de septiembre de 1914). La conclusión fue obvia: los aeroplanos, además de abarcar mayores extensiones, traían los informes en menor tiempo. Convertidos en eficaces agentes de inteligencia, la presencia de los aviones modificó el escenario bélico.

(...) fue prioritario ahuyentar a los intrusos que espían desde lo alto. Observar y no permitir ser observado fue la necesidad que originó la lucha por la superioridad aérea⁶².

Las primeras acciones para limpiar los cielos las ejecutaron los observadores desde los puestos traseros de los aviones, a tiros de pistola o, a lo sumo, de fusil. En 1915, Roland Garros inventó un sistema que, perfeccionado por el holandés Anthony Fokker, permitió a los pilotos disparar a través de la hélice sin dañar las palas y batir a los adversarios orientando el eje longitudinal de las máquinas. 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.

⁵⁹ R. P. HEARNE, *Aerial Warfare*, Londres, 1909, cf. R. O. MORO, *El Poder Aéreo*, op. cit., pp. 96-98.

⁶⁰ Historia de la Aviación, Parte I, op. cit., p. 81.

⁶¹ LUIS E. DELLA FONTANA, “La Batalla de Gumbinen en la 1^{ra} Guerra Mundial”, en *La táctica de las Batallas en la Historia*, Buenos Aires, Eude, Editorial Universitaria del Ejército, 2010, p. 205.

⁶² ÁNGEL M. ZULOAGA, *La guerra aérea*, Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 1938, p. 19.

El 17 de julio de ese año se enfrentaron en combate las primeras aeronaves especialmente adiestradas para actuar en conjunto. En poco tiempo, las formaciones se transformaron en escuadrillas y después, en grupos.

El combate aéreo, avión contra avión, realizó espectaculares progresos entre 1914 y 1918. Muchos ases vivieron pelea tras pelea para anotar nuevas victorias en su palanca de comando⁶³.

Mientras tanto, ya se había ejecutado primer bombardeo para ganar la superioridad aérea. Los franceses Cesari y Prudhommeau atacaron los cobertizos de zepelines alemanes, en Metz-Frescaty, el 14 de agosto de 1914. Con estas acciones para conquistar la Superioridad Aérea la guerra se extendió hacia lo alto y ocupó la tercera dimensión. Advertidos de esta capacidad, el mismo espíritu guerrero que en el pasado había buscado las elevaciones para arrojar a mayor distancia flechas y piedras halló en los aviones la anhelada cúspide de la parábola de un obús. Los pilotos italianos que atacaron por primera vez las trincheras turcas en los oasis libios, sin tener conciencia del futuro estratégico de la acción, habían alargado hasta el límite de la tecnología disponible el brazo y la espada del combatiente. El bombardeo contra blancos urbanos con la finalidad de afectar la voluntad de lucha enemiga se estrenó el 6 de agosto de 1914. El Zepelín Z VI lanzó 13 bombas sobre la ciudad belga de Lieja. A partir de enero de 1915, se repetirían los ataques contra poblaciones británicas, excepto Londres por pedido expreso del Káiser⁶⁴.

El 27 de septiembre de 1914, Francia organizó el primer grupo de bombardeo, equipado con biplanos Voisin L denominados *Chicken Coops*. Y los ingleses, por su lado, efectuaron el primer bombardeo de interdicción táctica, en apoyo a las operaciones terrestres, el 10 de marzo de 1915. En esa ocasión, atacaron líneas férreas, estaciones y el comando de una división del Ejército alemán. El Ilya Muromets, diseñado por Igor Sikorsky para el Ejército ruso, primer bombardero cuatrimotor, el 15 de febrero de 1915 atacó un objetivo polaco. La primera ofensiva para ganar la superioridad aérea la ejecutó Italia tras declarar la guerra al Imperio austro-húngaro. El 20 de agosto de 1915, una formación de máquinas Caproni CA3, atacó las pistas de Gorizia. Este avión, proyectado en 1913, antes que el cuatrimotor ruso, es considerado el pionero de los bombarderos y germen de las teorías acerca del rol determinante de los aeroplanos para solucionar las guerras⁶⁵.

El 12 de febrero de 1917, cerca de la estación Victoria (Londres) cayeron las primeras bombas germanas. En respuesta, el 23 de febrero, Inglaterra formó en Hingham (Norfolk) la primera unidad de bombardeo nocturno, el Escuadrón N°100 del Real Cuerpo Aéreo. El 21 de marzo, el Escuadrón se trasladó a Francia, y cumplió la primera operación nocturna en la madrugada del 6 de abril de 1917, contra el aeródromo de Douai en territorio francés ocupado por Alemania 180 km al nornoroeste de París. Base del escuadrón del barón Von Richthofen, por efecto de las bombas, cuatro de los hangares construidos con lona recibieron daños severos. Los alemanes redoblaron la apuesta al entrar en acción los bombarderos pesados *Gotha*. Sin las restricciones que, al comienzo, había impuesto el Káiser Guillermo II de Alemania por su relación familiar (primo) con el rey Jorge V del Reino Unido, el 25 de mayo de 1917, 21 aeronaves germanas ejecutaron el primer ataque masivo de la historia contra una ciudad: Londres. Causaron la muerte de 95 personas y lesiones a 270 más. El 13 de junio de 1917, 20

⁶³ JUAN RAWSON BUSTAMANTE y JUAN J GÜIRALDES, *Poder Aéreo como poder mundial*, Biblioteca del Oficial, Volumen 281, Círculo Militar, Buenos Aires, 1942, p. 30.

⁶⁴ Historia de la Aviación, Parte I, op. cit., p. 81.

⁶⁵ *Flightglobal Archive*, en www.flightglobal.com/pdfarchive/, recuperado en febrero 2016.

Gotha volvieron a castigar la capital inglesa con 72 bombas. El ataque causó 162 muertos, y 432 heridos, el raid más destructivo de la guerra, en términos de bajas.

(...) por fatalidad o causas aleatorias, algunas bombas cayeron en una estación ferrocarril atestada de gente. La cantidad de víctimas y la publicidad que se le brindó al ataque tuvo un efecto psicológico que puso de manifiesto la importancia del avión como instrumento de guerra⁶⁶.

La defensa aérea británica efectuó 70 salidas de interceptación, pero no hicieron ningún contacto. El 12 de agosto marcó el final de los ataques aéreos alemanes diurnos contra Inglaterra. La primera operación aérea nocturna sobre Inglaterra se realizó el 3 de septiembre con aviones *Staaken R VI*. Lanzaron 27.190 kg., de bombas de 100 kg., en un total de once incursiones en ocho meses. El primer derribo nocturno de un bombardero alemán por aviones de caza británicos se produjo en enero de 1918.

El continuo empleo de la aviación en acciones bélicas decidió, a británicos y norteamericanos, a fundar de común acuerdo una Fuerza Aérea aliada independiente que no llegó a operar, pero que el 1 de abril originó la Real Fuerza Aérea británica, primer Ejército del Aire con rango equivalente a sus pares de la tierra y del mar⁶⁷.

Frente a estos acontecimientos es posible reflexionar y comprender por qué, durante siglos, los ejércitos habían resuelto los conflictos en los campos de batalla. En la tierra como en los mares, las batallas se decidían con una sucesión de combates en los que una masa de soldados debidamente organizada se esforzaba por derrotar al enemigo infligiéndole mayor número de bajas que las propias. La victoria, generalmente, la determinaba “el último hombre en pie”⁶⁸. En el siglo XIX, la revolución industrial y el consecuente el establecimiento de las plantas fabriles en las periferias de las ciudades, sumado a los grandes inventos que potenciaron la movilidad y capacidad destructiva de las armas convirtieron a las guerras en totales. El espectro de los blancos rentables para doblegar la voluntad de lucha del enemigo se amplió incluyendo los recursos económicos y las poblaciones. La guerra dejó de ser asunto de soldados profesionales o de mercenarios y los campos de las batallas, hasta ese entonces libradas en terrenos donde pudieran maniobrar los ejércitos, abarcó a las ciudades y a los ciudadanos comunes y corrientes.

La I Guerra Mundial se caracterizó por ser la primera guerra total de la era industrial. Enormes ejércitos se enfrentaron a través de vastos campos de batalla terriblemente letales por los avances tecnológicos del armamento⁶⁹.

De acuerdo con el analista norteamericano Mark Clodfelter, poco después de iniciada la guerra, los beligerantes habían movilizado cerca de 65 millones de hombres, con una masa y una potencia de fuego tan descomunal que, ambos bandos, esperaron obtener un rápido desenlace. Con esa ilusión, aliados y prusianos previeron ganar la guerra mediante una ofensiva que no daría tiempo para respirar. Sin embargo, las ofensivas muy pronto se agotaron y se equilibraron. Los frentes se estabilizaron y se convirtieron en un bloqueo táctico de trincheras. La comprensión de este contexto y de las consecuencias en la Primera Guerra Mundial es clave para entender la teoría de Poder Aéreo. A fines de agosto de 1914, se tuvo ya una perspectiva de las consecuencias de la guerra rápida. Tras seis semanas de combates, del 1,5 millones de soldados franceses que habían iniciado la campaña, uno de

⁶⁶ MARK CLODFELTER, “Air power in theory and implementation”, National War College, Washington DC, PDF, recuperado y traducido por el autor en enero de 2013, p. 2.

⁶⁷ AXEL NIETHARD, “Introducción”, en *Aviación de bombardeo y de ataque 1912-1982*, «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», Tomo V, Buenos Aires, DEH-FAA, 2011, p. 19.

⁶⁸ EDWARD MEAD EARLE, *Creadores de la estrategia moderna*, Buenos Aires, Círculo Militar, 1968, p. 45.

⁶⁹ L. BOZZO, “The triumph of Airpower and demise of politics”, *op. cit.*, pp. 67-68.

cada cuatro estaba herido. Un promedio que presagiaba la carnicería que sobrevendría: más de 8 millones heridos o muertos, considerando un total de 37 millones combatientes.

(...) las lecciones de la I GM motivaron el desarrollo de la capacidad estratégica del Poder Aéreo. Pues, la entrada de la aviación en las acciones ofreció una alternativa a las matanzas que podía esperarse de los combates estáticos terrestres⁷⁰.

La aparición de los aviones ofreció una alternativa a la batalla estática. Los ataques aéreos permitieron superar la inmovilidad de los frentes e introdujeron el concepto de la maniobra aeroterrestre. Se renovó la esperanza de acabar con la defensiva inmóvil y de llevar la ofensiva al territorio enemigo. A través del aire, fácilmente, se cruzaban las líneas de trincheras y se podía atacar los centros vitales del enemigo, tales como la industria, la población y las fuerzas militares. Después de años de duelos entre artilleros y de los audaces asaltos de la infantería contra las trincheras, la posibilidad de sobrevolar los obstáculos ofrecía la perspectiva de neutralizar objetivos y disminuir la capacidad operacional de los ejércitos. De repente, la hipotética capacidad de afectar la máquina industrial que alimentaba los instrumentos causantes de las matanzas se percibió como una solución que valía la pena experimentar. Se calculó, entonces, que resultaba más rentable destruir esa clase de blancos enemigos.

Sin ninguna duda, si se afectaba el rendimiento de la industria que alimentaba su maquinaria de guerra o se le interrumpía la cadena de suministros o de transporte, se haría un verdadero uso estratégico de las aeronaves que superaría con creces el empleo táctico⁷¹.

En resumen, al comienzo de la guerra se consideró a la aviación como una herramienta complementaria de las armas tradicionales con capacidad para atacar blancos tácticos de interés en las batallas como depósitos de suministros, carreteras, puestos de mando o concentraciones de tropas, pero siempre al servicio de la maniobra terrestre. Más tarde, sin embargo, surgieron aviadores visionarios que imaginaron que las aeronaves de bombardeo podrían operar en forma independiente de los ejércitos terrestres o de las marinas de guerra. Para estos hombres, la finalidad de la aviación no era desgastar las fuerzas de superficie, sino destruir la capacidad enemiga de continuar la guerra.

(...) el Poder Aéreo halló la forma de contribuir en forma directa con el logro de los objetivos de la estrategia militar. La clave, sin embargo, dependía de la capacidad de precisar cuáles eran los blancos vitales a destruir: fábricas de armas, nudos ferroviarios, centros de mando, plantas de producción y almacenamiento de combustibles, etc.⁷².

Mientras tanto, la tecnología aplicada a la aviación y a las municiones aéreas evolucionó en razón geométrica. De igual modo progresó la formulación de mejores procedimientos de empleo y de adiestramiento para optimizar su rendimiento. En la faz conceptual, las conclusiones sacadas en las postrimerías de la Primera Guerra Mundial, en la práctica se mantuvieron inalterables a través de los años. Varios teóricos articularon sus conceptos y los escribieron con suficiente claridad como para elaborar verdaderas doctrinas. Entre los últimos, figuraron Giulio Douhet de Italia, Hugh Trenchard de Gran Bretaña, y William Mitchell de los EE.UU., los conocidos Profetas del Poder Aéreo⁷³.

⁷⁰ MARK CLODFELTER, "Air power...", *op. cit.*, pp. 2-5.

⁷¹ *Ídem.*, pp. 22-29.

⁷² *Flightglobal Archive*, en www.flightglobal.com/PDF/, recuperado y traducido por el autor en febrero 2016.

⁷³ "History of British Air Power Doctrine", *op. cit.*

Profetas del Poder Aéreo

La invención del vuelo mecánico en 1903 modificó las perspectivas ofrecidas hasta entonces por el uso bélico de los aerostatos de vuelo libre o los dirigibles. Según William Green y John Fricker, la mayor velocidad y la posibilidad de seguir la altura y el rumbo que le marcaban los pilotos, si bien con menor carga portante desde los inicios mostró claramente la superioridad de los aviones. Por esa causa, la esperanza de que los aeroplanos redundarían en el progreso de la humanidad se vio frustrada porque la confrontación entre naciones priorizó la aplicación bélica antes que la pacífica. Y viceversa, al concluir la Primera Guerra Mundial, el avance tecnológico que produjo los más potentes y pesados aviones de bombardeo para destruir ciudades en los últimos años, al firmarse la paz, los convirtió en eficaces medios de transporte para unir los pueblos. Acerca de la prospectiva estratégica de la aviación y de su autonomía frente a los ejércitos de tierra y de las marinas argumentaron el general italiano Giulio Douhet, el mariscal de la Real Fuerza Aérea Británica Hugh Trenchard y el general norteamericano William Mitchell⁷⁴.

Giulio Douhet (1869-1930), oficial de artillería en el ejército italiano, que a pesar de no ser piloto, fue nombrado comandante del primer batallón de Aviación de Italia. Durante la Primera Guerra Mundial, Douhet criticó la conducción del alto mando por lo que fue juzgado en corte marcial y encarcelado durante un año. Sus críticas fueron validadas en 1917 en la Batalla de Caporetto, en la que los italianos sufrieron más de 300.000 bajas y perdieron la mayoría de la artillería. Mussolini reivindicó a Douhet después de la guerra y restauró su buen nombre y honor. Pasó sus últimos días escribiendo y defendiendo la primacía del Poder Aéreo. Su obra más conocida *Il dominio dell'aria*, difundida en su país en 1921, En su trabajo Douhet sostenía que los medios aéreos eran superiores a los terrestres y marinos por obra de tres factores que derivaban del ambiente en el que se movían: 1) Libertad de desplazamiento por encima de cualquier superficie, tierra o mar. 2) Mayor velocidad de traslación y alcance para aplicar la potencia de fuego. 3) Flexibilidad para dirigirse a cualquier punto dentro del radio de acción. Las ventajas de los medios aéreos, que carecían de las limitaciones físicas de los medios terrestres y marinos, indujeron a Douhet a proponer la creación de una Armada Aérea:

(...) conjunto de medios aéreos que, reunidos, conformaban una fuerza aérea apta para conquistar el dominio del aire, efecto que implicaba la destrucción de los aviones adversarios, en sus bases o hangares, sea en sus centros de producción, donde existieran o pudieran construirse. Entendía por lo tanto que, (...) los elementos aeronáuticos destinados a ejecutar misiones fuera del radio de acción de los medios del Ejército y la Marina, debían conformar la Armada Aérea con capacidad para actuar de modo coordinado y paralelo con las primeras, pero sin dependencia de ellas⁷⁵.

La proposición de Douhet, que valoraba la falta de obstáculos físicos que detuvieran las incursiones de la aviación, omitía mencionar las restricciones que representaban las defensas antiaéreas del enemigo⁷⁶. Sin perjuicio de la omisión, opinó acerca de los blancos que serían más rentables para emprender una acción estratégica: fábricas de aviones, centros de distribución de abastecimientos, fuentes de energía y otros. Incluso, las grandes capitales, ante cuya destrucción, “las poblaciones, dominadas únicamente por el instinto de conservación, pedirían a cualquier precio la cesación de la lucha”. Solo así se evitarían las grandes matanzas implícitas en la guerra defensiva. Por supuesto que el requisito básico para lograr el éxito era, previamente, neutralizar en tierra la aviación

⁷⁴ WILLIAM GREEN Y JOHN FRICKER, *The Air Forces of the world*, Londres, Hanover House Edition, 1958, p. 278.

⁷⁵ G. DOUHET, *El dominio del aire...*, op. cit., pp. 46-49.

⁷⁶ J. RAWSON BUSTAMANTE Y J. J. GÜIRALDES, *Poder Aéreo como poder...*, op. cit., p. 16.

de defensa enemiga⁷⁷. Este paradigma de Douhet fue retomado por los franceses Rougeron y Vauthier que denominaron “douhetismo” a la estrategia de arrasarse ciudades con el objetivo de abatir la moral enemiga y precipitar la derrota, tal como ocurrió con los bombardeos atómicos contra las ciudades japonesas de Nagasaki e Hiroshima en 1945. La repercusión estratégica de los ataques aéreos a las poblaciones fue la enseñanza del general italiano que más se difundió⁷⁸.

Otro postulado douhetano, fue que las ventajas operativas de la aviación exigían más fuerzas para defenderse que para atacar. Por lo tanto, el dominio del aire constituía una condición *sine qua non* para triunfar. El enorme incremento del poder de fuego logrado en la era industrial había anulado las posibilidades de las fuerzas terrestres y marinas de obtener una victoria definitiva. Esta limitación no se aplicaba para el Poder Aéreo por la capacidad de eludir obstáculos y defensas y de neutralizar blancos vitales. En 1909, en el diario *La Preparación* de Roma, Douhet explicó que:

(...) aunque existan naciones no bañadas por las olas del mar, no existen las que no sean rozadas por las caricias del aire. El ejército y la marina no deben ver en lo aéreo solo medios auxiliares capaces de ser útiles en ciertas y determinadas circunstancias, sino que lo deben verlo como un tercer hermano, más joven pero no menos importantes de la gran familia guerrera⁷⁹.

Asimismo, el general italiano entendía que resultaba conveniente que las Armadas Aéreas asistiesen a la Aeronáutica Civil en las funciones que contribuyeran a fortalecer la Defensa Nacional como el fomento del vuelo deportivo, el desarrollo de la navegación o del transporte aéreo y la preparación técnica del personal civil aeronáutico –navegante y no navegante– en condiciones sumarse a las reservas para tiempos de guerra. También se debía fomentar la creación de un organismo de Construcciones Aeronáuticas que obtuviera los materiales aéreos con el concepto de proveerse con elementos, exclusivamente, producidos por la industria privada local. Y, a través del Estado, desarrollar la infraestructura aeronáutica, algo que Douhet denominó “caminos aéreos”⁸⁰.

El siguiente profeta del Poder Aéreo fue el británico Hugh Trenchard (1873-1956). Oficial del Ejército que aprendió a volar con cuarenta años de edad. Gran parte de la I Guerra comandó de la Aviación del Ejército británico en Francia y fue un firme defensor del papel auxiliar de la aviación, oponiéndose a su independencia y a la posibilidad del bombardeo estratégico. Como los demás comandantes terrestres, creía en la ofensiva en masa como la clave de la victoria. Sólo que Trenchard involucraba a los aviones en la idea de masa. No obstante esta postura, Trenchard impulsó la creación del Comando de la Real Fuerza Aérea a comienzos de 1918, para replicar al bombardeo alemán contra Londres. Terminó la guerra sin poder comprobar la potencialidad estratégica de bombardeo aéreo. Al regresar al Reino Unido, Trenchard fue nombrado jefe de la Royal Air Force (RAF). Poco después, se convirtió en el abogado defensor del bombardeo estratégico. Permaneció en el cargo a lo largo de la primera década de existencia de la RAF. Sus ideas se volcaron en diversos manuales de doctrina. Su premisa principal, en total coincidencia con los postulados de Douhet y del norteamericano Mitchell, era que la victoria podía lograrse bombardeando los centros vitales enemigos para desalentar las intenciones de continuar lucha⁸¹.

El norteamericano Williams Mitchell (1879-1936), se unió a la aviación como oficial de transmisiones de su Ejército. Por sus altas calificaciones en el Colegio Militar muy joven formó parte

⁷⁷ L. BOZZO, “The triumph of Airpower and demise of politics”, *op. cit.*

⁷⁸ L. FRENKEL, Juan Ignacio San Martín, el desarrollo de las industrias aeronáuticas... en la Argentina, *op. cit.*, p. 26.

⁷⁹ J. RAWSON BUSTAMANTE y J. J. GÜIRALDES, “Capítulo I - Douhet y su obra”, *Poder Aéreo como poder...*, *op. cit.*, pp. 167-168.

⁸⁰ G. DOUHET, *El dominio del aire...*, *op. cit.*, p. 71.

⁸¹ EDWARD MEAD EARLE, *Creadores de la estrategia moderna*, Buenos Aires, Círculo Militar, 1968, p. 371.

del Estado Mayor General del Ministerio de Guerra (1913-1916). Tomó un curso de vuelo a sus propias expensas y, en 1916, fue comisionado a Europa como Observador, justo antes de que los Estados Unidos entraran en guerra. En 1917 fue el primer aviador americano en cruzar las líneas enemigas como piloto de combate. Tiempo después, en septiembre de 1918, a Mitchell lo nombraron comandante del Ala aérea del Cuerpo del General Hunter Liggett. Mitchell conducía en vuelo las patrullas ofensivas con numerosos aviones. Entre el 12 y el 19 de septiembre de 1918, en las inmediaciones del pueblo de Saint-Mihiel, en las márgenes del río Mosa, comandó alrededor de 1.500 aviones. Ascendido a general de brigada, asumió el mando del Servicio Aéreo del Ejército. Al terminar la guerra, condujo la aviación de las fuerzas de ocupación en Alemania⁸².

Al volver de Europa, lo designaron Subjefe del Servicio Aéreo. Dirigió la Brigada de Ensayos de Armas y su nombre ganó notoriedad al demostrar la eficacia del Poder Aéreo al hundir un acorazado alemán, el "Ostfriesland", con una bomba de 1000 kg. Rápidamente se convirtió en el portavoz del Poder Aéreo independiente. En numerosas charlas y artículos, defendió la creación de una Fuerza Aérea autónoma y de una Aeronáutica Nacional sólida e integral, compuesta por todas las manifestaciones aérea: militar, comercial y aviación general. Por su defensa del Poder Aéreo y por sus críticas a los opositores, compareció ante una corte marcial en 1925. Fue condenado y dejó el Ejército en 1926. Sin embargo, en 1927, retomó la prédica sobre las capacidades de la aviación como arma y aventuró las posibilidades que se avizoraban con el progreso que, incluso, podría atacar blancos desde gran distancia. Según Edward M. Earle, "con torpedos aéreos o con bombas aladas que planeasen muchos kilómetros podrían batir blancos del tamaño de Nueva York sin necesidad de sobrevolar las defensas antiaéreas⁸³". Era un convencido de que una Fuerza Aérea, bajo un Ministerio de Defensa unificado sería la organización más eficaz para defender los Estados Unidos. La naturaleza ofensiva de la aviación, la importancia de la superioridad aérea, la primacía del bombardeo estratégico y la prioridad de la interdicción sobre el apoyo aéreo cercano se convirtieron en las enseñanzas de Mitchell con argumentos que aún hoy perduran.

Enseñanzas de la Guerra Civil Española

Las diferencias que dividían a la sociedad española, y que la ensangrentaban con frecuentes enfrentamientos, llegaron al extremo el 18 de julio de 1936 cuando una fracción importante del Ejército se rebeló contra el gobierno republicano. La mayor parte de los oficiales se adhirió al bando rebelde, en tanto que el 95% de los suboficiales y pilotos militares permanecieron leales al gobierno⁸⁴. De acuerdo con la información enciclopédica más difundida, Francisco Franco Bahamonde, general en jefe de las tropas destacadas en los dominios españoles del África, encabezó a los rebeldes y se constituyó en el comandante del Ejército Nacional. Con esta división, las fuerzas aéreas republicanas disponían de cuatro quintos del material de vuelo, mientras que las nacionales debieron conformarse con el quinto restante y con la experiencia y agresividad de sus jefes. Francia, a requerimiento del 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.

⁸² WILLIAM D. O'NEIL, "Billy Mitchell", *American National Biography Online*, en www.anb.org/articles/06/06-00441.html, recuperado el 9-nov-2016.

⁸³ E. M. EARLE, *Creadores de...*, *op. cit.*, p. 372.

⁸⁴ *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, Tomo VI, Barcelona, Ediciones Garriga SA, 1972.

La operación comenzó el 20 de julio de 1936, con tres Fokker *F-VII* militares entre los aeródromos de Sania Ramel (Tetuán) y de Tablada (Sevilla). Dos hidroaviones Dornier *Wal* de la Aeronáutica Naval se unieron al cometido y realizaron vuelos entre los puertos de Ceuta y Algeciras (Cádiz). También participó un bimotor Douglas *DC-2*, de la Líneas Aéreas Postales Españolas, a partir del día 25 de julio. Todas las máquinas fueron pilotadas por españoles, en tanto que, como segundos pilotos, muchos de los aviadores civiles presentes en África del Norte y en Sevilla rivalizaron para ocupar dicha plaza.

Entre el 20 y 28 de julio de 1936 se trasladaron a Sevilla las 4.^a y 5.^a Banderas del Tercio, a un ritmo de 120 legionarios por día. Los trimotores Fokker *F-VII*, alternaban los vuelos de transporte con otros de bombardeo y reconocimiento nocturno. El 29 de julio se habilitó el nuevo aeródromo de Jerez de la Frontera (Cádiz), lo que acortó sustancialmente el viaje. También contribuyó la incorporación del primer trimotor Junkers *Ju-52* alemán, pero volado por pilotos españoles. Al decir de Rafael A. Permuy, en diecisiete días, se trasladaron en vuelo seis batallones de choque desde África a la Península, es decir casi el 40% de los existentes en el Protectorado español de Marruecos. El mando aeronáutico gubernamental, de forma incomprensible, no atacó a los aviones del puente aéreo, pese a las advertencias enviadas a Madrid por el jefe del aeródromo de El Rompedizo (Málaga)⁸⁵.

En la Guerra Civil Española las potencias ensayaron las nuevas tecnologías aplicadas a la aviación. Del mismo modo que en la Primera Guerra Mundial, la superioridad aérea constituyó requisito del triunfo en las batallas de superficie. Los bombardeos aéreos contra buques fueron efectivos y determinantes para los republicanos en los bloqueos de los puertos de Tánger y Málaga. Si bien en el aire no hubo combates en gran escala, se ratificó la superioridad que ejercían las *performances* de las aeronaves, y la destreza de los pilotos de caza. Los italianos demostraron gran habilidad gracias a la resistencia y maniobrabilidad de los Fiat CR 32.

Otro aspecto que se probó en el enfrentamiento fue el desgaste de las tripulaciones sometidas al estrés del combate. Ambos bandos debieron apelar a voluntarios extranjeros para suplir la deficiencia de pilotos. 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 efectivas (mil cuatrocientos nueve aviones), llegaron desde la Rusia stalinista, y la participación 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 solo una docena de pilotos dirigidos por el escritor André Malraux que, con escasa experiencia bélica, exigió comandar una escuadrilla.

En las guerras civiles, por norma, los enemigos evitan dañarse los objetivos del poder de guerra que les son comunes. Por ejemplo, el sistema de combustible, el de comunicaciones, la población y otros de costosa recuperación. En general, buscan neutralizar la capacidad militar del adversario. Por lo tanto, la interdicción de las columnas en movimiento y el ataque a los puestos de comandos fueron las tareas más frecuentes. Con la ferocidad que se luchaba, ambos bandos emplearon todos los aviones que pudieran soltar una carga. A modo de bombas arrojaron desde las más sofisticadas cargas con formas aerodinámicas y aletas estabilizadoras hasta las enormes piedras de las sierras. Los primeros

⁸⁵ RAFAEL A. PERMUY, "El puente aéreo del Estrecho", en www.larazon.es/historico, recuperado el 9-oct-2016 y en *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica, op. cit.*

bombarderos en actuar fueron los Potez 54 franceses para los republicanos y los S.81 italianos para los franquistas⁸⁶.

Según las publicaciones especializadas de la época, la acción aérea que más impactó en la opinión argentina fue el bombardeo en alfombra ejecutado por la Kampfgruppe 88 contra 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 del guía, descargaron en salva seis bombas de 10 kilos cada una. Detrás, un grupo de *He.51* ametralló la plaza y la multitud que huía de la feria. En seguida, numerosos *He.111* que soltaron cargas de fragmentación y las primeras bombas incendiarias usadas en operaciones reales. Este ataque, por las numerosas bajas civiles que causó, superior a las provocadas en los cuatro años de la Primera Guerra Mundial, fue una advertencia para que las poblaciones organizaran sus sistemas de alarmas antiaéreas y de remoción de escombros⁸⁷.

Según Erwin Riesch, los bombardeos en España sobre tropas y ciudades confirmaron la capacidad destructiva y aterrorizante del Poder Aéreo. En esa materia, desde la época de la Gran Guerra europea, por los principios del derecho internacional aún vigente en 1937, la aviación tenía derecho a atacar objetivos militares aún cuando no estuvieran en las zonas de operaciones de los ejércitos y marinas. Y, cuando los objetivos militares se encontraran dentro de los límites de las grandes ciudades, no existía ninguna consideración con la población indefensa de sus alrededores. Debía tenerse en cuenta, además, que los techos de vuelo, superiores ya a los 9000 metros, les posibilitaba a los bombarderos a pasar desapercibidos de los vigías terrestres y a caer de improviso 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 afectar los centros industriales, puentes, nudos de ferrocarriles y poblaciones ubicadas en el corazón del país adversario. Por lo tanto, todo el territorio quedaba expuesto al peligro aéreo⁸⁸.

A consecuencias de los riesgos citados, cualquier país que no concediera al Peligro Aéreo la importancia debida, se exponía a ser castigado con la pérdida de vidas de sus habitantes y con la destrucción de las obras más preciadas. Por esa razón, los gobernantes, aun cuando fuesen pacifistas, debían inculcar en el pueblo la necesidad de colaborar con la organización de la defensa antiaérea, y acatar las normas de protección individual y colectiva que se prescribieran. La Sociedad de las Naciones, tras cientos de utópicas prohibiciones de empleo de las armas desde el aire, en junio de 1937, advirtió a los gobernantes:

“El verdadero peligro mortal para una nación será el dormirse confiando en las convenciones internacionales para luego despertar sin contar con la suficiente protección⁸⁹”.

En la Argentina de 1943, la peligrosidad del poderío aéreo y el riesgo que implicaba recibir un ataque en cualquier ciudad del territorio, indujo al gobierno a tomar una serie de medidas y previsiones urgentes. La de mayor trascendencia para la Aeronáutica militar fue la constitución del Fondo para la Defensa Antiaérea Territorial con recursos de rentas generales, administrado por una Comisión presidida por el Inspector General del Ejército y el Comandante de Defensa Antiaérea que dependía del Comando de Aviación. El comandante de la Aviación oficiaba como Secretario de la Comisión⁹⁰.

⁸⁶ Enciclopedia de Aviación y Astronáutica, *op. cit.*, p. 914.

⁸⁷ “La lucha aérea tiene en España nuevos caracteres”, en *Aeronáutica Argentina*, Año IV, N°42, Córdoba, julio 1937, p. 912.

⁸⁸ ERWIN RIESCH, “La defensa civil contra los ataques aéreos en Alemania”, en *Aeronáutica Argentina*, Año IV, N°42, Córdoba, julio 1937, pp. 905-906.

⁸⁹ TYNE, “Por una defensa pasiva”, en *Boletín del Centro Naval*, N°532, septiembre y octubre de 1938.

⁹⁰ “Decreto 4104/43”, en *BMR*, N°2020, Buenos Aires, Ministerio de Guerra, 10-ago-1943, p. 679.

Segunda Guerra Mundial

Después de las experiencias de la Guerra Civil Española, la Segunda Guerra Mundial sirvió como fuente de valiosas conclusiones que enriquecieron el pensamiento Aeronáutico Argentino. Se debe tener en cuenta, sin embargo, que cualquier estudio debe comenzar por un cuidadoso análisis de los factores geopolíticos que, en cada caso, condicionaron la aplicación del Poder Aéreo. Tomando como referencia la obra de Robert Frank Futrell traducida al español, cabe sintetizar los principales saberes que se obtuvieron en esta época⁹¹.

La primera enseñanza rescatada por el analista norteamericano fue la necesaria autonomía del Poder Aéreo, aunque su aplicación por los beligerantes fue distinta y acorde a con las necesidades operativas de cada uno. En primer término se aconsejaba partir de la relación de dependencia usada por Gran Bretaña en 1919, a pesar de que, en la Segunda Guerra Mundial, la Real Armada recobró la aviación naval de forma orgánica, pero aceptando subordinarse a la RAF cuando existía la posibilidad de que se produjeran interferencias mutuas. La Luftwaffe había adoptado una actitud opuesta. Desde 1935 la fuerza aérea alemana constituía una organización independiente. En la guerra, sin embargo, el alto mando la subordinó 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 el otro extremo, el Japón pese al heroísmo y sacrificio de los kamikazes, su Poder Aéreo contribuyó escasamente al éxito de los planes. Durante el conflicto, la aviación militar japonesa actuó dividida en dos: una apoyó las operaciones del ejército y la segunda, las correspondientes a la marina.

En cuanto a los Estados Unidos, durante toda la guerra el Cuerpo Aéreo del Ejército asumió las responsabilidades equivalentes a las de una fuerza aérea autónoma y, entre ellas, satisfacer los requerimientos de las unidades de tierra. Las dificultades en atender a tiempo estos pedidos, indujo al Comandante del Ejército terrestre a solicitar al Estado Mayor General del ministerio la asignación de aviones livianos bajo dependencia orgánica. En la palabra de Frank Futrell, en atención a esas urgencias, el ministro de Guerra creó la Aviación del Ejército, fuera del cuerpo aéreo para atender los apoyos específicos como enlace, observación del campo de combate y dirección del tiro de artillería. Terminado el análisis de la dependencia orgánica de las fuerzas aéreas de los beligerantes, consideró las enseñanzas recibidas de las acciones estratégicas, es decir, las ejecutadas sin participación de las fuerzas de superficie. En primer lugar, destacó que la Luftwaffe no se preparó para realizar bombardeo pesado a gran distancia. Sin embargo, el 8 de agosto de 1940 Hitler inició la Batalla de Inglaterra y buscó ganar la superioridad aérea destruyendo el mando de caza de la RAF y utilizando la fuerza de bombarderos medianos para ablandar las defensas costeras británicas, las redes de transporte y los centros de población. Con el apoyo del recién creado radar, los cazas británicos fueron superiores a los bombarderos alemanes.

Más adelante, en la campaña contra la Unión Soviética, pese a incrementar la capacidad y número de bombarderos de gran radio de acción, la Luftwaffe fue impotente para impedir que los rusos se rearmasen con las fábricas y bases ubicada detrás de los montes Urales. Según un estudio, la causa principal de la derrota de la aviación alemana fue que estaba diseñada para cooperar con las fuerzas de tierra y carecía de doctrina para actuar en forma independiente con una flota de bombarderos de gran radio de acción. Gran Bretaña, por su condición insular, le había acordado una prioridad absoluta a la defensa aérea y a la necesaria identificación de todos los móviles aéreos que

⁹¹ ROBERT FRANK FUTRELL, "Novedades de la guerra aérea", en *Breve historia de la II Guerra Mundial*, México, Editorial Diana, 1980, pp. 389-400.