



Grupo de pilotos bolivianos que participaron en acciones aéreas durante la guerra de El Chaco

La aportación de Iberoamérica al desarrollo de la Aviación

JOSÉ SANCHEZ MÉNDEZ
General de Aviación

ES muy difícil, por no decir imposible, encontrar alguna publicación en otro idioma que no sean el español o el portugués, donde aparezcan las aportaciones que los pueblos iberoamericanos han hecho a lo largo de la Historia en favor del desarrollo de la Aviación, y si se hace es de forma aislada, para mencionar sólo a Santos Dumont o a Jorge Chavez, pero como un esfuerzo personal o individual, no de carácter colectivo. Hace unos doce años tuve la oportunidad de ser consultor para la versión española de la colección "The Epic of the Flight" que fue editada por Time-Flight y compuesta por casi una veintena de volúmenes. La colección que en nuestro idioma se denominó "La conquista del aire", no mencionaba a ningún piloto iberoamericano, excepto a los dos mencionados anteriormente. Propuse a la casa editorial la ampliación de la publicación a fin

de que se incluyesen los esfuerzos y aportaciones de los pilotos españoles, portugueses y del otro lado del Atlántico al sur de Río Grande, ofreciendo como interlocutor al Instituto de Historia y Cultura Aérea, pero el silencio fue la respuesta.

¿Tienen razón los anglosajones al silenciar las aportaciones que Iberoamérica hizo al progreso y desarrollo de la Aviación? O ¿es que aquellas no tuvieron importancia alguna? Estas líneas que van a continuación pretenden demostrar lo contrario.

MITOS Y LEYENDAS

No existen documentos o testimonios fidedignos de que las civilizaciones precolombinas, en particular las que alcanzaron un mayor esplendor y desarrollo, como la maya o la inca, hubieran demostrado intención de volar, si bien cuando Hernán Cortés llegó a México pudo comprobar la exis-

tencia de la práctica de un deporte que continúa hoy día y que se conoce como el de Los Voladores. Igualmente en toda Iberoamérica había un respeto reverencial hacia las aves majestuosas como el cóndor, el águila y el halcón y todos los pueblos precolombinos tuvieron un ave mitológica común, símbolo de la justicia, llamada *Tohtli* por los aztecas, *Huaman* para los incas, *Arara* por los guaraníes, *Ewaki* en bakarí, *Powis* en el Caribe y para otros pueblos *Tucuy-Ricuy*.

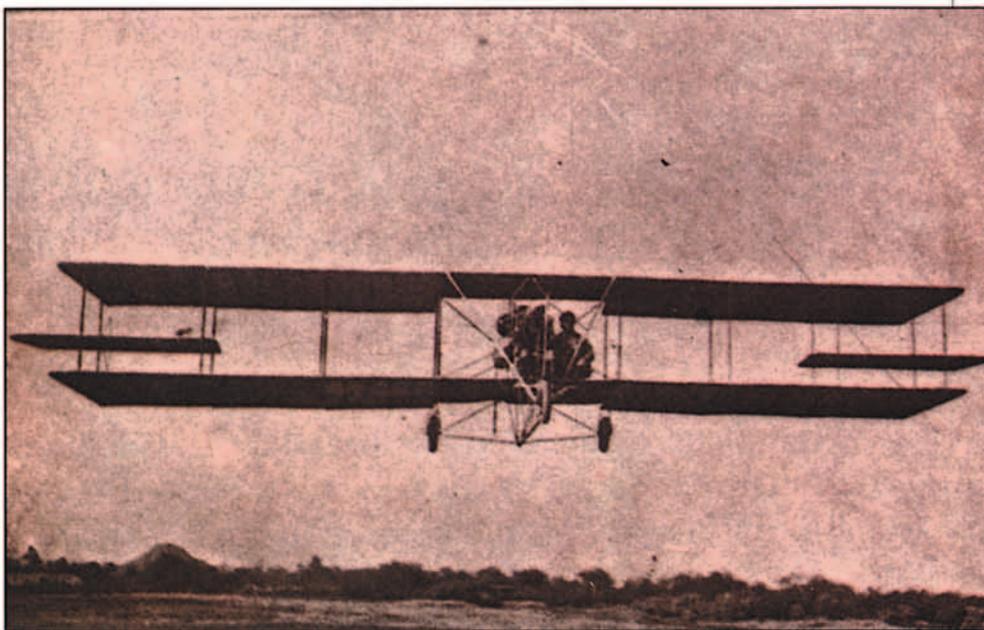
Antes del Descubrimiento, en Iberoamérica, al igual que en Oriente o en Europa, había leyendas similares al vuelo de Sampati y Eatayus que encontramos en el Ramayana, o a los seres mitológicos griegos Dédalo e Icaro, a los escandinavos Wieland y Egil o la del pastor babilónico Etana cuando emprendió su vuelo al encuentro de la diosa Istar. Una de las leyendas recoge como origen del imperio de los Incas al primer vuelo ha-

bido en Iberoamérica y narra como Ayar-Ucho, que tenía una honda de oro y lanzaba piedras que llegaban hasta las nubes, fue encerrado en una cueva por sus tres hermanos, envidiosos de su poder. Cuando estos trataban de levantar una ciudad en Tambo-Quiro, vieron llegar por los aires a Ayar-Ucho utilizando unas alas de vivos colores, quién les ordenó construir un imperio en el valle próximo a la ciudad de Cuzco, mientras él en esa forma de ave humana, se quedaría velando por ellos en el cerro de Huanacaure.

HACIA EL PRIMER VUELO

Las pruebas más fehacientes de las primeras experiencias aeronáuticas se efectuaron en Iberoamérica a finales del siglo XVIII, mediante ascensiones de globos aerostáticos no tripulados, destacando la efectuada el 6 de febrero de 1785 en Nueva España, por un globo de grandes dimensiones que había fabricado el capitán Antonio María Fernández, nacido en Veracruz y por entonces destinado en Tlascalala. Durante el siglo XIX toda Iberoamérica fue escenario de numerosas ascensiones aerostáticas tripuladas, destacando las realizadas por los mexicanos León Acosta y Joaquín de la Cantolla, el brasileño Santos-Dumont y los argentinos Aarón de Anchorena y Jorge Newberry.

Aunque en la segunda mitad del siglo XIX hubo algunos precursores que intentaron volar utilizando un aparato mediante el esfuerzo muscular, como el argentino Andrés Tejada, o el empleo de unas grandes alas de invención propia, como el venezolano Carlos Rivero, los primeros vuelos y utilizando planeadores, no se realizarían sino a comienzos del siglo XX. Estos protagonistas serían un grupo de entusiastas mexicanos, quienes desde 1908 habían estado realizando una serie de pruebas con planeadores diseñados y contruidos por ellos mismos, entre los que estaban los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldosoro, que los probaban



en los llanos próximos al expanteón de la Piedad, el popular automovilista Miguel Lebrija que los remolcaba con su vehículo y el ingeniero Juan Guillermo Villasana, que los hacía volar deslizándolos sobre ruedas por la ladera de una colina. Por la misma época, dos jóvenes chilenos, Matías Rojas y Oscar Moebis, efectuaban otros vuelos con planeadores lanzándose desde lo alto de las lomas vecinas de la localidad de Bulnes.

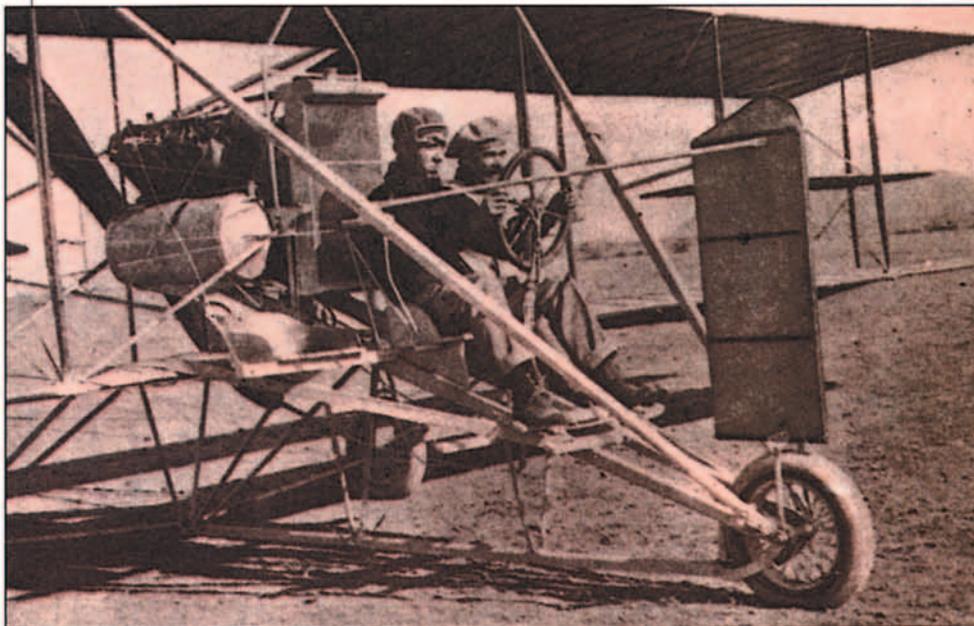
Es cierto que la vocación aeronáutica de Alberto Santos-Dumont se desarrolló en Europa, pero no por ello hay que silenciar su origen, nacionalidad y sobre todo su amor hacia su patria, Brasil. Considerado como padre de la aviación europea, fue quién realizó el primer vuelo público con un avión en el Viejo Continente, exactamente el 23 de octubre de 1906, abriendo así el desarrollo de la Aviación en Europa. Santos-Dumont es uno de esos personajes que surgen de vez en cuando y que con su inteligencia natural, su tenacidad y espíritu aventurero han sido los impulsores del progreso humano. Fue también el primer iberoamericano en surcar los aires pilotando un avión y siempre tendrá una página de oro en la Historia de la Aviación.

También sería un piloto iberoamericano, el que proporcionaría a los españoles el agradable espectáculo de contemplar por vez primera el vuelo

de un avión, cuando el uruguayo José García Gámez, alumno de la escuela de pilotos de Pau, voló en el hipódromo barcelonés de Casa Antúnez con un Bleriot de su propiedad, tipo "Canal de la Mancha", el 11 de febrero de 1910.

Los ecos de las hazañas de los hermanos Wright en los Estados Unidos y de Santos-Dumont, Farman y de otros pioneros en Europa, tuvieron rápido reflejo en Iberoamérica, correspondiendo la gloria del primer vuelo realizado por un iberoamericano al sur de Río Grande, al ingeniero mexicano Guillermo Villasana, ya citado anteriormente. El aparato, proyectado y fabricado por él mismo, fue bautizado con el nombre de Pachuca, por haber sido en dicha localidad donde tuvo lugar la gesta, que fue realizada el 11 de abril de 1910.

En el verano de 1910 diversos promotores italianos ofrecieron un premio de 70.000 liras al primer aviador que cruzase el puerto de Simplon de 2.011 metros, en los Alpes, entre Brig, Suiza y Domodossola en Italia. Trece pilotos se presentaron para participar, pero sólo cinco fueron aceptados por el comité de competición, y poco después se retiraron otros tres. Uno de los dos restantes se llamaba Jorge Chavez, un peruano de 23 años nacido en París. A mediados de septiembre su ope-



Las fotografías muestran al avión "Sonora" con el capitán Gustavo Salinas a los mandos, dirigiéndose a una misión de bombardeo

nente no había podido sobrevolar los Alpes, y el 23 de dicho mes, Chavez pasando entre las cumbres de Monte Leone y Hübschhorn, a través de la estrecha y serpenteante garganta Gondo sobrevolaba la localidad de Domodossola. Iba a aterrizar, cuando una carreta se cruzó en su trayectoria y al intentar evitar el obstáculo su avión se desplomó. Chavez resultó gravemente herido, falleciendo cuatro días después. En sus momentos de consciencia murmuraba "Arriba, siempre arriba", frase que se convertiría en el lema de la Fuerza Aérea Peruana.

En este mismo año el argentino Pablo Castaibert iniciaba la construcción de un avión de diseño propio, un monoplano de ala alta equipado con un motor Anzani, pero que nunca llegaría a volar. Meses más tarde pudo perfeccionar sus proyectos y sus modelos realizaron diversas exhibiciones, llegando a obtener un justificado prestigio, fama que se extendería por los países vecinos.

LA PRIMERA MISION DE COMBATE EN LA HISTORIA DE LA AVIACION

A principios de febrero de 1911 llegaron a la ciudad de El Paso, Tejas, un grupo de aviadores integrantes del circo de exhibición aeronáutica conocido

como Aviadores Internacionales Moissant, organizado un año antes por los hermanos norteamericanos John y Alfred Moissant. El grupo lo componían los franceses Roland Garros, René Simon y Barrier; los estadounidenses Charles Hamilton, Frisbie y Seymour y el suizo Edmond Audemars. Desde el hotel los aviadores podían observar los combates que se desarrollaban al otro lado de la frontera con México, en las cercanías de Ciudad Juárez y oír el fragor de los disparos entre las fuerzas gubernamentales y los insurgentes que se habían levantado contra la dictadura de Porfirio Díaz. Un día, algunos de los aviadores cruzaron la frontera al sur de Río Grande para poder ver de cerca la zona de operaciones, siendo amablemente tratados por las fuerzas rebeldes y por su comandante Pascual Orozco. El director del grupo, Young, se dio cuenta de la gran oportunidad que supondría el sobrevolar las líneas de los insurgentes y facilitar la información que se obtuviese a las tropas gubernamentales, pues después de El Paso los Aviadores Internacionales Moissant iban a realizar diversas exhibiciones en Monterrey, México capital y Veracruz.

Puesto en contacto con los jefes de las tropas de Porfirio Díaz, sin mediar contrato alguno ni tampoco a comprometerse a un número determinado de horas de vuelo, Young aceptó la propuesta gubernamental de que sus avia-

dores realizaran misiones de reconocimiento de los despliegues y movimientos rebeldes. Entre el 7 y 10 de febrero se efectuaron los vuelos de reconocimiento visual sobre las líneas de Orozco, siendo el primero el realizado por René Simon sobre una zona donde casi a diario se libraban duros combates. El segundo lo hizo Hamilton, apodado el Temerario, gesta que fue reconocida por los grandes diarios norteamericanos, cuyos titulares decían: "por primera vez el hombre ha sobrevolado un campo de batalla".

Pero de todos los componentes del Grupo Moissant, sería Roland Garros el que mejores lecciones supo obtener de los vuelos de reconocimiento que efectuaba diariamente con un Bleriot 50, durante prolongados períodos de tiempo. En su "Guía del Aviator" comentaría: "Aquello nos permitió realizar interesantes vuelos de reconocimiento sobre las líneas de las tropas insurgentes. Nuestras observaciones proporcionaban datos muy útiles al gobierno de Porfirio Díaz; esto sucedía en febrero de 1911 y demuestra que fuimos los primeros en utilizar con carácter militar un aeroplano".

Los vuelos de reconocimiento no rompieron las buenas relaciones con los sublevados, que se mostraban encantados de poder disfrutar de las exhibiciones gratuitas de los intrépidos aviadores y porque además, el único armamento que fue lanzado fueron paquetes de tabaco y naranjas, lo que puso de relieve el carácter amistoso que tuvieron las primeras operaciones aéreas de carácter militar. Sería pues México el primer lugar del mundo en el que se realizó la primera misión de combate en la Historia de la Aviación, misión que volvería a ser repetida el 22 de octubre del mismo año por el capitán italiano Carlos Piazza, cuando voló una misión de reconocimiento sobre las líneas enemigas de Libia.

Tras sucesivas derrotas de sus tropas, Porfirio Díaz dimitió el 25 de mayo de 1911, siendo elegido presidente de la república Francisco Madero, que había sido el líder de la rebelión, el cual se convirtió en el primer jefe de estado del mundo que voló en avión, haciéndolo en México poco tiempo después de su toma de posesión.

Más tarde, en 1913 y también en México, en el transcurso de las operaciones militares efectuadas por tropas revolucionarias en este período de inestabilidad política mexicana, el capitán Gustavo Salinas Camiña a bordo de un biplano adquirido en los Estados Unidos, al que se bautizó con el nombre de Sonora, bombardeó a los barcos de guerra surtos en los puertos de Topolobampo y de Mazatlán. De esta forma se realizaría la primera misión de guerra aérea de la Historia contra unidades navales.

EL DESARROLLO DE LA AVIACION EN IBEROAMERICA

Aunque el comienzo de la Aviación en Iberoamérica fue casi paralelo al habido en Europa, su desarrollo fue diferente por muy diversas y variadas razones. Entre ellas caben destacar la mayor extensión superficial, la inestabilidad socio-política de las naciones iberoamericanas a finales del siglo XIX y comienzos del XX, su retraso tecnológico e industrial respecto al de los países europeos y en particular el impulso que la Aviación experimentó con la I Guerra Mundial. El conflicto facilitó a los europeos la investigación y desarrollo, la aparición de nuevas tecnologías, la creación de industrias aeronáuticas y la fabricación de nuevos aviones.

Mientras algunas naciones, como Chile, México y Uruguay enviaron a Europa y a EE.UU. a diversos oficiales para que efectuasen cursos de pilotaje, otras naciones como Argentina y Brasil, a las que luego se uniría también Uruguay, contrataron a aviadores extranjeros como instructores de vuelo y las demás utilizarían misiones de técnicos esencialmente británicos, franceses, italianos y norteamericanos y también alemanes para que les ayudasen en la tarea de crear

escuelas de Aviación y de organizar las primeras unidades aéreas. Muy pronto las escuelas militares fueron surgiendo en la mayoría de las naciones, siendo la primera la de Argentina, que se instaló en el aeródromo de El Palomar el 10 de agosto de 1912; a continuación sería la de Chile, en febrero de 1913 en los campos de Lo Espejo, cercanos al cuartel de El Bosque, después seguiría la de Brasil en Campos dos Afonsos, próximos a Río y seguidamente lo haría México el 5 de febrero de 1915, siendo presidente Venustiano Carranza. A su vez Uruguay tuvo la fortuna de contar con la colaboración del argentino Castaibert, que organizó los talleres de su incipiente Escuela de Aviación Militar.

La industria aeronáutica comenzó a desarrollarse rápidamente en los países más importantes, como Argentina, donde en 1915, el Director de la Escuela de Aviación Militar, teniente coronel Uriburu, creó unos talleres, que más tarde pasarían a denominarse El Palomar y serían el origen de la conocida Fábrica Militar de Aviones. México fue otra de las naciones innovadoras, especializándose en la fabricación de motores, como el Aztatl y destacando sobre todo en la producción de hélices, como fue la famosa Anahuac, que diseñada en 1915 por el ya citado Juan Guillermo Villasana, se exportó a más de 12 países, entre ellos Argentina, EE.UU., Francia, Chile y Japón.

Pero de la misma forma que se hacía la aplicación a la guerra de las ventajas que proporcionaba el aeroplano, comenzaba su empleo con fines pacíficos, deportivos o en beneficio de las comunicaciones. El correo descubriría una nueva faceta y en julio de 1917 el teniente mexicano Horacio Ruiz realizó el primer servicio aerpostal iberoamericano, al cubrir los 100 kilómetros que separan Pachuca de México capital, con un avión G-A19 salido de los Talleres Nacionales. A él seguirían el argentino Teodoro Pablo Fels y después muchos otros que encontraron en la Aviación el medio de comunicación más adecuado para unir ciudades y naciones de un continente caracterizado por sus grandes dimensiones y obstáculos geográficos.

En este sentido hay que destacar la carrera para sobrepasar la cordillera de los Andes por parte de pilotos argentinos y chilenos y a los nombres de Clodomiro Figueroa, Candelaria y Godoy, que serían los primeros en afrontar dicha aventura, hay que añadir el teniente chileno Armando Cortínez Múgica, que en 1919, sería el primer aviador en cruzar la cordillera en ambos sentidos y a los argentinos Antonio Parodi y Pedro Leonardo Zanni que igualarían la hazaña al año siguiente.

En el año 1924, los pilotos argentinos Leandro Zanni y Nelson Page, a los mandos de dos hidroaviones Fokker C-IV iniciaron la vuelta al mundo. Problemas físicos de Nelson, obligaron a Zanni a continuar el viaje en solitario junto con el mecánico Felipe Beltrame y tras sufrir un grave accidente en Hanoi pudieron continuar el vuelo el 18 de septiembre, después de recibir otro avión idéntico al destruido, llegando a Tokio el 11 de octubre, habiendo recorrido un total de 17.165 kilómetros. Mayor fortuna tuvieron otros compatriotas suyos, los aviadores Eduardo Olivero y Bernardo Duggan, que junto con el mecánico Campanelli, cubrieron la distancia Nueva York-Buenos Aires tripulando un hidroavión Savoia, bautizado con el nombre Buenos Aires, después de invertir 114 horas de vuelo real, hazaña que realizaron en el verano de 1926.

La situación geográfica próxima a la zona ecuatorial, que origina grandes zonas selváticas así como su gran extensión territorial, obligaron a Perú y Venezuela a prestar una gran atención a los transportes aéreos. Primero fue Perú, en sus tareas de integración de la selva, el que, en 1927, se lanzaría denodadamente a potenciar el transporte aéreo, bajo el impulso del aviador naval Cornejo Portugal y sus aeroplanos Keystone de 220 hp. Cornejo moriría en acto de servicio en 1929 al desaparecer en la selva peruana. Por su parte Venezuela crearía en 1930 una línea aérea civil, que cuatro años más tarde se convertiría en la Línea Aerpostal Venezolana, bajo la dirección y propiedad del gobierno y con nuevos aviones Breguet 27.

En los años finales de la década de

los 20 fueron innumerables los vuelos realizados por los aviadores de la mayoría de los países iberoamericanos, para unir las diferentes capitales del continente, sucediéndose una lista interminable, a Río de Janeiro, y a diversas ciudades norteamericanas, como San Diego, Washington y Nueva York e igualmente a La Habana, Lima, Santiago, Buenos Aires, etc. Entre todos estos es digno de mención el efectuado por el comandante mexicano de origen aragonés Pablo L. Sídor, el cual comenzó un largo vuelo en la ciudad californiana de Mexcali, a principios de agosto de 1929. Sídor, pilotando el *Ejército Mexicano*, un biplano militar Douglas O-2M, después de sobrevolar la capital federal fue recorriendo todas las repúblicas centroamericanas, aterrizando en cada una de ellas y tras sobrevolar la costa del Pacífico llegó a Santiago de Chile, para continuar después hasta Buenos Aires habiendo volado cerca de 14.000 kilómetros. Un año más tarde, el capitán colombiano Benjamín Méndez y en representación de su gobierno en los actos del centenario del Libertador, voló de Bogotá a Caracas a los mandos de un Curtiss llamado Ricaurte y en el vuelo de regreso batió el récord del mundo de velocidad que estaba en manos de Charles Lindberg.

No podemos olvidar, dentro de la larga lista de intrépidos aviadores que fueron jalonando con su ilusión y sacrificio el desarrollo de la Aviación en Iberoamérica, al brasileño Barros y al uruguayo Larre Borges. Ambos intentaron unir Europa con América del Sur; el primero en 1927, con un hidro Savoia S-55, inició el viaje en Génova, pero al final de la travesía tuvo que ser remolcado hasta la isla de Fernando Noronha; el segundo no pudo culminar su primer intento en 1927, pero dos

años más tarde tripulando un Breguet XIX, bautizado con el nombre de Pájaro Blanco, salió del aeródromo sevillano de Tablada en unión del francés Challes, consiguiendo llegar a la costa brasileña, donde al efectuar un aterrizaje forzoso por falta de combustible, el avión quedó destrozado y resultando heridos los dos tripulantes.



Versión del Vought Corsair para el Cuerpo de Infantería de los EE.UU. Aviones similares a estos fueron utilizados por las Fuerzas Aéreas de El Salvador y Honduras durante la guerra entre ambos países en 1969.

OTRAS APORTACIONES EN EL CAMPO MILITAR

Podemos considerar, casi con toda seguridad, que la primera misión de paz realizada en el mundo por una Fuerza Aérea, fue la que desempeñó la Aviación Militar de Argentina para garantizar, hacer observar y respetar el tratado firmado en Buenos Aires por Bolivia y Paraguay y que puso fin a la Guerra de El Chaco, que desde junio de 1932 a 1935 enfrentó a ambos pueblos hermanos. Para ello, la Aeronáutica argentina construyó en plena selva un aeródromo eventual denominado Frontera Norte, en un lugar próximo a Lomitas. Desde allí se

ejercieron todas las misiones de vigilancia y observación aéreas de las tropas bolivianas y paraguayas, pero teniendo que efectuar todos los vuelos antes de las 10 de la mañana, pues a partir de esa hora las temperaturas rebasaban los 50 grados centígrados. Por otra parte el terreno era continuamente minado por enormes hormi-

gueros que provocaban grandes hoyos en la pista y numerosos accidentes en las maniobras de despegue y aterrizaje, así como en el área de aparcamiento. Todas estas dificultades obligaron a los pilotos argentinos a ser imaginativos, ensayando y poniendo en práctica técnicas tipo STOL, que posteriormente serían muy valiosas al ser divulgadas y aprovechadas por otras fuerzas aéreas.

Durante la II Guerra Mundial, Brasil decidió enviar a finales de 1943, a un selecto grupo de pilotos de combate a Italia, para combatir al lado de los aliados, constituyendo el Grupo Primero de Caza, al mando del mayor Nero Moura. También durante dicho conflicto, México envió al extremo Oriente a una unidad aérea conocida como

Escuadrón Aéreo 201, al mando del general Antonio Cárdenas Rodríguez, para combatir contra las fuerzas japonesas. La actuación de ambas unidades se detalla en otro artículo de este número de la revista.

En la primavera de 1982, Argentina y Gran Bretaña se enfrentaron militarmente en un conflicto que ha pasado a la historia con el nombre de Guerra de las Malvinas, en el cual los pilotos de ambos bandos dieron un ejemplo de valor y profesionalidad, contribuyendo a enriquecer la historia, el pensamiento y la doctrina aérea, aspectos que también son objeto de un estudio separado en este número ■