

# El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA)

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ  
*General de Aviación*

## INTRODUCCION

**L**A Orden Ministerial nº 83/95 de 29 de junio, establece la nueva organización y funciones del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire.

El artículo primero dice textualmente: "El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, bajo la dependencia directa del jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, tiene como finalidad la investigación histórica, aeronáutica y espacial, la divulgación y difusión de los conocimientos aeronáuticos y astronáuticos y de la historia de la Aviación española, destacando sus principales gestas.

Asimismo, serán funciones del Servicio, la adquisición, catalogación, custodia, conservación, restauración y exposición de los bienes que sean merecedores de conservarse por su valor histórico para general conocimiento del pasado de la Aviación Española".

El segundo dispone que habrá un Consejo Rector como órgano de alta dirección del SHYCEA y que estará presidido por el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA).

Y el tercero fija la estructura orgánica de esta forma:

—Jefatura.

—Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.

—Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

La publicación de esta Orden Ministerial con la nueva organización

y funciones del SHYCEA ha sido necesaria para resolver un problema de designación de mando que se arrastraba desde la creación del Servicio y también por razones de tipo funcional y de concepto filosófico por el que fue creado cada organismo de su estructura.

Considerando que los temas orgánicos pueden ser áridos, en este artículo se huirá al máximo de citar documentos y textos de la legislación vigente que se encuentra a disposición del lector, y discurrirá por la historia y gestación del actual Servicio, máximo responsable de cuidar la Historia Aeronáutica —y lo de máximo se subraya intencionadamente por entender que la responsabilidad de esta Historia es de todos los que de una u otra forma la han hecho y la siguen haciendo día a día—, analizará cada problema surgido y la solución adoptada hasta llegar al momento actual en el que publicada la nueva O.M., desaparecerán aquellos problemas, aunque no se pueda asegurar que no emerjan otros nuevos; las organizaciones son vivas y han de adaptarse a hechos y cambios. Enfocado así el trabajo, es posible que pueda despertar alguna vocación lectora que no se arrepienta y siga hasta el final del mismo.

Y en igual forma que en el Génesis, se empieza por el principio y se expone de forma cronológica la creación de cada una de las partes que ahora forman el Servicio. Los problemas habidos se desarrollarán después.

## MUSEO DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA (MAA)

Es el organismo más antiguo del SHYCEA. Fue creado por Decreto del jefe del Estado en 1966, siendo ministro del Aire el teniente general Lacalle Larraga. La razón se basó en que la historia de la Aviación Española, rica en gestas gloriosas, vuelos y viajes de relevante mérito, tenían que tener la debida representación, tanto desde el punto de vista humano como material.

En cuanto a su naturaleza jurídica, se configuró como un servicio público centralizado, dependiendo del ministro del Aire y estaría dirigido por un Patronato cuya presidencia recaía en el propio ministro.

Como recursos financieros, dispondría de las subvenciones que se le asignasen en los Presupuestos del Estado y de los donativos y legados en metálico que se le hicieran.

Los fondos iniciales del Museo provendrían de objetos y documentos que se hallaban en las dependencias o Servicios del Ministerio del Aire o de otros Ministerios y que pudieran interesar. Posteriormente, estos fondos se irían incrementando con los procedentes de legados, donativos y adquisiciones.

La creación del Museo fue un acierto. La pena es que no se hubiese hecho antes. Sin exageración, se puede afirmar que ahora sería el más dotado del mundo, dada la gran diversidad de aviones y material que ha estado en servicio en

nuestra Aviación. No hay más que mirar las ya rancias fotografías de Barajas al finalizar la guerra en 1939 con la gran cantidad y variedad de material allí concentrado, para estar de acuerdo en que la frase no es exagerada. Por desgracia, al no contar antes con ningún organismo responsable principal de conservar la historia aeronáutica y también porque el Ejército del Aire, quizá debido a su "juventud" no vigila la cola del pasado sino que apunta la proa al futuro, estas grandes oportunidades se diluyeron como un azucarillo en el amargo y negro café de la falta de previsión y poca mentalidad histórica.

Posteriormente, Reales Decretos de 1977 y 1978 que reestructuraron el Ejército del Aire, mantuvieron el Museo como organismo único y dependiente directamente del ministro y del JEMA respectivamente. Y una Orden Ministerial de 1978, desarrolló la estructura orgánica y las funciones del Museo, asignándole el Archivo General e Histórico del Ejército del Aire que pasó a formar parte de aquél como una subdirección.

## INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICAS (IHCA)

El Instituto fue creado oficialmente el 1 de junio de 1983 cuando se publicó el Real Decreto 1632/1983 que fundaba el SHYCEA. Pero antes de seguir adelante, es necesario volver unos años atrás para saber las razones de su nacimiento.

En 1980 ocurrieron dos acontecimientos en relación con la investigación histórica militar. Por un lado, se había creado la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI) bajo la presidencia del Director del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) en la que entraban a formar parte como vocales los Servicios Históricos militares de Tierra, Mar y Aire; esta decisión era muy buena, pero faltaba un simple detallito: en nuestro Ejército del Aire no existía Servicio Histórico.

El segundo motivo fue la publicación de un libro sensacionalista sobre la figura del glorioso aviador, héroe del Plus Ultra, Ramón Franco, en la que se criticaba abiertamente al hombre y se enjuiciaba de forma demoledora su gran gesta. Ambas acciones, motivaron que un grupo de historiadores que andaban a su aire a vueltas con la búsqueda de la historia, se reunieran para intentar crear una organización que pudiera formar parte de la Comisión y, al mismo tiempo, investigar rigurosamente el vuelo del Plus Ultra para restablecer toda la verdad que se nos negaba en el mal parido libro.

De esta manera y como casi siempre a costa de la iniciativa personal de los amantes del objeto que se trata, nació el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos (SEHA) que tomó cuerpo legal por O.M. en enero de 1981, quedando adscrito a la Secretaría Militar del Aire, nombrando presidente del Seminario al general Cesteros, secretario militar. Del Seminario brotó el Instituto que por primera vez apareció en los papeles oficiales en 1983 cuando un Real Decreto instituyó el SHYCEA bajo la dependen-

cia directa del JEMA y sacó el Museo de la de éste, poniéndolo en la estructura orgánica del Servicio y al mismo nivel que el IHCA.

Más adelante, el 25 de junio de 1984, se edita la O.M. 32/1984 sobre organización y funciones del SHYCEA que ha estado en vigor hasta el día 29 de junio de 1995 y cuyos problemas orgánicos y funcionales se comentan a continuación.

## PROBLEMAS SURGIDOS

El artículo 1º de la citada O.M. tenía esta redacción: "El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, bajo la dependencia directa del jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire,..."

El 2º establecía los órganos del SHYCEA:

—El Patronato.

—El Instituto de Historia y Cultura.

—El Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

En el 3º.1 fijaba lo que se cita textualmente: "El Patronato, bajo la presidencia del jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, es el órgano encargado de dirigir y coordi-



nar todas las actividades del Servicio”.

¿Qué sucedió por la redacción de estos artículos? Ni más ni menos que por estar el Patronato en la estructura orgánica del SHYCEA y ser presidente del mismo el propio JEMA, éste quedaba también dentro del organismo.

El problema que originaba era muy claro y fácilmente comprensible: el Servicio no podía ser asignado a ninguna otra autoridad del Ejército del Aire que no fuera el JEMA puesto que él es la máxima. Por esta razón, los jefes del SHYCEA tuvieron que ser los sucesivos JEMA,s, dando lugar al absurdo de que un organismo del Ejército del Aire “bajo la dependencia directa del jefe del Estado Mayor...”, según el artículo 1º, era mandado por él mismo y no por otro jefe de menor categoría en la cadena de mando del Ejército del Aire, como sucede con el MAPER, o el MALOG, o cualquiera de las regiones aéreas. Y así ha estado funcionando el Servicio durante más de once años en los que el JEMA ha aguantado el palo de una vela que recibía directamente los vientos del Instituto y del Museo, en vez de navegar con los únicos que soplara el jefe del Servicio si lo hubiera habido.

El otro problema que se detectó cuando el SHYCEA empezó a marchar, fue de concepto o de finalidad. El artículo 5º de la misma O.M. ordenaba la estructura orgánica del Instituto de Historia y Cultura de esta manera:

—La Dirección.

—La Secretaría General.

—La Subdirección de Historia, con dos Negociados.

—La Subdirección de Cultura, con dos Negociados.

—El Centro de Documentación.

Y el 8º.1 dejaba así la del Museo de Aeronáutica y Astronáutica:

—La Dirección.

—La Secretaría General.

—La Subdirección del **Archivo General e Histórico del Ejército del Aire**, con dos negociados.

Como se ve, el Archivo, responsable de la investigación, archivo y custodia de los documentos escri-

tos, dependía del Museo, dejando para el Instituto las dos subdirecciones de Historia y de Cultura y el Centro de Documentación que tenía la misma finalidad que el Archivo en cuanto a documentos gráficos y audiovisuales; para liar más el asunto, este Centro, al igual que el Archivo, estaba ubicado en el Castillo de Villaviciosa de Odón con el inconveniente de que dependían de dos directores con misiones distintas: el director del IHCA se centraba en la **investigación** y archivo de documentos escritos, gráficos y audiovisuales, con vistas a facilitar la publicación y difusión de obras de carácter histórico y cultural, y el de MAA dedicaba su atención a los objetos materiales de interés histórico aeronáutico susceptibles de **exposición**.

Para resolver este problema, el JEMA, teniente general Michavila, cursó una comunicación interna en 1986 y el Archivo pasó a formar parte de la estructura del Instituto. Y así hasta nuestros días. Pero había que darle forma legal y, sobre todo, tenía que ser nombrado un jefe del SHYCEA que dependiendo del JEMA, funcionara normalmente como cualquier otro servicio o mando del Ejército del Aire. Y así llegó la nueva O.M. 83/1995 de 29 de junio que ha puesto las cosas en orden y trae además algunos matices que es conveniente destacar en este estudio “históricoanecdótico-problemático”; y perdón por la licencia de inventar una palabra que más parece del idioma alemán y que se incluye con ánimo lúdico y no de atentar contra nuestro rico y preciso idioma. Mucho menos, siendo el Servicio Histórico y Cultural el organismo con mayor responsabilidad en el asunto de “limpiar, fijar y dar esplendor” a nuestra lengua en el ámbito del Ejército del Aire.

#### **ORDEN MINISTERIAL NUMERO 83/1995, DE 29 DE JUNIO**

En la introducción a este artículo se ha expuesto la dependencia, finalidad, funciones y organización

del SHYCEA establecidos en la nueva O.M., como se ve, el anteriormente denominado Patronato, ha pasado a llamarse Consejo Rector y no figura en la estructura orgánica del Servicio, con lo cual, el JEMA ha dejado de ser jefe directo de aquél.

Otro detalle es que el Instituto de Historia y Cultura que al principio estaba sin calificar, ya lleva el adjetivo de Aeronáuticas, con lo que está perfectamente identificado.

Otros aspectos que contiene la O.M. y que no se han expuesto en la introducción, son las siguientes:

—Reitera la dependencia funcional del SHYCEA de la Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales de la defensa (DRISDE) que ya figuraba en un Real Decreto de 1989.

—Establece la relación colateral con los homólogos de Tierra y Armada y con aquellos organismos públicos y privados cuyas actividades puedan ser de utilidad a la finalidad del Servicio.

—La jefatura del Servicio estará a cargo de un oficial general de cualquiera de los cuerpos del Ejército del aire.

—El Archivo Histórico del Ejército del aire pasa a formar parte de la estructura orgánica del Instituto junto con el Centro de Documentación.

—El Instituto mantiene las misiones de investigación, difusión y divulgación de la historia Aeronáutica, y el Museo las de investigar, conservar y exhibir los fondos históricos, artísticos, científicos y técnicos relacionados con la actividad aeronáutica.

Y hasta aquí, lo que se daba desde el punto de vista de la necesidad de regular legalmente el SHYCEA para resolver los problemas surgidos. Como dice el clásico, más detalles en programas de mano. Y si esos programas de mano, que no son otros que la legislación vigente, son estudiados a fondo por el lector, quizá se pudiera encontrar algún nuevo “lapsus cálami” no detectado por nadie de los que han participado en el trabajo de cambiar la Orden Ministerial; ya se sa-

be que en las cosas de los papeles y del amor, el último que se entera es el interesado.

## FUTURO

Quizá lo más cómodo para finalizar esta participación literaria, sería decir que el SHYCEA se propone cumplir con la finalidad y funciones que le asigna la O.M. 83/1995 de 29 de junio y que figuran en la introducción, también sería de justicia para los pioneros y los que formaron parte del mismo, fuera cual fuese la legislación vigente, la época en que estuvieran y el lugar que ocupasen en cada momento, que se ha tomado el testigo que de-

positaron en las manos de los que les siguen y que procuran y procurarán hacerles honor. Otra solución sería incluir una relación de actividades concretas a realizar y que son fruto de las Líneas de Actuación establecidas. Con todo esto y un "viva Cartagena" final, estaría concluido el trabajo. Sin embargo, hay que decir algo concreto aunque, contradictoriamente haya de ser expresado con carácter general y como declaración de principios:

Si la finalidad del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire es investigar, divulgar y difundir la historia y la cultura de la Aeronáutica española mediante la custodia, adquisición, restauración y exhibi-

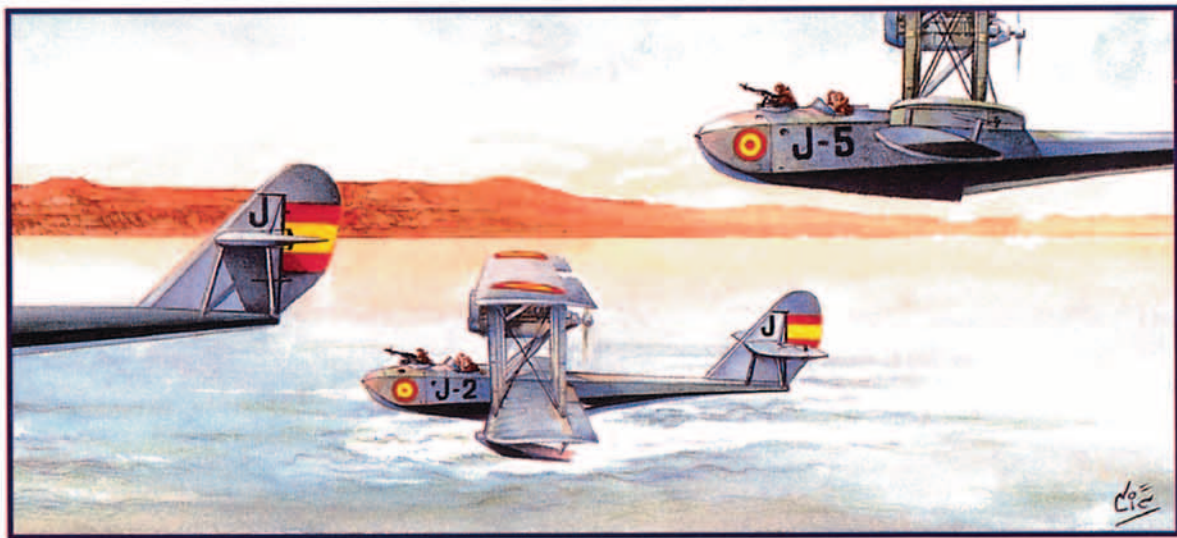
ción de los bienes patrimoniales asignados al Ejército del Aire, se llevará a cabo dejando al margen épocas y políticas, de forma rigurosa e imparcial, sin triunfalismos ni derrotismos, apoyando al máximo a los investigadores en sus trabajos, relacionándose con cualquier institución o persona que pueda servir para aumentar el patrimonio histórico, y saliendo a la calle por cualquier medio y de cualquier modo para llevar al pueblo español nuestra historia y cultura aeronáuticas.

Con esto basta para exponer el futuro del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. Y también para entregar este artículo a las mulillas ■

## Efemérides aeronáuticas

**MARZO.** El día 15 de marzo del año 1922 llegaban a la Mar Chica los primeros hidroaviones que participarían en la campaña de Marruecos.

Eran cuatro biplanos de canoa, Savoia S-16 bis, pilotados por el capitán White —jefe de la escuadrilla— y los tenientes Francio, García Muñoz y Gámir.



Tres de los hidros hicieron escala en el puerto de Almería para repostar, continuando luego a Melilla. Ramón Franco voló directamente de Los Alcázares a la Mar Chica, estableciendo así en 342 kilómetros el récord oficial de "distancia en hidroavión", de España.

Aunque inicialmente se instalaron junto al poblado de Nador, tres meses más tarde se trasladaron a la ensenada formada por el Atalayón, estableciéndose allí la base que duraría hasta 1956.

Larus Barbatu