

La Quinta Arma

Historia de la Aviación
del Ejército de Colombia



Colección Ciencias Militares

La Quinta Arma

Historia de la Aviación
del Ejército de Colombia

Miles Doctus

Colección Ciencias Militares

Esta colección articula los trabajos de investigación que abordan los saberes relacionados con educación, historia y doctrina de índole castrense. Este cuerpo de conocimientos es fundamental para las Fuerzas Militares, dado el valor que representan las actividades pedagógicas y los parámetros implicados en el currículo para la instrucción táctica, el aprendizaje académico-profesional y la formación militar integral.

La Quinta Arma

Historia de la Aviación
del Ejército de Colombia



Bogotá, D. C., 2020

Catalogación en la publicación - Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova"

Tovar Cabrera, Gustavo Andrés, Teniente Coronel (RA), autor
La Quinta Arma. Historia de la Aviación del Ejército de Colombia / Gustavo Andrés Tovar Cabrera y Editora Erika Constanza Figueroa Pedreros.. -- Bogotá: Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova", 2020.

320 páginas : ilustraciones, cuadros y fotografías ; 22 cm.

Incluye referencias bibliográficas

ISBN 978-958-52878-1-5

E- ISBN 978-958-52878-2-2

(Colección Ciencias Militares ; Miles Doctus)

1.Colombia. Ejército Nacional. Aviación Ejército – Historia 2.Aviación militar -- Historia – Colombia
i.Figueroa Pedreros, Erika Constanza (editora) ii.Navarro Jiménez, Luis Fernando, General (presentación) iii.Zapateiro Altamiranda, Eduardo Enrique, General (prefacio) iv.Cardozo Santamaría, Luis Emilio, Mayor General (preámbulo) vii.Rodríguez Sánchez, Édgar Alberto, Brigadier General (prólogo) viii.Colombia. Ejército Nacional.

UG635.C72 E348 2020
358.40019861 -- 23

Registro Catálogo SIBFuP 114909

Archivo descargable en formato MARC en: <https://tinyurl.com/esmic114909>



Título: La Quinta Arma. Historia de la Aviación del Ejército de Colombia

Primera edición, 2020

Gustavo Andrés Tovar Cabrera - Autor
Erika Constanza Figueroa Pedreros - Editora

2020 Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova"
Departamento de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación
Calle 80 N.º 38-00. Bogotá, D. C., Colombia
Teléfono: (57+) 3770850 ext. 1104
Correo electrónico: selloeditorial@esmic.edu.co

Libro electrónico publicado a través de la plataforma Open Monograph Press

Tiraje de 100 ejemplares
Impreso en Colombia - *Printed in Colombia*
Impreso por Multi-impresos

ISBN impreso 978-958-52878-1-5

ISBN digital 978-958-52878-2-2

<https://doi.org/10.21830/9789585287822>

El contenido de este libro corresponde exclusivamente al pensamiento de los autores y es de su absoluta responsabilidad. Las posturas y aseveraciones aquí presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representa la posición oficial ni institucional de la Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova".



Los libros publicados por el Sello Editorial ESMIC son de acceso abierto bajo una licencia Creative Commons: Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas.
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.esr>



ESCUELA MILITAR DE CADETES
"General José María Córdova"

DIRECTIVOS

DIRECTOR ESCUELA MILITAR DE CADETES
Brigadier General **Arnulfo Traslaviña Sáchica**

SUBDIRECTOR ESCUELA MILITAR DE CADETES
Coronel **Jorge Alberto Galindo Cárdenas**

VICERRECTOR ACADÉMICO ESCUELA MILITAR DE CADETES
Coronel **Milton Mauricio Lozada Andrade**



DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN,
DESARROLLO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE I + D + I
Teniente Coronel Carlos Andrés Díaz Irreño

COORDINADOR DEL SELLO EDITORIAL ESMIC
William Castaño Marulanda

CORRECCIÓN DE ESTILO
Jorge Enrique Beltrán Vargas

ASESORA DE TRADUCCIÓN
Gypsy Bonny Español Vega

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Rubén Alberto Urriago Gutiérrez

Contenido

Presentación / 11
Prefacio / 13
Preámbulo / 17
Prólogo / 19
Introducción / 21

CAPÍTULO 1

Breves antecedentes de la aviación en Colombia (1911-1919) / 27

- 1.1 Un sueño que se hace realidad / 27
- 1.2 El auge de la aviación en Colombia / 29
- 1.3 Primeros intentos para crear una aviación militar en Colombia / 31
- 1.4 Unos años de incertidumbre / 37

CAPÍTULO 2

Nacimiento y evolución de la aviación militar en Colombia (1919-1932) / 43

- 2.1 El surgimiento de la Quinta Arma del Ejército / 43
- 2.2 La Escuela Militar de Aviación de Flandes / 47
- 2.3 Estructuración y organización de la Quinta Arma / 61
- 2.4 Reglamentación del uniforme e insignias del Arma de Aviación / 63
- 2.5 Las primeras aeronaves de la aviación militar en Colombia / 70
- 2.6 La suspensión de la primera Escuela Militar de Aviación / 75

- 2.7 La reinauguración de la Escuela en Madrid / 79
- 2.8 Un año de autonomía en la instrucción de aviación / 89
- 2.9 La llegada de una nueva misión francesa / 97
- 2.10 Reestructuración en la aviación militar colombiana / 100

CAPÍTULO 3

La activación de una nueva fuerza (1932-1944) / 113

- 3.1 Participación de la Aviación en el conflicto colombo-peruano / 113
- 3.2 Fortalecimiento de la aviación militar en Colombia / 127
- 3.3 El trágico accidente aéreo de Santa Ana / 132
- 3.4 Creación de la Fuerza Aérea en Colombia / 137

CAPÍTULO 4

Periodo de inactividad del Arma de Aviación en el Ejército (1944-1984) / 143

- 4.1 Eventos de interés durante los primeros años de inactividad / 143
- 4.2 Primeros intentos por reactivar la Aviación en el Ejército / 146
- 4.3 Envío de miembros del Ejército a cursos de aviación en los años 80 / 159
- 4.4 El Arma de Aviación reaparece en la legislación / 166

CAPÍTULO 5

Proceso de reactivación de la Aviación en el Ejército (1984-1995) / 171

- 5.1 Asignación de aeronaves para el Ejército / 171
- 5.2 Primer curso de piloto en el exterior / 177
- 5.3 Primeros accidentes y asignación de nuevas aeronaves / 181
- 5.4 Proyección de una nueva unidad en el Ejército / 185
- 5.5 El Arma de Aviación se reactiva / 194

CAPÍTULO 6

Alas para el Ejército: una nueva capacidad en la Fuerza (1995-2009) / 203

- 6.1 El proyecto de la Aviación Ejército / 203
- 6.2 Desarrollo de infraestructura y adquisición de nuevas aeronaves / 211
- 6.3 Activación de la Brigada de Aviación N.º 25 del Ejército / 218
- 6.4 Fortalecimiento del Arma / 227
- 6.5 El Plan Colombia / 236
- 6.6 Más aeronaves como apoyo del gobierno norteamericano / 243
- 6.7 Nacionalización del Plan Colombia y del Plan Escudo / 246
- 6.8 Crecimiento de la unidad de Aviación / 250

CAPÍTULO 7**División de Aviación Asalto Aéreo (2009-2020) / 257**

- 7.1 Un Arma en crecimiento continuo / 257
- 7.2 Nuevas unidades de Aviación para consolidar el Arma / 260
- 7.3 La consolidación de una capacidad en el Ejército / 265
- 7.4 Proyección del Arma / 271

CAPÍTULO 8**A manera de conclusión / 277**

- Un Arma con más de 25 años de historia / 279

Anexo 1 - Homenaje a José Delfín Torres Durán / 287**Anexo 2 - Emblemas y mística del Arma de Aviación Ejército / 299**

- El arcángel San Miguel / 300
- Escudo de armas / 300
- Medallas del Arma de Aviación / 303
- Himno de la Aviación / 304
- Oración al soldado aviador / 306
- Brindis al soldado aviador / 307

Referencias bibliográficas / 309

- Fuentes jurídicas / 309
- Fuentes académicas / 313
- Fuentes institucionales / 317
- Archivo de *El Tiempo* y *El Espectador* / 318
- Comunicaciones personales / 319

Presentación

General **Luis Fernando Navarro Jiménez**
Comandante General de las Fuerzas Militares

En el marco de la celebración de estos 25 años de la Aviación del Ejército, conmemorados a partir de 1995, cuando se emitió la orden de organizar nuevamente el Arma a través del Decreto 1422 del año en mención, es pertinente hacer referencia a esta obra historiográfica con la que no solo se acude a su evolución reciente, sino también al proceso transcurrido durante 101 años desde que por primera vez, a principios del siglo pasado, fue activada oficialmente como Quinta Arma dentro del Ejército.

En 1919 la patria vio nacer de manera simultánea el emprendimiento aéreo civil y militar, que de manera entusiasta se introducía, no con pocos tropiezos, para establecerse definitivamente en el escenario nacional. En este sentido, el texto que a continuación podrán leer contiene particularmente el devenir histórico que marcó el inicio de la aviación militar en Colombia, su desarrollo y la evolución que llevó a la constitución de una nueva Fuerza en la década de los cuarenta, así como el consecuente periodo de inactividad del Arma de Aviación en el Ejército por más de tres décadas como resultado de un particular contexto histórico. Finalmente, se aborda el duro proceso que transcurrió durante los años ochenta y el primer lustro de los noventa de la pasada centuria, que desencadenó la reaparición del Arma durante un

momento de trascendental importancia para el país, en el que la situación de orden público requería, más que nunca, de un Ejército con movilidad y capacidad de reacción ante los cada vez más frecuentes embates de los violentos, especialmente en las regiones más apartadas de la geografía nacional.

El libro “La Quinta Arma: historia de la Aviación del Ejército de Colombia” constituye un merecido reconocimiento al esfuerzo de todos los hombres y mujeres que han hecho y hacen parte de la historia reciente de esta Arma, protagonistas de acciones que han permitido llevarla al lugar de honor en el que hoy se encuentra. El principal objetivo de la obra es hacer un juicioso recorrido desde los inicios de la Aviación Militar en Colombia y los incesantes esfuerzos realizados durante el periodo de inactividad de esta Arma dentro del Ejército (a raíz del nacimiento de la Fuerza Aérea Colombiana) que se sumaron para garantizar su reparación a finales del siglo pasado.

Esta obra se encarga de visibilizar a esos protagonistas y sus acciones, a través de una interesante narrativa acompañada de imágenes que trasladan al lector a los escenarios mencionados y le permiten entender cómo se dio la reparación de la Aviación del Ejército, así como vislumbrar el contexto que la posicionó como figura de gran capacidad y reconocimiento a partir de los inicios del presente siglo.

El contenido de esta investigación realizada en la Escuela de Aviación del Ejército ofrece importantes aportes historiográficos dentro de la ciencia militar, en un tema poco abordado por los textos académicos del Ejército y, desde luego, con escasa presencia en el escenario académico nacional. Además de referir los inicios históricos del Arma de Aviación mucho más allá del hito de su reactivación en 1995, se rescatan hechos y documentos previos, algunos de ellos inéditos, para ponerlos a disposición del lector en un contexto amplio que permite entender momentos clave en la conformación del Arma.

Finalmente, se trata de un estudio histórico de infinito interés para los soldados aviadores del Ejército, los de ayer, los de ahora y los que vendrán; un tributo que trae al presente los grandes esfuerzos llevados a cabo por generaciones pasadas y que, al mismo tiempo, permite ver cómo la Aviación del Ejército se proyecta cada día como un Arma más grande, un Arma que continuará llenando de gloria el horizonte de la patria.

Prefacio

General **Eduardo Enrique Zapateiro Altamiranda**
Comandante del Ejército Nacional

Celebramos con orgullo 25 años de reactivación de la Aviación de nuestro Ejército Nacional. Arma que ha cumplido una extraordinaria tarea de apoyo a la misión institucional, aportando su capacidad profesional con el más indeclinable compromiso para garantizar el éxito de las operaciones militares realizadas diariamente dentro del marco de la política de defensa y seguridad, para la legalidad, el emprendimiento y la equidad. Fortaleza de gran orgullo para nuestra institución, que despliega a plenitud sus alas, depositando en los horizontes de la geografía todos sus esfuerzos con sacrificio y voluntad en defensa de la libertad y los valores democráticos de la nación.

Nuestra Aviación en su corto existir, superando todas las limitaciones, ha logrado consolidar significativos éxitos en pro de mantener la legitimidad de nuestra patria, demostrando al mundo su gran capacidad, contundencia y precisión en el desarrollo de exigentes operaciones militares que ya hacen parte de nuestra historia.

Jaque, Camaleón, Sodoma, Odiseo y otras tantas hazañas, simbolizan la grandeza y el pundonor de los soldados de la aviación que en medio del peligro han consolidado un inventario victorioso del cual todos nos sentimos honrados y orgullosos.

Gracias a su oportuna y eficiente labor, nuestras tropas han llegado a lugares casi inexpugnables para salvar vidas y hacer presencia legítima en cada centímetro de la geografía. Una tarea noble, ejemplar y de gran patriotismo, que manifiesta el empeño de la Aviación del Ejército Nacional frente a las necesidades y los retos que se presentan día tras día.

Es un arma clave y vital que con su experiencia ha combatido sin descanso a grupos armados organizados, narcotráfico y todos aquellos actores generadores de violencia; pero que también con responsabilidad social ha desplegado vuelo por innumerables regiones del estado afectadas por fenómenos de la naturaleza, con el único propósito de atender, ayudar y ofrecer un aliento de esperanza a sus habitantes. Misiones aplaudidas que han hecho grandes y respetadas a sus valientes tripulaciones.

En esta etapa de su historia, ha tomado la avanzada en el desarrollo de operaciones de alto riesgo, debilitando a fuerzas terroristas y preparando el ingreso de nuestras unidades de tierra; actitud de honor, pundonor y sacrificio, desplegada sobre los horizontes de la patria por experimentados pilotos y técnicos, a quienes los colombianos les han reconocido como verdaderos héroes.

Por lo anterior, es válido recordar que esta especialidad del ejército se reactivó en el año de 1995, bajo el impulso del señor General Harold Bedoya Pizarro (Q.E.P.D.), y durante estos cinco lustros de incansable evolución, con carácter e iniciativa ha fortalecido la confianza, la admiración y la esperanza de los colombianos en nuestro Ejército, asegurando también que el tricolor colombiano continúe flameando altivo y orgulloso en todas las fronteras de la patria; razón fidedigna para que hoy, como Comandante del Ejército Nacional, me sienta orgulloso de contar con una capacidad vital y de gran poder para cumplir con la indelegable misión que nos corresponde.

Asimismo, los hombres y mujeres de la aviación del Ejército Colombiano, son parte de la fuerza legal, que lucha enérgicamente para que los colombianos puedan vivir seguros, tranquilos y felices. Su fortaleza y tesón para enfrentar, junto con las demás armas, las amenazas del presente y del futuro de la nación, alientan todos los días de fervor y optimismo nuestro espíritu de servicio.

Bajo este contexto, desde las presentes páginas, las cuales deseo se guarden para la memoria de la institución y de la patria, enaltecer las hazañas y

las glorias de los soldados de la aviación; saludarlos con aprecio en este nuevo cumpleaños. Tengan la seguridad de que cada vez que una aeronave conducida por ustedes surca el espacio aéreo de la nación, despierta en el corazón de cada colombiano la fe en un mañana nuevo: un futuro despejado de terror, donde brille el bienestar, la seguridad y el progreso.

Finalmente, expreso mis deseos fervientes porque al nacer del sol en cada mañana, la presencia poderosa de nuestro guerrero espiritual San Miguel Arcángel, proteja la delicada misión de la Aviación del Ejército Nacional, acompañe con su ímpetu celestial a los soldados del aire y los llene con la energía de su voluntad, para que su trabajo se traduzca en constantes luces de honor y triunfo para las armas de la República.

**PATRIA-HONOR-LEALTAD
GLORIA SOBRE EL HORIZONTE**

Preámbulo

Mayor General **Luis Emilio Cardozo Santamaría**
Comandante de la División de Aviación Asalto Aéreo

Recopilar la historia del Arma de Aviación del Ejército no es tarea fácil, pues su trayectoria no se limita tan solo a los últimos 25 años. Sin lugar a dudas, es necesario hacer referencia a los hechos ocurridos a finales de 1919 en el seno del Ejército colombiano, momento en el que se fundó la Quinta Arma en esta Fuerza, la Aviación. A partir de este importante hecho, se desarrolló una serie de eventos que garantizó su devenir histórico durante el siglo pasado, incluso en su periodo de letargo a partir de la década de los cuarenta. Sin embargo, vale la pena destacar la importancia del Arma desde su reactivación —propiciada a través del Decreto 1422 del 25 de agosto de 1995—, como un elemento clave en el debilitamiento de los grupos armados al margen de la ley, a partir de los inicios del presente siglo en Colombia.

Precisamente, este libro destaca la importancia de haber dotado de movilidad al Ejército colombiano, porque esto le permitió a la Fuerza una evolución en su capacidad de operar contra los grupos al margen de la ley, durante una época coyuntural, en la que a finales del siglo pasado los grupos narco-subversivos se presentaban fortalecidos, particularmente, por sus vínculos con el negocio del narcotráfico. El incremento del accionar delictivo de estos grupos se daba en un momento en el que el Ejército Nacional no contaba con los

medios necesarios para proveerse de movilidad y capacidad de reacción ante esta situación. Con la reaparición de esta Arma, y la consecutiva activación de la Brigada de Aviación, el Ejército obtuvo un elemento clave para contrarrestar a los violentos: las unidades territoriales empezaron a disponer de medios aéreos para el desarrollo de operaciones helicoportadas en puntos de difícil acceso, impensables hasta ese momento. La implementación de misiones de asalto aéreo como complemento a las campañas militares llevadas a cabo en el país, así como la ejecución de misiones con lentes de visión nocturna por parte de las tripulaciones, permitieron aumentar la capacidad en el Ejército para inclinar definitivamente la balanza a favor del Estado y generar un punto de inflexión en las intenciones armadas de los grupos subversivos.

Los logros alcanzados durante estos últimos 25 años en la historia de Colombia han sido memorables y han surgido a partir de la necesidad de potenciar las operaciones especiales con el fin de producir un giro estratégico, en el que la participación de la Aviación, junto a la inteligencia militar, ha sido decisiva.

Desde la reactivación del Arma, las operaciones militares han alcanzado mayor profundidad y se ha brindado movilidad al comandante terrestre, dotándolo de la velocidad y agilidad necesarias para ganar la iniciativa. Se ha logrado mayor contundencia en el desarrollo de los asaltos aéreos, así como en las misiones de reconocimiento e inteligencia aérea, lo que se ha convertido en un elemento clave para el éxito. En esta transformación, hay que reconocer el importantísimo papel del Plan Colombia y sus apoyos para la Aviación del Ejército en el marco de su implementación a partir de 1999. El nivel de profesionalización alcanzado por el Arma ha sido evidente en la cultura característica de esta, digna de imitación por el resto del Ejército.

El trabajo de la Divisa Azul durante estos veinticinco años se ha visto reflejado en el planeamiento y ejecución de importantes misiones, como la Operación Jaque, en la que la participación de la Aviación del Ejército fue decisiva, junto a la inteligencia, para alcanzar el resultado que todos los colombianos conocen. De igual manera se destacan las operaciones Sodoma, Camaleón, Fénix y Odiseo, entre otras, que han demostrado no solo la adquisición de capacidades, sino la disposición y eficacia en la realización de misiones de ayuda humanitaria en el país y fuera de este.

Prólogo

Brigadier General **Edgar Alberto Rodríguez Sánchez**
Comandante del Comando de Educación y Doctrina del Ejército

Es grato para el Comando de Educación y Doctrina celebrar el vigesimoquinto aniversario de esta noble Arma del Ejército colombiano, con el desarrollo de este producto de investigación llevado a cabo en la Escuela de Aviación, institución educativa que, como parte del Centro de Educación Militar, tiene una gran responsabilidad en la profesionalización de los hombres y mujeres aviadores de la Fuerza.

Precisamente se trata de un importante esfuerzo académico llevado a cabo a través de un poco más de un año, en el que el investigador se introdujo en una tarea fundamental con el propósito de rescatar de los anaqueles históricos de la patria los primeros pasos dados por la Quinta Arma en los albores del siglo pasado. De esta forma se ha llegado a una obra imprescindible para dar a conocer a las nuevas generaciones el verdadero origen de la Aviación en el Ejército de Colombia, una historia poco conocida pero real y digna de escrutinio por su espíritu de decisión y esfuerzo.

El emprendimiento iniciado por el presidente Rafael Reyes hace más de cien años para profesionalizar la carrera de las armas fue un acontecimiento que preparó el camino para que, pocos años después, se hiciera posible introducir en el país la aviación militar, una novedosa actividad que apenas se estre-

naba en Europa en el marco de la Primera Guerra Mundial. En este sentido, el Ejército colombiano fue responsable de recibir en su seno esta nueva Arma de combate, que proporcionaría desde el interior de sus filas los hombres encargados de darle forma a un sueño que parecía lejano, dadas las dificultades económicas, técnicas y de riesgo que entrañaba la actividad aérea, entonces en ciernes en el mundo entero.

El libro *La Quinta Arma: historia de la Aviación del Ejército de Colombia* es el resultado del trabajo conjunto y de la colaboración académica entre el Grupo de investigación en Aviación Militar de la Escuela de Aviación del Ejército - Centro de Educación Militar, categorizado en C por Minciencias y registrado con el código COL0077618; y el Grupo de investigación en Ciencias Militares de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, categorizado en B por Minciencias y registrado bajo el código COL0082556. La obra fue validada a través de un procedimiento de evaluación de pares externos tipo doble ciego. Este producto de investigación está sostenido por un sólido marco jurídico, material documental y consulta de fuentes primarias que confirman la tesis postulada en la obra: una historia que desborda los 25 años de aniversario que se celebran desde su reactivación ocurrida en 1995. Igualmente, las voces de los numerosos protagonistas de esta historia entrevistados por el autor conforman un testimonio de primera mano de quienes forjaron la que hoy en día es una Aviación poderosa, versátil, ágil y comprometida en apoyar a las unidades desplegadas en el territorio nacional; un Arma que llena de orgullo no solo a quienes la integran, sino a todos los soldados del Ejército, puesto que esta ha llegado a convertirse en las alas en las botas de los soldados de Colombia.

Introducción

Coronel **Julián Alberto Cardona Espinosa**
Director de la Escuela de Aviación del Ejército

Quando un Soldado aprende a volar, no deja de ser un hombre de tierra, se convierte en un Soldado aviador para quien el cielo no es más que el techo que abriga su mística de servir a los hermanos de armas.

Teniente Coronel (RA) Gustavo Andrés Tovar Cabrera
Soldado Aviador

La aviación militar en Colombia nació en el Ejército Nacional hacia finales de la segunda década del siglo XX, cuando apenas habían transcurrido 16 años desde el vuelo de los hermanos Wright. Precisamente el pasado mes de diciembre del 2019 se cumplió el primer centenario de la activación del Arma de Aviación en el Ejército de Colombia, cien años que han marcado un largo proceso de aprendizaje y evolución que ha estado íntimamente ligado a la historia misma del Ejército.

En los inicios del siglo pasado, poder apreciar un aparato en vuelo sobre el horizonte era un acontecimiento cautivador para todo el mundo y, desde luego, Colombia no fue la excepción. La sociedad colombiana observaba con incredulidad cómo osados aviadores irrumpían intrépidamente en el cielo con las nuevas máquinas voladoras, eventos que congregaban multitudes reunidas para divisar tan extraño espectáculo. Y es que se trataba precisamente de eso,

un espectáculo que, al igual que cualquier otro, atraía personajes de todas las clases sociales que se llenaban de asombro al ver cómo un objeto más pesado que el aire era capaz de levantar vuelo de manera controlada, lo que generaba enormes reconocimientos y vítores por parte de los asistentes. Los aviadores eran entonces no menos que unos superhumanos, que suscitaban gran conmoción entre los espectadores, dada también la poca frecuencia con que estos eventos aéreos se programaban en Colombia para entonces.

En el campo militar, el desarrollo de la estrategia durante la Primera Guerra Mundial en Europa llevó por primera vez a la práctica a estos nuevos aparatos voladores, con el propósito de obtener ventaja del adversario en el campo de combate, aunque se tratara de un empleo incipiente para la gran posibilidad que esta nueva capacidad ofrecería en el futuro. El territorio europeo se cubrió entonces de estas máquinas, que abrieron una nueva dimensión de posibilidades en el teatro de operaciones como complemento del espectro terrestre y marítimo: la extensión aérea. “No obstante, la invención de la máquina voladora reunió gradualmente tecnologías antiguas y modernas hasta hacer surgir, como de la nada, una nueva dimensión en el espacio cultural y ambiental de la humanidad, que dejó súbitamente de ser Planilandia para adquirir una tercera dimensión de profundidad” (Millán, 2012, p. 14). De esta forma, la segunda década del siglo pasado vio la implementación de esta nueva capacidad, que le mostraba al mundo las expectativas de sus posibilidades. Colombia, no fue ajena a esta novedad, lo que convocó el inicio de la aviación militar en el país a partir de 1919 como parte integrante del Ejército Nacional.

En dicho contexto, esta obra presenta el desarrollo del Arma de Aviación del Ejército colombiano desde su gestación en 1916, cuando surgió el proyecto para instalar la capacidad aérea en el Ejército, en imitación de lo que estaba ocurriendo en Europa en la Primera Guerra Mundial. También se presenta su posterior nacimiento como Quinta Arma, en diciembre de 1919 (para unirse a las ya existentes en ese momento: Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros), la influencia de las misiones militares extranjeras y todo el desarrollo que tuvo, especialmente, a raíz del conflicto amazónico suscitado en 1932 en el sur del país. Asimismo, se aborda el proceso que llevó a la separación de esta capacidad aérea del Ejército, para convertirse en una nueva e independiente Fuerza a partir de los años cuarenta.

A continuación, se muestra el largo proceso que se tuvo que dar después de 1944, en el que visionarios miembros del Ejército, de manera solitaria, dieron pequeños pasos que ayudaron a consolidar la necesidad de impulsar la Aviación nuevamente dentro de la Fuerza, y que llevarían a la reactivación del Arma en 1995. La gran mayoría de estos esfuerzos previos a la reactivación no obtuvieron los frutos esperados en su momento, pero se convirtieron en piezas fundamentales que, sumadas, abrieron las puertas para que nuevos aviadores logran cumplir el sueño de ver renacer la Aviación del Ejército. A todas esas personas que, sin saberlo, contribuyeron durante la segunda mitad del siglo pasado en la gestación y reactivación de la Quinta Arma, así como a las que con empeño y tenacidad lograron cristalizar el objetivo, el eterno reconocimiento de las nuevas generaciones de aviadores por ese incansable y obstinado esfuerzo que, en muchos casos, no alcanzaron a ver hecho realidad.

Más adelante, se abordan los acontecimientos sucedidos a partir de 1995 con la reactivación del Arma, en medio de la preocupante situación de orden público que se daba en el país para ese momento y que generaba la necesidad de contar dentro del Ejército con una movilidad y capacidad de reacción especiales ante los embates ocasionados por las acciones terroristas de los grupos armados al margen de la Ley, especialmente las guerrillas y sus ataques a unidades militares y a poblaciones aisladas de la geografía nacional. Seguidamente, se analizan algunos aspectos que permitieron el fortalecimiento de la Aviación del Ejército y sus efectos para proyectar un Arma y una unidad de grandes dimensiones, tal vez, superando las expectativas de sus pioneros.

Finalmente, se hace un reconocimiento a uno de los oficiales que integró el grupo de pioneros del Arma de Aviación del Ejército: la participación de José Delfín Torres Durán en la naciente escuela de Flandes en 1921, su compromiso, proyección institucional y sentido de pertenencia a la Fuerza han sido motivo para ser reconocido por las actuales generaciones de los soldados aviadores como un modelo de virtudes militares a seguir dentro del Arma.

Si bien se celebran, para el momento de la edición de este libro, las bodas de plata de la Aviación del Ejército (con motivo de los 25 años de la reactivación propiciada el 25 de agosto de 1995 a través del Decreto 1422 del mismo año), es debido recordar que esta Arma cuenta con un poco más de 100 años de historia, si evocamos su nacimiento en aquel 31 de diciembre

de 1919, mediante la promulgación de la Ley 126, firmada por presidente Marco Fidel Suárez. Esta obra hace justicia a esta trayectoria mostrando el largo camino recorrido desde los inicios del siglo pasado, un centenario en el que grandes personajes, hechos y anécdotas han forjado la historia del Arma para llevarla a conformar el vasto sistema de aviación con el que cuenta el Ejército en la actualidad. Sin lugar a dudas, la puesta en actividad del Arma nuevamente a partir de 1995 no fue a causa de un hecho aislado que terminó con la firma del Decreto 1422; por el contrario, fue el resultado de años de intensos esfuerzos propiciados por muchas personas, que parecieron infructuosos en su momento, pero que a la larga se sumaron para lograr el cometido.

Al celebrar este nuevo aniversario, es valioso hacer memoria de todos aquellos aviadores que en el cumplimiento de su deber han ofrendado su vida por garantizar la de otros; hombres y mujeres que, convertidos en tripulantes de Dios en la tierra, tal y como lo profesa el *Himno de la Aviación del Ejército*, se transforman en los ángeles guardianes de los Soldados en tierra, que ven a sus hermanos aviadores como las alas en sus botas durante los momentos más difíciles de la batalla, brillando con júbilo y llenos de gloria en el inmenso horizonte de la patria. Reconocimiento y eterna gratitud a estos héroes que vertieron su sangre desde los cielos colombianos, para contribuir con desprendimiento a labrar un futuro mejor y libre de amenazas.

¡Gloria sobre el horizonte!

CAPÍTULO

1





Figura de la página anterior: Avión Farman F.40 de fabricación francesa adquirido por la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA), al que se nombró "Cartagena". Sus vuelos iniciaron a comienzos de 1920, sin embargo, su anticuado diseño elaborado en madera y tela y el tren de aterrizaje en ruedas —inconvenientes para las inadecuadas áreas de aterrizaje en el país para esa época— marcó la corta operación de esta y las demás aeronaves francesas adquiridas por la CCNA. El "Cartagena" se accidentó en abril de 1920, falleciendo el piloto francés Jacques Jourdanet (Arias, 2013). Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

Breves antecedentes de la aviación en Colombia (1911-1919)

1

1.1 Un sueño que se hace realidad

Tras un poco más de cien años, desde que un par de visionarios lograron levantar de manera controlada (piloteada) una estructura más pesada que el aire —elaborada en madera y tela—, a unos pocos centímetros del suelo durante tan solo 12 segundos, basta mirar hacia atrás para darse cuenta de los inmensos e importantes avances tecnológicos que actualmente se perciben en el mundo de la aviación.

Han pasado 106 años desde que los hermanos Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo en Kitty Hawk, zona costera de Carolina del Norte (Estados Unidos), con lo cual se consagraron para la historia como los pioneros en el arte de dominar un aeroplano para surcar los cielos. Después de cuatro intentos¹ realizados el 17 de diciembre de 1903 (figura 1), los hermanos Wright lograron al final del día volar durante 59 segundos, los cuales marcaron de manera definitiva los inicios de la aviación moderna en el mundo. Sin embargo, también es necesario reconocer los innumerables esfuerzos, investigaciones e intentos anteriores que hicieron posible que esa mañana del 17 de diciembre el Flyer I lograra levantar vuelo y hacer historia.

¹ El 17 de diciembre de 1903, los hermanos Wright lograron, por primera vez en la historia, volar de manera controlada un aeroplano. Esta hazaña se realizó, en un primer intento, hacia las 10:35 a. m. de ese jueves, logrando mantenerse en vuelo durante escasos 12 segundos y alcanzando una distancia de 37 metros. Al final del día y en un cuarto intento, la proeza de mantenerse en el aire se prolongó a 57 segundos y se cubrió una distancia de 260 metros. Esto se notificó mediante un telegrama por parte de Orville a su padre, el obispo Milton Wright, esa misma tarde (*World Digital Library*, <https://www.wdl.org/es/item/11372/>).

Durante estos primeros años, se lograron avances significativos después del logro de los hermanos Wright. Por ejemplo, en 1906, el brasileño Alberto Santos Dumont —radicado en Francia—, al parecer sin estar enterado de la hazaña alcanzada en Kitty Hawk tres años atrás, fabricó también aparatos más pesados que el aire que se convirtieron en las primeras aeronaves en volar con éxito en Europa. Tan solo tres años más tarde —en 1909—, los progresos en la aviación llevaron a cruzar por aire el canal de la Mancha, en Europa, y para 1919 se logró cruzar el océano Atlántico (Arias, 2013).

De esta manera, el mundo observaba atónito cómo en los primeros años del siglo XX se hacía realidad un sueño que, desde los inicios de la humanidad, parecía inalcanzable y que en innumerables ocasiones se empecinaba en cegar la vida de los aviadores que, a pesar de ello, no cesaban de luchar por alcanzar sus sueños: “El desafío de las alturas, como a Ícaro, continuó siendo cobrado

Figura 1. Registro fotográfico del aeroplano Flyer I, a las 10:35 a. m., pilotado por Orville Wright en su primer vuelo, mientras es observado por su hermano Wilbur, que corre junto a él.

Fuente: *First Flight, 120 feet in 12 seconds, 10:35 a.m.; Kitty Hawk, North Carolina*, Library of Congress, 1907 (<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/ppprs.00626>, obra de dominio público)



por los dioses; pilotos y hombres de negocio pagaron con su vida la osadía de volar como las aves” (Parra Restrepo, 1998, p. 101).

1.2 El auge de la aviación en Colombia

Los primeros años de la aviación en el mundo se enfocaron en realizar demostraciones que más bien parecían espectáculos circenses para cautivar a los pobladores que acudían como observadores. Colombia, por supuesto, no fue ajena a la curiosidad generada por estas máquinas voladoras, de forma que algunos ciudadanos prestantes de Bogotá, en compañía del empresario capitalino José Cicerón Castillo, a comienzos de 1911, contactaron al piloto francés Paul Miltgen y organizaron una presentación en la sabana de Bogotá. Para este fin, hicieron traer por barco una aeronave monoplano Blériot XI de fabricación francesa, muy conocida en la época por haber sido la máquina en la que se llevó a cabo el famoso vuelo que cruzó el canal de la Mancha a mediados de 1909, entonces pilotada por el propio fabricante, Louis Blériot. Desde luego, este anuncio generó una gran expectativa en la población capitalina que, aunque incrédula, esperaba con ansias poder presenciar el vuelo.

Sin embargo, el 25 de mayo de 1911, fecha programada para el espectáculo, la aeronave no pudo despegar, al parecer, por averías en el motor, pese a que se habían realizado algunas pruebas tres días atrás. Las fallas también se le atribuyeron a la altura de Bogotá, para la cual este avión, de un solo plano, no estaba acondicionado. Después de este suceso, Cicerón Castillo añadió un segundo plano en la parte superior, y le comunicó al público que la presentación se llevaría a cabo nuevamente el 24 de junio del mismo año. Lo cierto es que esta nueva prueba también fracasó (figura 2), dadas las condiciones de altitud propias de la capital colombiana (Arias, 2013).

A pesar de lo infortunado de este evento que marcó el inicio de la aviación en Colombia, la férrea intención de impulsar esta nueva actividad en el país no declinó: “José Cicerón Castillo dictó varias conferencias en Bogotá, Barranquilla y Medellín sobre cómo convertir a Colombia en precursora de la aviación militar en América Latina. Pese a sus esfuerzos e iniciativa, no causó el efecto esperado en el gobierno nacional, ni de los empresarios, que se asustaron con los costos del proyecto” (“Colombia al vuelo”, 2016). La respuesta

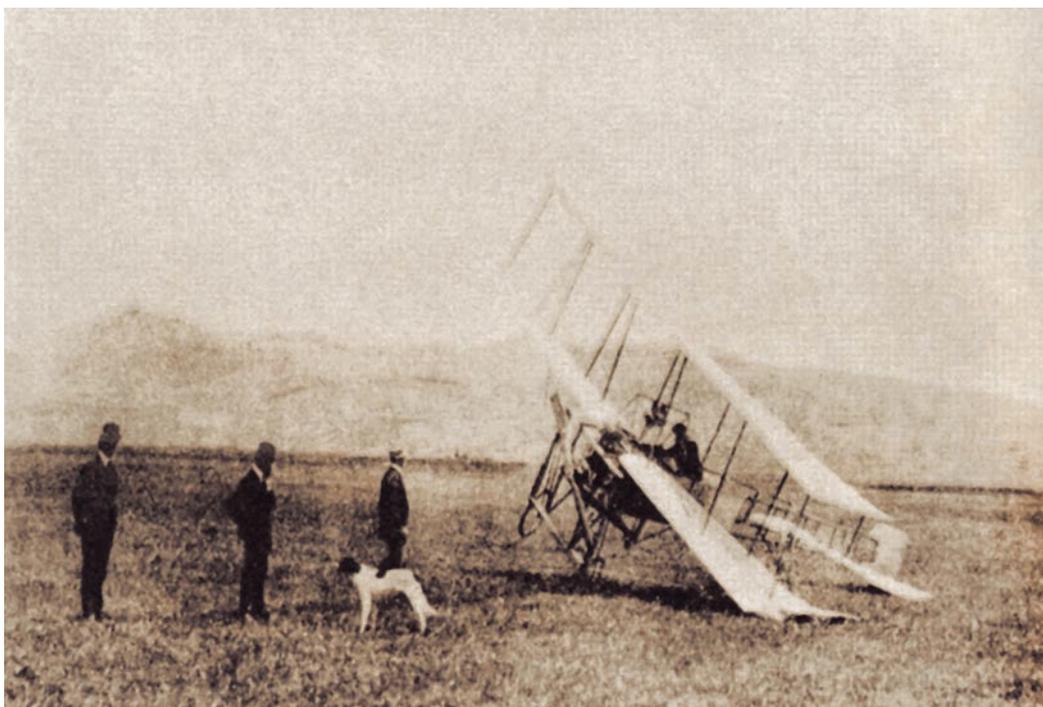


Figura 2. Aeronave Blériot acondicionada con un segundo plano por José Cicerón Castillo, en su intento por efectuar un vuelo a la altura de Bogotá (junio de 1911).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

afirmativa, no obstante, se lograría unos años más tarde en el seno del Ejército Nacional.

A finales de 1912, después de realizar vuelos en distintos países del Caribe, llegó a Colombia el piloto norteamericano George J. Schmitt, trayendo consigo su biplano Baldwin *Red Devil*², embalado en cajas de madera (Parra Restrepo, 1998). Fue este piloto quien realizó el primer vuelo documentado en territorio colombiano, hecho que se registró el 9 de diciembre de 1912 sobre la ciudad de Santa Marta; posteriormente voló en Barranquilla, el 29 del

² En los primeros años de la aviación en el mundo, el beneficio de las actividades de vuelo estaba relacionado con el negocio de hacer exhibiciones aéreas en las que se convocaba a espectadores al evento y se cobraba por el derecho a asistir. Una persona aprendía a volar y luego iba a diferentes ciudades a presentar el espectáculo, cuya novedad lograba concentrar un gran número de personas que pagaban por observar las proezas hechas por los pilotos. Tal fue el caso del piloto norteamericano Schmitt, primero en volar exitosamente una aeronave en Colombia (Arias de Greiff, comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

mismo mes. Un mes más tarde, el 26 de enero de 1913, el espectáculo se trasladó a Medellín (figura 3), después de llevar el aeroplano desde Barranquilla hasta Puerto Berrío, mediante una embarcación a vapor por el río Magdalena, y desde este lugar hasta la capital paisa a través de la línea férrea de Antioquia.

En los meses de febrero y marzo de 1913, George J. Schmitt se desplazó para efectuar sus espectáculos en Panamá y Guyana, después de lo cual regresó a Estados Unidos, en donde pereció el 1.º de septiembre de 1913, durante una de sus acostumbradas maniobras aéreas a sus escasos 21 años de edad (Arias, 2013).

1.3 Primeros intentos para crear una aviación militar en Colombia

En los años que siguieron al vuelo de George Schmitt en Colombia no se realizaron más espectáculos de este tipo, sin embargo, el interés por la aviación no disminuyó. Así, en 1916 se conformó el Club Colombiano de Aviación (CCA), integrado por un grupo de prestantes caballeros de la alta sociedad cachaca, de quienes podría afirmarse que constituyeron el punto de partida

Figura 3. Espectáculo generado a raíz del vuelo realizado por George Schmitt en Medellín, al que concurrió un gran número de pobladores paisas (Medellín, Antioquia, 26 de enero de 1913). Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



para el desarrollo de la actividad aeronáutica en el país. Del CCA hacían parte los señores Luis Eduardo Nieto Caballero y Nemesio Camacho, entre otros (Villalobos, 1993). Este grupo de notables miembros de la sociedad capitalina, llenos de interés, promovieron en el gobierno del momento la iniciativa de alentar y establecer la aviación en el país.

Sus impulsores, distinguidos caballeros, hombres de empresa e intelectuales, se percataron de la importancia de este nuevo medio de transporte en una nación de geografía accidentada. [...] El esfuerzo del Club Colombiano se dirigió en especial a convencer a los poderes públicos de la urgencia de estimular la aviación. Como coronación de estas labores se aprobó en el Congreso Nacional la Ley 15 de 1916 cuyas disposiciones estimularon los pasos iniciales del novedoso medio de transporte. (Parra Restrepo, 1998, p. 98)

Puesto que para ese entonces no existía ninguna empresa aérea constituida en el mundo como para hacer algo similar en Colombia, la iniciativa que se le presentó al entonces presidente José Vicente Concha consistió en el envío de un grupo de oficiales en comisión al exterior, miembros de las cuatro Armas con las que hasta ese momento contaba el Ejército Nacional, para que “estudiaran los nuevos procedimientos de guerra, los sistemas de armamento y de táctica, la aviación militar, administración del Ejército [...] y todas las demás cuestiones técnico-militares que el Ministerio de Guerra les señale” (Ley 15, 1916, art. 1). Así se plasmó en la citada ley, el 7 de septiembre de 1916, con la firma del presidente Concha y del ministro de Guerra, Salvador Franco.

Esta Comisión de Estudios Militares, como se denominó en la ley, contemplaba el envío de un grupo de personal compuesto por oficiales, suboficiales e incluso civiles para desarrollar un curso completo de aviación. Dicho personal estaba obligado, a su regreso, a prestar sus servicios como aviadores y también como directores y profesores de una escuela de aviación militar, escuela cuya creación estaba considerada en la Ley 15 de 1916, aunque sin fecha definida. Así mismo, estaba establecido que se debería contratar una misión extranjera, cuyo personal apoyaría en las labores de docencia, organización y dirección de esta nueva escuela del Ejército (Ley 15, 1916, arts. 7-8).

Pese a lo previsto en esta ley en cuanto a la aviación, no se pudo cumplir con lo establecido, a causa, por una parte, de la falta de recursos económicos para asignar a esta comisión y, por otra, al furor de la Gran Guerra que se desplegaba en Europa, lo que imposibilitaba el envío de personal a ese conti-

nente. Las actas de los debates llevados a cabo en las sesiones de la Cámara de Representantes, en días previos a la promulgación de la Ley 15, dejan en evidencia las dificultades para ponerse de acuerdo tanto en el Senado como en la Cámara, e incluso con el mismo ministro de Guerra, en cuanto al contenido del documento para el envío de los oficiales en comisión de estudios a Europa.

Inicialmente existía el obstáculo de la diferencia de criterios para la escogencia del personal que se debía enviar al Viejo Continente a recibir el entrenamiento de aviación. Algunos miembros del Parlamento argumentaban que los oficiales del Ejército tenían que ser de grados superiores, entre mayor y general, ya que uno de los compromisos al regreso de la comisión era el de fundar la escuela militar de aviación, y eran estos oficiales de alta jerarquía los llamados a cumplir la misión. Como contraparte, otros miembros de la Cámara de Representantes aducían inconvenientes presupuestales, ya que el envío de un general a Europa, por ejemplo, suponría un sueldo de 220 pesos mensuales, mientras que para el caso de un teniente solo habría que pagar 110 pesos (Cámara de Representantes, 1916). Desde luego, lo anterior era un punto a tener en cuenta, a raíz de la dificultad económica que se tenía en el país durante esa época. Asimismo, se aducía la falta de preparación de los oficiales superiores, quienes no habían recibido la preparación castrense en la Escuela Militar de Cadetes, de reciente fundación nueve años atrás (en 1907), sino que se habían hecho a su carrera de las armas con el respectivo ascenso por designaciones de tipo político. En cuanto al caso de los oficiales subalternos, los acalorados debates argumentaban mayor preparación profesional por el hecho de haber cursado sus estudios militares en esos claustros, lo cual permitiría un mejor aprovechamiento de la capacitación recibida durante la comisión de estudios en el exterior, razón por la que exponían las ventajas de enviar subtenientes, tenientes y capitanes (Cámara de Representantes, 1916).

Desde otro ángulo, se hacía referencia en los debates a un incremento sobre las asignaciones mensuales de los militares seleccionados para la comisión en el exterior, propuesto por el ministro de Guerra, correspondiente al 50% del sueldo. Sin embargo, él mismo expresaba que, teniendo en cuenta la guerra que se estaba viviendo en el continente europeo, ese sobresueldo sería insuficiente para unas condiciones dignas de manutención, ya que el costo de vida en esos momentos era mayor al tratarse de tiempos de guerra, además, para el gobierno era muy difícil cumplir con ese incremento por las

mencionadas razones económicas. Igualmente, se debatía sobre si era más conveniente el envío de una comisión de estudios al exterior conformada por militares colombianos o si presentaba mayores ventajas la contratación de una misión militar extranjera que hiciera lo propio en Colombia. Es de tener en cuenta que, para esos momentos, ya se encontraban en desarrollo las conversaciones para la contratación de una misión suiza, y algunos sectores del gobierno, sustentados en la dificultad económica del país, argumentaban que el sobrecosto ocasionado por el envío de oficiales a estudiar a Europa serviría de pretexto para derrumbar el proyecto (Cámara de Representantes, 1916).

No obstante, durante estos debates siempre estuvo presente un marcado interés por crear una aviación militar en Colombia, a lo cual se hacía referencia en los siguientes términos: “La formación de la Escuela de Aviación es una necesidad de todo punto de vista imperiosa si queremos formar un Ejército que corresponda a las necesidades del país” (Cámara de Representantes, 1916, p. 796). Así, lo que estaba ocurriendo mostraba un evidente interés por parte del alto gobierno para ponerse a la par con las naciones europeas que, cada vez con mayor impulso tras el inicio de la Primera Guerra Mundial, acogían dentro de la organización de sus ejércitos a la aviación militar (Figuerola Pedreros, 2018).

Pese a que finalmente no se logró el envío de oficiales a Europa para recibir entrenamiento de aviación, sí se sembró una importante semilla en el gobierno para que, tres años más tarde, se pudiera cumplir con el espíritu de la Ley 15 de 1916. Así, tuvieron que pasar más de ocho años para que en Colombia se pudiera observar nuevamente la gran hazaña de volar una aeronave, después del vuelo realizado por George J. Schmitt en la ciudad de Medellín el 26 de enero de 1913. La nueva ocasión fue protagonizada por el piloto norteamericano William Knox Martin, quien llegó contratado por los miembros del Club Colombiano de Aviación (CCA). El piloto norteamericano llegó con su aeroplano Curtiss (al que llamaba Jenny), elaborado básicamente en madera y tela³. Esta aeronave realizó un primer vuelo de prueba el 15 de junio de 1919 en Barranquilla. Tres días después, despegó de la capital del departamento de Atlántico para aterrizar en Puerto Colombia. Posteriormente el aeroplano fue embalado y transportado en barco desde allí

³ Esta aeronave fue comprada por los señores Ulpiano Valenzuela y Carlos Obregón, miembros del Club Colombiano de Aviación, quienes lo hicieron más por un capricho de niños ricos que por una firme intención de constituir una empresa de aviación en el país (Parra Restrepo, 1998).

hasta la población de Girardot, desde donde se embarcó en tren hacia Bogotá, adonde llegaría un par de días más tarde. Finalmente, el 10 de agosto de 1919, en la ciudad de Bogotá, se logró llevar a cabo tan esperado vuelo, contratado como parte de los festejos para el primer centenario de la Batalla de Boyacá⁴. De esta manera, el cielo capitalino fue testigo por primera vez en su historia del vuelo realizado por una aeronave, lo cual, desde luego, fue motivo de asombro por parte de la población asistente al evento (figura 4).



Figura 4. Fotografía del piloto William Knox Martin despegando en su aeronave Curtiss durante la exhibición en la ciudad de Bogotá (agosto de 1919).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

⁴ El vuelo de Knox Martin en Bogotá fue contratado por empresarios bogotanos, quienes escogieron los días 5 y 7 de agosto para el espectáculo, ya que se celebraban las fiestas patrias por los primeros 100 años de la Batalla del Puente de Boyacá. Sin embargo, estas fechas no se pudieron cumplir debido a la llegada tardía del avión Curtiss desde Girardot hasta Bogotá y la posterior demora generada para el ensamble de la aeronave. Finalmente, Knox Martin realizó un vuelo corto de prueba el 9 de agosto de 1919 y al día siguiente, pasadas las tres de la tarde, deslumbró a los expectantes capitalinos que esperaban ansiosos la presentación del vuelo. Como parte del espectáculo, el piloto norteamericano descendió sobre la Plaza de Bolívar dejando caer coronas de laurel sobre la estatua del libertador y recibiendo los aplausos y vítores de los asombrados cachacos, quienes se habían movilizado de diferentes lugares de la capital y habían pagado por la posibilidad de observar por primera vez tal hazaña. Knox Martin realizó una segunda presentación en Bogotá, el 16 de agosto del mismo año, en la que también causó gran asombro en la capital y fue objeto de reconocimientos por su intrepidez, tal como quedó registrado ampliamente, por ejemplo, en el diario *El Tiempo*. Knox Martin, sin embargo, se llevó una gran sorpresa por la dificultad de operar su aeronave en la altitud de Bogotá, razón por la cual no pudo cumplir con su promesa de llevar un pasajero durante las exhibiciones, como sí lo había hecho en Barranquilla, donde llevó al empresario colombiano Mario Santodomingo. Estas adversidades ocasionadas por la altura le impidieron realizar un vuelo previsto desde Bogotá hacia Tunja como parte del festejo patrio de esos días (*El Tiempo*, 1919, agosto 5, 10, 11 y 17).

Todos estos años en Colombia estuvieron marcados por el interés en la actividad aérea. Desde luego, se trataba de una novedad a nivel mundial que atraía la curiosidad especialmente de algunos notables ciudadanos. Este fue el caso de varios empresarios antioqueños, que vieron en esta actividad una oportunidad de negocio. Fue así como, para el mes de septiembre de 1919, decidieron conformar la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA), que, pese a su origen paisa, desarrolló sus operaciones por un poco más de dos años entre Barranquilla, Cartagena y Santa Marta⁵. Esta empresa de aviación se convirtió en la pionera en Colombia, seguida por la Sociedad Colombo-Alemana de Navegación Aérea (SCADTA), fundada el 5 de diciembre de 1919. Esta última era una compañía aérea con sede en Barranquilla, compuesta por empresarios colombianos en alianza con empresarios alemanes, quienes vieron la oportunidad de implementar el uso de hidroaviones a lo largo del río Magdalena para facilitar la comunicación entre las principales ciudades del Caribe y el interior del país (figura 5), situación que por aquellos días era bastante tediosa y demorada.

Este interés en la aviación por parte de grandes empresarios a nivel nacional fue observado por el gobierno central, que comprendió la necesidad de implementar un servicio aéreo militar, cuya importancia se había evidenciado en el desarrollo de la Primera Guerra Mundial en Europa⁶. Si bien esta necesidad ya había sido advertida mediante la Ley 15 de 1916, durante el mandato del presidente José Vicente Concha, esta vez todo confluía para que finalmente se creara esta nueva capacidad en el Ejército Nacional.

5 El corto tiempo que duró la operación de la CCNA se debió a los inconvenientes que tuvieron con los aviones franceses adquiridos (cuatro en total). Los primeros tres (Farman F40) eran aeronaves muy básicas y de materiales débiles, fabricados incluso antes de la Primera Guerra Mundial, que presentaron varios inconvenientes y terminaron accidentados y ocasionando muertes de pilotos y de algunos pasajeros. Estos aeroplanos tenían tren de aterrizaje con ruedas, pese a que para esa época Colombia no contaba con la infraestructura adecuada para su aterrizaje y despegue. De hecho, en algunas ocasiones, tuvieron que improvisar flotadores en el tren de aterrizaje para poder acuatizar en el río Magdalena. En cuanto a la cuarta aeronave (Farman F.60 Goliath), pese a ser más grande, bimotor y con mayor capacidad, no pudo desarrollar mayor operación, ya que la casa fabricante emitió un boletín en el que advertía de fallas en el motor. Fue así que después de varias decepciones, en diciembre de 1921 se dio por terminada la operación de la CCNA (Vargas, 2008).

6 “El uso masivo de aeronaves en la Primera Guerra Mundial, cambió la imagen del espacio aéreo de los escenarios de la guerra. La aviación como un arma independiente, modificó la tradicional imagen de separación de las esferas terrestre y marítima, ya que la guerra aérea no se desarrolla dentro de las operaciones exclusivamente de tierra y mar” (Peña Ortiz, 2015, p. 10).

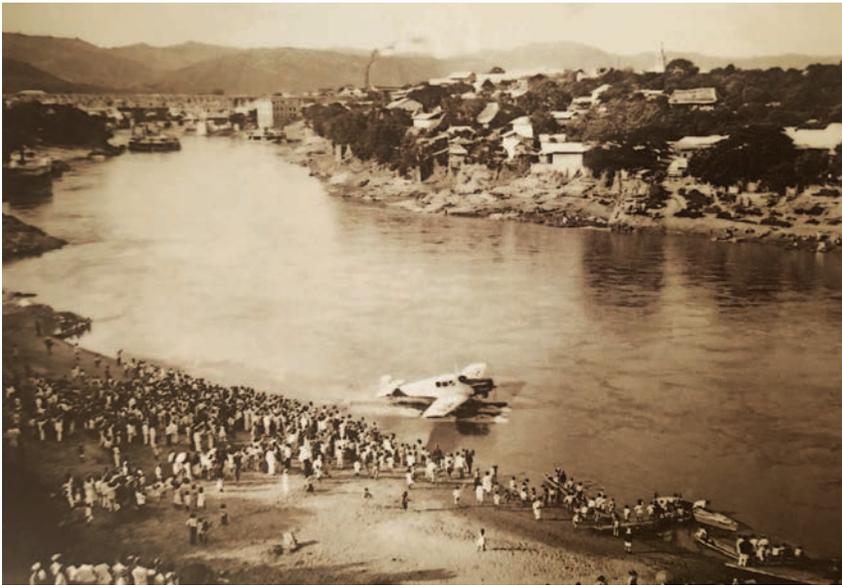


Figura 5. Operaciones de la recién creada SCADTA sobre el río Magdalena a orillas de la población de Flandes, Tolima, en donde más adelante se instalaría la Escuela Militar de Aviación del Ejército.
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

1.4 Unos años de incertidumbre

Durante el periodo presidencial de José Vicente Concha (1914-1918), se tuvo la intención de contratar una misión suiza para continuar con el proceso de profesionalización que, desde 1907, se había llevado a cabo en las Fuerzas Militares por parte de una misión militar chilena contratada por el gobierno del entonces presidente Rafael Reyes Prieto (Pizarro Leongómez, 1987).

El interés por que fuera una misión militar suiza radicaba en la similitud orográfica de ambos países (con predominio de zonas montañosas) y, principalmente, en la influencia prusiana de sus Fuerzas Militares, que era vista como adecuada en razón al interés del gobierno y del alto mando de continuar con el proyecto iniciado con la misión chilena de 1907⁷ (que había

⁷ La misión militar chilena que se encargó de la creación de la Escuela Militar de Cadetes en 1907, así como de algunos aspectos de la organización e instrucción en el Ejército, tenía una marcada influencia prusiana, gracias a una reforma militar que se hizo en ese país austral entre 1890 y 1903, con el apoyo de una misión militar alemana. Precisamente esta influencia prusiana fue transmitida a las tradiciones castrenses de los militares colombianos desde principios del siglo XX.

dejado bases doctrinarias en ese sentido). Con este fin, se firmó un convenio entre Colombia y Suiza en abril de 1917, en el que el país europeo ponía a disposición de Colombia tres oficiales de su Ejército para prestar sus servicios en lo relacionado con la profesionalización castrense de los militares colombianos (Helg, 1986). Sin embargo, este convenio no llegó a cumplirse, ya que, con el cambio de gobierno en 1918, tras la elección de Marco Fidel Suárez, se canceló el acuerdo, con la debida indemnización al gobierno suizo (Helg, 1986). Empero, dos años más tarde se contrataría una misión militar francesa para el surgimiento y desarrollo de la aviación del Ejército en el país.

En lo relacionado con la aviación militar, este tema no se volvió a considerar de nuevo —desde la promulgación de la Ley 15 de 1916, en la que se había considerado el envío de personal a Europa para tomar este tipo de entrenamiento—, con excepción de los debates llevados a cabo en la Cámara de Representantes, en los que finalmente se canceló esta intención. No obstante, se continuaron realizando diferentes vuelos y espectáculos aéreos en los cielos de la patria promovidos por empresarios interesados en el tema. Fue así que el gobierno se vio en la necesidad de regular, aunque de manera general, las novedosas actividades relacionadas con aeronaves. En este sentido, el 20 de junio de 1919, se firmó, por parte del presidente Marco Fidel Suárez, el Decreto 1251 (Congreso de Colombia, 1919), que establecía las determinaciones sobre la aviación en el territorio de la república. Entre otras cosas, el decreto definió que se debía

(...) registrar la nave en la alcaldía del municipio de donde hubiera de emprender el primer vuelo. El registro contendrá: el nombre completo del empresario y del piloto; la fábrica del aparato, el nombre o número con que se le distinga, que debe estar en parte muy visible del aparato, etc., capacidad o peso que pueda transportar y el tráfico a que se le destina. (Congreso de Colombia, 1919)

En efecto, el Decreto 1251 advertía en el gobierno el interés por regular, aunque de manera preliminar, la actividad aérea que para ese momento aún no se instalaba en el país, más allá de los vuelos de espectáculo realizados previamente. Vale la pena recordar que la primera compañía aérea (la CCNA) se fundó en septiembre de 1919. No obstante, el gobierno se estaba preparando para tal emprendimiento, pues dejaba ver entre líneas, en la mencionada

norma, la proyección de nuevos documentos para reglamentar la aviación en el futuro. Este documento se constituyó, entonces, como el primer escrito normativo en Colombia en este sentido.

Esta responsabilidad inicial para el control de la aviación en el país fue puesta en cabeza del Ministerio de Gobierno de la época; más tarde sería designado para ello el Ministerio de Guerra, a cargo directo de un oficial del Ejército.

Con estos antecedentes, más el emprendimiento de las dos empresas de aviación recientemente creadas en septiembre y diciembre de 1919 —que ya operaban tímidamente en Colombia—, y la finalización de la Primera Guerra Mundial (donde se evidenció la importancia militar de una aviación), estaba listo entonces el escenario para el nacimiento de la capacidad aérea militar en el país dentro del Ejército Nacional, tal y como se había previsto desde 1916.

CAPÍTULO

2





Figura de la página anterior: Grupo de alumnos civiles que recibieron entrenamiento como mecánicos de aviación en la primera Escuela Militar de Aviación. De izquierda a derecha: Camilo Samper, P. Clement, Calderón Umaña, el instructor francés Jean Jonnart y J. Bohada; arriba apoyado en el avión Caudron G.3, el cadete Benjamín Méndez Rey. Flandes, 1921.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 106, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor

Nacimiento y evolución de la aviación militar en Colombia (1919-1932)

2

2.1 El surgimiento de la Quinta Arma del Ejército

La aviación en el Ejército surge a raíz del creciente interés tanto del gobierno nacional como de varios empresarios colombianos que veían en esta actividad una opción de desarrollo para el país. También era evidente la motivación del alto gobierno y de la rama legislativa para robustecer las capacidades del Ejército, tal como se observaba en otros países europeos que terminaron fortalecidos después de la Gran Guerra.

En este sentido, el 20 de julio de 1919 en el Congreso de la República se presentó un Proyecto de Ley que definía la necesidad de crear definitivamente la Aviación del Ejército. Así, en las Memorias de Guerra presentadas en dicha propuesta legislativa se mencionaba lo siguiente:

Los progresos alcanzados por la aviación y el empeño puesto por casi todos los países americanos para adoptarla al servicio de sus ejércitos, ya como un nuevo elemento ofensivo, ya como un medio eficaz de exploración, determinarán al gobierno a suscitar en esta ocasión ante las honorables cámaras, para que se disponga lo que se crea conveniente, el problema de su aplicación en nuestro Ejército. Para este fin, en oportunidad se presentará un proyecto de ley para la fundación de una escuela militar de aviación al alcance de los recursos que se puedan aplicar. (Escuela de Aviación del Ejército [ESAVE], 2015, p. 19)

De esta manera, el 31 de diciembre de 1919 fue firmada por el presidente Marco Fidel Suárez y por su ministro de Guerra, Jorge Roa, la Ley 126 de 1919 (figura 6), la cual concretaba el anhelo de que el Ejército Nacional contara con una capacidad que había demostrado contundencia en los cielos europeos durante la Primera Guerra Mundial.

REPUBLICA DE COLOMBIA	
DIARIO OFICIAL	
AÑO LVI	Bogotá, jueves 8 de enero de 1920
	Número 17016
CONTENIDO	
PODER LEGISLATIVO	
<p>Ley 126 de 1919, "por la cual se promuevan los artículos 23 y 24 de la Ley 23 de 1916 sobre subarmamento y armamento" 17</p> <p>Ley 126 de 1919, "por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre aviación" 17</p> <p>Ley 127 de 1919, "por la cual se adiciona el artículo 14 de la Ley 23 de 1916" 17</p> <p>Ley 128 de 1919, "por la cual se tributa honorarios al doctor Julio Garvito A. y se dan autorizaciones al Gobierno" 11</p>	<p>Fig. 1</p> <p>El Congreso de Colombia decreta: El Poder Ejecutivo—Bogotá, diciembre 31 de 1919. Publicados y ejecutados.</p> <p>MARCO FIDEL SUÁREZ—El Ministro de Guerra, Jorge ROA.</p> <p>LEY 126 de 1919 (diciembre 31). "Por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre aviación."</p> <p>El Congreso de Colombia decreta: Artículo 1º. Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar el arma de aviación, en todo lo relativo a dotaciones de personal, ordenamiento, grado, servicios que deban desempeñar, reclutamiento, movilización y demás disposiciones que deban caracterizar esta arma.</p> <p>Artículo 2º. Autorízase al Gobierno para adquirir las dotaciones necesarias de materias y demás elementos, cuya venta se incluire en el presupuesto de rentas y gastos de la próxima vigencia.</p> <p>Artículo 3º. Créase la Escuela Militar de Aviación con el objeto de formar los pilotos que deban integrar la quinta arma del Ejército Nacional. A tal fin el Poder Ejecutivo podrá disponer, provisionalmente, como anexa a la Escuela Militar de Cadetes.</p> <p>Artículo 4º. La Escuela Militar de Aviación se constituirá con el siguiente personal: De Piloto Jefe: Un Profesor de Maestría. Profesores civiles y militares que sean necesarios. Oficiales auxiliares. Dos Jefes de taller. Dichos auxiliares tendrán: Ocho obreros. El personal de asistentes indispensable para atender al servicio de las máquinas, a razón de ocho por cada una.</p> <p>Artículo 5º. Como material de vuelo tendrá la Escuela un sueldo de cuatro aeroplanos; y como material de instrucción uno o dos aparatos de segunda clase, y uno de gran vuelo de doble control.</p> <p>Artículo 6º. El Poder Ejecutivo procederá a contratar el Piloto Jefe y al Profesor de Maestría, a pagar los sueldos militares y el material necesario para la institución de los hangares y talleres.</p> <p>Artículo 7º. Para atender al gasto que ocasiona la creación de la Escuela Militar de Aviación se considerará incluido en el Presupuesto de gastos vigentes la partida de cinco mil quinientos mil (5.000) pesos, que se contribuirá de la manera siguiente: Para sueldos del Piloto Jefe, en su totalidad, en un año 5.000 Para sueldos del Profesor de Maestría, en un año 3.600 Para el pago de honorarios, en un año 2.400 Para el sueldo de Jefe de taller, en un año 7.200 Para el pago de Jefe de taller, aprendizaje, material, obreros y otros, en un año 10.000 Para compra de materiales, en un año 10.000 Para gastos (salta) y otros, en un año 10.000 Para instalación de hangares y talleres, en un año 10.000 Para gastos de escritorio, material y remuneración de tramitantes, en un año 2.000 Para viáticos 1.740 Suma 170.000</p> <p>Artículo 8º. Facítase al Poder Ejecutivo para sus orgánicos y reglamentos la Escuela Militar de Aviación en la forma más conveniente para la Nación.</p> <p>Artículo 9º. Devuélvase la partida de diez mil quinientos (10.000) que suena que se considerará incluida en el Presupuesto de gastos vigentes, y equívoca, para el sostenimiento de salarios a los oficiales de Aviación.</p> <p>Artículo 10. Las Empresas de Aviación particular que se obligaron a suministrar al Gobierno sobre las adquisiciones o introducciones que hacen al país de aparatos de vuelo, explosivos, sus accesorios, materiales, obras que constituyen equipos de vuelo y start-ups, personal de aviación, indumentaria o sus partes, sobre la base del costo de adquisición, según facturas, presupuestos y estados.</p> <p>Artículo 11. La Nación podrá, en caso de guerra, hacer por su servicio todos los elementos de aviación, indumentaria o sus partes, sobre la base del costo de adquisición, según facturas, presupuestos y estados.</p> <p>Artículo 12. Queda prohibido efectuar vuelos o maniobras sobre los ciudades, adosadas o puntos militares, sin previo permiso de las autoridades militares en donde haya tropas, y en los demás no de la primera autoridad pública.</p> <p>Artículo 13. Los aeroplanos o compra de vuelo y start-ups sobre aerodromos fuera del territorio de las ciudades.</p> <p>Artículo 14. Los aviones o máquinas particulares deben ser pintados con colores distintos a los de las máquinas militares y tener distintivos que los identifiquen abundantemente de día.</p> <p>Artículo 15. Queda prohibido entrar los extranjeros por líneas divididas de las rutas que se establezcan y sólo como viajeros comunes por las líneas aéreas y obtener el servicio regular.</p> <p>Artículo 16. El Poder Ejecutivo extenderá el servicio de correos ha disposición de la provincia que así lo solicitare, a partir desde su acuerdo. Dado en Bogotá a treinta y uno de diciembre de mil novecientos diecinueve y nueve.</p> <p>El Presidente del Senado, ANTONIO GAITÁN.—El Presidente de la Cámara de Representantes, LEON A. MARÍN ARIZA.—El Secretario del Senado, JULIO B. PASTORVENO.—El Secretario de la Cámara de Representantes, FERNANDO HERRERA BUSTOZA.</p> <p>Poder Ejecutivo—Bogotá, diciembre 31 de 1919. Publicados y ejecutados.</p> <p>MARCO FIDEL SUÁREZ—El Ministro de Guerra, Jorge ROA.</p> <p>LEY 127 de 1919 (diciembre 31). "Por la cual se adiciona el artículo 14 de la Ley 23 de 1916."</p> <p>El Congreso de Colombia decreta: Artículo 1º. Declárase que los gastos relativos a utilidad pública para desarrollar la propaganda aérea, o reconocida de los datos aéreos que se hallen situados en el Distrito de Bogotá, y que sean necesarios para la adquisición o mantenimiento de una central, capital de la República.</p> <p>Artículo 2º. Las sumas asignadas a que haya lugar en los casos de propaganda a que se refiere esta Ley, serán repartidas igualmente en consideración la ley que en el artículo 2º de la Ley 21 de 1917, ítem de las demás disposiciones legales que rigen sobre el asunto.</p> <p>Artículo 3º. Queda en esta vigencia abolido el artículo 1º de la Ley 21 de 1917.</p> <p>Artículo 4º. Esta Ley regará desde su promulgación.</p> <p>Dado en Bogotá a treinta y uno de diciembre de mil novecientos diez y nueve.</p> <p>El Presidente del Senado, ANTONIO GAITÁN.—El Presidente de la Cámara de Representantes, LEON A. MARÍN ARIZA.—El Secretario del Senado, JULIO B. PASTORVENO.—El Secretario de la Cámara de Representantes, FERNANDO HERRERA BUSTOZA.</p> <p>Poder Ejecutivo—Bogotá, diciembre 31 de 1919. Publicados y ejecutados.</p> <p>MARCO FIDEL SUÁREZ—El Ministro de Guerra, Jorge ROA.</p> <p>LEY 128 de 1919 (diciembre 31). "Por la cual se promuevan los artículos 23 y 24 de la Ley 23 de 1916 sobre subarmamento y armamento."</p> <p>El Congreso de Colombia decreta: Artículo 1º. La antigüedad en cada grado militar se computará por el tiempo de permanencia del militar en servicio activo, y computará a su vez como el tiempo del servicio de reserva, y el de los 100 días de licencia, empadronamiento y rehabilitación desde la fecha de su reinstatación o reincorporación.</p> <p>Si hubiere igualdad de fechas en los depósitos o subarmamentos de varios Oficiales de un mismo grado, se ordena en cuenta para establecer el ordenamiento, los fechas de los reclutamientos o depósitos que precedieron al grado anterior; y si en todo los reclutamientos anteriores en la Escuela Militar, el orden de colocación según el reclutamiento.</p> <p>Artículo 2º. El Gobierno no expedirá los depósitos de Oficiales hasta el grado de Mayor, sino en caso de decreto de amparo, y de Fuero de Consejo General, cuando el aumento haya sido aprobado por el Senado de la República.</p> <p>Los Oficiales de Suboficiales se computarán con el subarmamento hecho por la autoridad militar y con el Gobierno haya autorizado para hacerlo, que la certificación del Jefe de los Archivos del Ejército, en los cuales debe constar el subarmamento de los individuos en los lista de revista del Cuerpo o en el caso en que haya perdido sus servicios con el grado que se quiere recuperar. Toda modificación en el rango de Oficiales se hará de conformidad con el rango y salario del puesto a que se desista el subarmado, y no está admisible la prueba de servicios para la recuperación de grados militares.</p> <p>Artículo 3º. Queda en los términos anteriores reemplazados los artículos 23 y 24 de la Ley 23</p>
PODER EJECUTIVO	
<p>Ley 126 de 1919, "por la cual se promuevan los artículos 23 y 24 de la Ley 23 de 1916 sobre subarmamento y armamento" 17</p> <p>Ley 126 de 1919, "por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre aviación" 17</p> <p>Ley 127 de 1919, "por la cual se adiciona el artículo 14 de la Ley 23 de 1916" 17</p> <p>Ley 128 de 1919, "por la cual se tributa honorarios al doctor Julio Garvito A. y se dan autorizaciones al Gobierno" 11</p>	<p>Fig. 1</p> <p>El Congreso de Colombia decreta: El Poder Ejecutivo—Bogotá, diciembre 31 de 1919. Publicados y ejecutados.</p> <p>MARCO FIDEL SUÁREZ—El Ministro de Guerra, Jorge ROA.</p> <p>LEY 126 de 1919 (diciembre 31). "Por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre aviación."</p> <p>El Congreso de Colombia decreta: Artículo 1º. Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar el arma de aviación, en todo lo relativo a dotaciones de personal, ordenamiento, grado, servicios que deban desempeñar, reclutamiento, movilización y demás disposiciones que deban caracterizar esta arma.</p> <p>Artículo 2º. Autorízase al Gobierno para adquirir las dotaciones necesarias de materias y demás elementos, cuya venta se incluire en el presupuesto de rentas y gastos de la próxima vigencia.</p> <p>Artículo 3º. Créase la Escuela Militar de Aviación con el objeto de formar los pilotos que deban integrar la quinta arma del Ejército Nacional. A tal fin el Poder Ejecutivo podrá disponer, provisionalmente, como anexa a la Escuela Militar de Cadetes.</p> <p>Artículo 4º. La Escuela Militar de Aviación se constituirá con el siguiente personal: De Piloto Jefe: Un Profesor de Maestría. Profesores civiles y militares que sean necesarios. Oficiales auxiliares. Dos Jefes de taller. Dichos auxiliares tendrán: Ocho obreros. El personal de asistentes indispensable para atender al servicio de las máquinas, a razón de ocho por cada una.</p> <p>Artículo 5º. Como material de vuelo tendrá la Escuela un sueldo de cuatro aeroplanos; y como material de instrucción uno o dos aparatos de segunda clase, y uno de gran vuelo de doble control.</p> <p>Artículo 6º. El Poder Ejecutivo procederá a contratar el Piloto Jefe y al Profesor de Maestría, a pagar los sueldos militares y el material necesario para la institución de los hangares y talleres.</p> <p>Artículo 7º. Para atender al gasto que ocasiona la creación de la Escuela Militar de Aviación se considerará incluido en el Presupuesto de gastos vigentes la partida de cinco mil quinientos mil (5.000) pesos, que se contribuirá de la manera siguiente: Para sueldos del Piloto Jefe, en su totalidad, en un año 5.000 Para sueldos del Profesor de Maestría, en un año 3.600 Para el pago de honorarios, en un año 2.400 Para el sueldo de Jefe de taller, en un año 7.200 Para el pago de Jefe de taller, aprendizaje, material, obreros y otros, en un año 10.000 Para compra de materiales, en un año 10.000 Para gastos (salta) y otros, en un año 10.000 Para instalación de hangares y talleres, en un año 10.000 Para gastos de escritorio, material y remuneración de tramitantes, en un año 2.000 Para viáticos 1.740 Suma 170.000</p> <p>Artículo 8º. Facítase al Poder Ejecutivo para sus orgánicos y reglamentos la Escuela Militar de Aviación en la forma más conveniente para la Nación.</p> <p>Artículo 9º. Devuélvase la partida de diez mil quinientos (10.000) que suena que se considerará incluida en el Presupuesto de gastos vigentes, y equívoca, para el sostenimiento de salarios a los oficiales de Aviación.</p> <p>Artículo 10. Las Empresas de Aviación particular que se obligaron a suministrar al Gobierno sobre las adquisiciones o introducciones que hacen al país de aparatos de vuelo, explosivos, sus accesorios, materiales, obras que constituyen equipos de vuelo y start-ups, personal de aviación, indumentaria o sus partes, sobre la base del costo de adquisición, según facturas, presupuestos y estados.</p> <p>Artículo 11. La Nación podrá, en caso de guerra, hacer por su servicio todos los elementos de aviación, indumentaria o sus partes, sobre la base del costo de adquisición, según facturas, presupuestos y estados.</p> <p>Artículo 12. Queda prohibido efectuar vuelos o maniobras sobre los ciudades, adosadas o puntos militares, sin previo permiso de las autoridades militares en donde haya tropas, y en los demás no de la primera autoridad pública.</p> <p>Artículo 13. Los aeroplanos o compra de vuelo y start-ups sobre aerodromos fuera del territorio de las ciudades.</p> <p>Artículo 14. Los aviones o máquinas particulares deben ser pintados con colores distintos a los de las máquinas militares y tener distintivos que los identifiquen abundantemente de día.</p> <p>Artículo 15. Queda prohibido entrar los extranjeros por líneas divididas de las rutas que se establezcan y sólo como viajeros comunes por las líneas aéreas y obtener el servicio regular.</p> <p>Artículo 16. El Poder Ejecutivo extenderá el servicio de correos ha disposición de la provincia que así lo solicitare, a partir desde su acuerdo. Dado en Bogotá a treinta y uno de diciembre de mil novecientos diez y nueve.</p> <p>El Presidente del Senado, ANTONIO GAITÁN.—El Presidente de la Cámara de Representantes, LEON A. MARÍN ARIZA.—El Secretario del Senado, JULIO B. PASTORVENO.—El Secretario de la Cámara de Representantes, FERNANDO HERRERA BUSTOZA.</p> <p>Poder Ejecutivo—Bogotá, diciembre 31 de 1919. Publicados y ejecutados.</p> <p>MARCO FIDEL SUÁREZ—El Ministro de Guerra, Jorge ROA.</p> <p>LEY 127 de 1919 (diciembre 31). "Por la cual se adiciona el artículo 14 de la Ley 23 de 1916."</p> <p>El Congreso de Colombia decreta: Artículo 1º. Declárase que los gastos relativos a utilidad pública para desarrollar la propaganda aérea, o reconocida de los datos aéreos que se hallen situados en el Distrito de Bogotá, y que sean necesarios para la adquisición o mantenimiento de una central, capital de la República.</p> <p>Artículo 2º. Las sumas asignadas a que haya lugar en los casos de propaganda a que se refiere esta Ley, serán repartidas igualmente en consideración la ley que en el artículo 2º de la Ley 21 de 1917, ítem de las demás disposiciones legales que rigen sobre el asunto.</p> <p>Artículo 3º. Queda en esta vigencia abolido el artículo 1º de la Ley 21 de 1917.</p> <p>Artículo 4º. Esta Ley regará desde su promulgación.</p> <p>Dado en Bogotá a treinta y uno de diciembre de mil novecientos diez y nueve.</p> <p>El Presidente del Senado, ANTONIO GAITÁN.—El Presidente de la Cámara de Representantes, LEON A. MARÍN ARIZA.—El Secretario del Senado, JULIO B. PASTORVENO.—El Secretario de la Cámara de Representantes, FERNANDO HERRERA BUSTOZA.</p> <p>Poder Ejecutivo—Bogotá, diciembre 31 de 1919. Publicados y ejecutados.</p> <p>MARCO FIDEL SUÁREZ—El Ministro de Guerra, Jorge ROA.</p> <p>LEY 128 de 1919 (diciembre 31). "Por la cual se promuevan los artículos 23 y 24 de la Ley 23 de 1916 sobre subarmamento y armamento."</p> <p>El Congreso de Colombia decreta: Artículo 1º. La antigüedad en cada grado militar se computará por el tiempo de permanencia del militar en servicio activo, y computará a su vez como el tiempo del servicio de reserva, y el de los 100 días de licencia, empadronamiento y rehabilitación desde la fecha de su reinstatación o reincorporación.</p> <p>Si hubiere igualdad de fechas en los depósitos o subarmamentos de varios Oficiales de un mismo grado, se ordena en cuenta para establecer el ordenamiento, los fechas de los reclutamientos o depósitos que precedieron al grado anterior; y si en todo los reclutamientos anteriores en la Escuela Militar, el orden de colocación según el reclutamiento.</p> <p>Artículo 2º. El Gobierno no expedirá los depósitos de Oficiales hasta el grado de Mayor, sino en caso de decreto de amparo, y de Fuero de Consejo General, cuando el aumento haya sido aprobado por el Senado de la República.</p> <p>Los Oficiales de Suboficiales se computarán con el subarmamento hecho por la autoridad militar y con el Gobierno haya autorizado para hacerlo, que la certificación del Jefe de los Archivos del Ejército, en los cuales debe constar el subarmamento de los individuos en los lista de revista del Cuerpo o en el caso en que haya perdido sus servicios con el grado que se quiere recuperar. Toda modificación en el rango de Oficiales se hará de conformidad con el rango y salario del puesto a que se desista el subarmado, y no está admisible la prueba de servicios para la recuperación de grados militares.</p> <p>Artículo 3º. Queda en los términos anteriores reemplazados los artículos 23 y 24 de la Ley 23</p>

Figura 6. Página del *Diario Oficial* en el que se publicó la Ley 126 de 1919, mediante la cual se activó en el Ejército la Quinta Arma.

Fuente: *Diario Oficial* n.º 17016, Bogotá, 8 de enero de 1920, p. 2. Biblioteca Luis Ángel Arango

Esta ley ordenaba que en las filas del Ejército Nacional se introdujera una nueva Arma¹, que sería la quinta dentro de la Fuerza, tal como se describe en su artículo primero. Sin embargo, hasta ese momento en el Ejército no había personal capacitado para integrar de inmediato esta Arma, razón por la cual dentro de la misma Ley 126 se ordenó la creación de una “Escuela Militar de Aviación con el objeto de formar los pilotos que deban integrar la quinta arma del Ejército Nacional. A juicio del Poder Ejecutivo esta Escuela podrá funcionar, provisionalmente, como anexa a la Escuela Militar de Cadetes” (art. 4º).

De esta manera, se establecieron las directrices para que, un año más tarde, se firmara el Decreto 2247 del 23 de diciembre de 1920, con el cual se creó la primera Escuela para los aviadores de la Fuerza, predecesora histórica de la actual Escuela de Aviación del Ejército (ESAVE). La intención principal de este decreto presidencial fue la de “preparar el personal necesario para el funcionamiento y organización de la quinta arma del Ejército” (1920, art. 1º). Igualmente, esta norma le asignó el nombre de Escuela Militar de Aviación, pese a que en los años siguientes en ocasiones fuese llamada de manera equivocada por algunos como “Escuela de Aviación Militar”.

El espíritu de este decreto, no obstante, era algo difícil de ejecutar en el momento, ya que las técnicas militares de aviación apenas se estaban estructurando en el mundo, después de la experiencia adquirida en la Primera Guerra Mundial, que había terminado apenas dos años atrás. Entonces, el gobierno colombiano se dio a la tarea de traer una misión francesa con la experiencia necesaria para dirigir la organización de la Quinta Arma y dar el entrenamiento requerido en los temas de aviación a los alumnos aviadores del Ejército, a partir de la experiencia ganada por este país en la Gran Guerra. Todo esto se amparaba en lo establecido por la Ley 15 de 1916, en cuyo artículo 8º se facultaba al presidente de la república para contratar en el exterior al

1 Hasta el 31 de diciembre de 1919, el Ejército de Colombia solo contaba con cuatro Armas, a saber: Infantería, Caballería, Artillería, e Ingenieros y Tren. Estas Armas corresponden a diferentes especialidades dentro de la Fuerza, con misiones específicas y capacidades particulares para participar en un determinado teatro de operaciones. En la actualidad, durante el último año de Escuela Militar, los cadetes y los alumnos de la Escuela de Suboficiales seleccionan su Arma, como parte de su preparación previa diferencial antes del ascenso a Subteniente o Cabo Tercero.

personal de instructores que considerara convenientes para el establecimiento de la Escuela Militar de Aviación.

Es pertinente recordar que, en 1917, durante el gobierno de José Vicente Concha, se tuvo la intención de traer con este propósito una misión militar de origen suizo, como se mencionó en el capítulo anterior. No obstante, gracias a las buenas relaciones existentes entre el presidente Marco Fidel Suárez y su homólogo francés, Alexandre Millerand, se acordó la llegada de la misión francesa (constituida por pilotos veteranos, probados en guerra en los cielos europeos) para orientar el inicio de la aviación militar en el país (Congreso de la República de Colombia [Proyecto de Ley n.º 63], 2017)². Asimismo, se acordó la compra de las primeras aeronaves militares en Colombia a este mismo país.

Francia desarrolló (al igual que ocurrió en Colombia) la aviación militar como un Arma dentro del Ejército de tierra. Sin embargo, en el caso francés, el nacimiento de esta Arma se había presentado once años atrás, en 1909, recién descubierta esta capacidad, con lo cual se convirtió en el primer país en el mundo en dotar de este poder aéreo a su Ejército. Posteriormente, en 1934, esta especialidad se separó para constituirse de manera independiente como la Fuerza Aérea Francesa. La industria aeronáutica gala se caracterizaba en toda Europa por sus grandes avances y producción de aeronaves, lo que la posicionó como un referente indiscutible para el mundo.

Ahora bien, para el 10 de diciembre de 1920, el gobierno nacional ordenó la conformación de una sección encargada de los temas relacionados con la aviación militar de la república, controlada directamente por el Ministerio de Guerra. Esta sección se organizó con personal tomado en comisión del servicio del Ejército Nacional (Decreto 2172, 1920). Adicionalmente, se preveía que estaría a cargo el jefe de la misión militar, sin embargo, esto no ocurrió y la sección de aviación, desde sus inicios, estuvo a cargo de oficiales del Ejército dentro del Ministerio de Guerra.

2 Con respecto a la contratación de esta misión francesa, el diario *El Tiempo* publicó, el 27 de mayo de 1923 —un año después de que se diera por terminado este servicio—, una crítica relacionada con el fracaso de este esfuerzo, en la que aludía a que en el contrato no se había tenido en cuenta al gobierno francés, sino que se había realizado particularmente con un oficial retirado de la Aviación del Ejército de Francia, quien a su vez reunió un grupo de pilotos y técnicos. Sin embargo, en lo investigado por el autor de esta obra, no se encontró documentación que comprobara estas críticas, salvo la mención de la misma nota periodística por parte de Atehortúa Cruz (2009a).

Dentro de las responsabilidades asignadas por el Decreto 2172 de 1920, la sección de aviación se encargaría de la recepción del material aeronáutico que llegaría de Francia a principios de 1921. Para el funcionamiento de esta nueva dependencia, el gobierno nacional continuó asignando partidas presupuestales dentro de los rubros destinados al Ejército Nacional, como se puede observar en diversos decretos presidenciales de los años siguientes (Decreto 2172, 1920).

2.2 La Escuela Militar de Aviación de Flandes

Casi un año después de haberse promulgado la Ley 126 de 1919, llegó a Colombia (en noviembre de 1920) la misión francesa, con el propósito de organizar la Escuela Militar de Aviación (*El Tiempo*, 1920, noviembre 18). Al mando de esta misión se encontraba el coronel del Ejército francés René Adolphe Dominique Guichard, un avezado piloto militar formado en aviación desde 1912, participante de la Primera Guerra Mundial y miembro de la Legión de Honor Francesa. Junto a él, llegaron también los pilotos instructores Jean Jounard, Paul Poillot y José Island, y los mecánicos instructores Gervais Sounier, Javier Monod y Lucien Schlosser, quienes también habían participado en la Gran Guerra (Forero Racines, 1981).

Para la instalación de esta nueva escuela del Ejército de Colombia se escogió la población de Flandes, en el departamento del Tolima (figura 7), específicamente en terrenos de la Hacienda San Luis, a orillas del río Magdalena (Arias, 2013). La razón fundamental para la escogencia de Flandes era la cercanía con el río Magdalena, que era empleado en la época como principal vía de transporte entre el interior del país y la Costa Atlántica. Además, desde este punto había un sistema de transporte (de pasajeros y de carga) hacia la capital, mediante el ferrocarril que unía Girardot con Bogotá³. Es importante tener en cuenta que, para ese momento, en ese mismo lugar, la compañía

3 Para las primeras décadas del siglo XX, Colombia contaba con una subdesarrollada red ferroviaria, que se complementaba con el transporte fluvial empleando barcos a vapor, especialmente, por el río Magdalena. Sin embargo, el cauce de este río, el principal del país, no era navegable en todo su recorrido ni durante todo el año. La comunicación desde Barranquilla hasta Girardot podía tardar aproximadamente dos semanas, y desde Girardot hasta Bogotá eran necesarias un par de jornadas más en tren. Se trataba, entonces, de una travesía desgastante y engorrosa, que iba a mejorar ostensiblemente gracias al transporte aéreo (Arias de Greiff, comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

aérea SCADTA había instalado un puerto a orillas del río Magdalena y, para inicios de 1921, cuando se inauguró la Escuela, ya llevaba cerca de un año operando con transporte de personal y de carga entre la Costa Atlántica y el interior del país. Para este fin, empleaba hidroaviones que se valían de la gran longitud del río Magdalena para efectuar sus aterrizajes y despegues. Este punto geográfico era, además, un lugar que por su baja altitud ofrecía las condiciones de rendimiento adecuadas para el vuelo de las anticuadas aeronaves con las que se contaba para la época. Se trataba de aeronaves francesas monomotor Caudron G.3, Caudron G.4 y Nieuport Delage 11, que fueron adquiridas por el gobierno colombiano como parte del mismo contrato con la misión militar francesa.

Si bien el Decreto 2247 de 1920 ordenaba la inauguración de la Escuela en Flandes, Tolima, para el día 1.º de febrero de 1921, desde la misma llegada de la misión francesa, a mediados del año anterior —y con la asignación del personal de alumnos destinados por parte del Ejército Nacional—, se iniciaron las labores de alistamiento de todo lo necesario para la naciente Quinta Arma. Para la organización de los predios en donde se fundó la Escuela, fue necesario que el mismo personal de alumnos designados por el ejecutivo, bajo la

Figura 7. El coronel René Guichard (en el centro, de traje oscuro) y otros miembros de la misión militar francesa con un grupo de alumnos y personal asignado a la Escuela Militar de Aviación, en Flandes, Tolima (febrero de 1921).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 109, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor



orientación de la misión francesa, realizara los trabajos de adecuación de una improvisada pista de 300 metros de largo por 40 metros de ancho. Para ello, fue necesario quitar varios hormigueros que abundaban en el sector y maleza de espinas propia de esta región baja y seca (Villalobos, 1993) con el propósito de garantizar las condiciones de seguridad en el aterrizaje y el despegue de las aeronaves. También se requirió la construcción de cinco hangares cubiertos, elaborados en guadua y tejas de zinc (figuras 8 y 9), en los cuales se llevaban a cabo las actividades de mantenimiento aeronáutico, a la vez que servían como almacenes y lugares de parqueo para las aeronaves (Proyecto de Ley 63, 2017).



Figura 8. Predios de la Escuela Militar de Aviación en Flandes, Tolima, donde se observan los hangares recién construidos (1921).

Fuente: Forero Racines (1981)

En cuanto a las instalaciones de tipo administrativo y de bienestar del personal de la Escuela, “se le tomaron en arriendo a Luis Calderón Tejada sendas casas en el pueblo” (Forero Racines, 1981, p. 28). En ellas se establecieron las áreas del pabellón de comando, el casino de oficiales y el alojamiento para los alumnos y técnicos. Estas casas venían siendo ocupadas para aquel entonces por personal de tropa del Batallón de Infantería Sucre N.º 2, que más adelante sería agregado a la Escuela Militar de Aviación como compañía de seguridad. En términos generales, la Escuela se ubicaba en un lote que no ofrecía mayores comodidades, pero que supo poner a prueba la

férrea convicción de los pioneros de esta Arma para sacar adelante el objetivo de establecer esta nueva capacidad militar en el país.

A los recién llegados les impactó negativamente el excesivo calor en Flandes y la frecuente incursión por las noches de serpientes cascabel a los dormitorios. A los comensales de la Escuela les tocaba permanecer alerta y revisar constantemente las instalaciones, así como defenderse de las nubes de mosquitos y de zancudos, corriendo el riesgo de contraer enfermedades infecciosas transmitidas por estos vectores. (Proyecto de Ley 63, 2017, p. 4)

En cuanto al personal que sería designado para conformar el alumnado de esta nueva Escuela, el Decreto 2247 de 1920 establecía que debía ser tomado de quienes se encontraban en servicio activo del Ejército, lo mismo que el personal civil que reuniera los requisitos para ser incorporados. Lo anterior tenía en cuenta que, para esos años en Colombia, existían algunas personas interesadas en la aviación y que incluso ya contaban con preparación previa en temas aeronáuticos: el gobierno nacional pretendía aprovechar esa experiencia para conformar la nueva capacidad aérea militar del país. Por otra parte, se determinó que el personal de oficiales y suboficiales del Ejército que llegaba al municipio de Flandes a conformar la naciente Quinta Arma continuaría devengando el sueldo correspondiente a cada grado ostentado, y se señaló que en un futuro se reglamentaría una gratificación adicional dentro del sueldo. Dicho reconocimiento económico se aprobó hasta 1925, cuando el presidente de la república ordenó el pago de un sobresueldo “para los Oficiales del Ejército que hacen la guarnición en la plaza de Flandes” (Decreto 826, 1925), con el argumento del mayor costo de vida de esta localidad, las circunstancias climáticas desfavorables y las altas temperaturas. Esta prima adicional correspondía a un 25% adicional del sueldo, que se reconoció a partir de mayo de 1925.

Para los inicios de la Escuela en Flandes, también se determinó que su personal militar en calidad de alumno, durante el tiempo que durara el curso, fuera designado como *cadete*, manteniendo su grado correspondiente (Decreto 2247, 1920). De esta forma, se designó un grupo de oficiales, suboficiales y soldados del Ejército para hacer parte de la Escuela Militar de Aviación, como personal de planta y como alumnos del primer curso de pilotos. Después de tener todo listo para la inauguración, y tras dos semanas de demora según lo

previsto en el Decreto 2247, se llevó a cabo la inauguración el 15 de febrero de 1921, con el inicio de las actividades académicas para los alumnos, a quienes se les impartió aquel día clases de aerodinámica y mecánica. Más tarde, el 30 de marzo, se realizó el primer vuelo, para lo cual el coronel René Guichard piloteó el Caudron G.3 de matrícula A-1 sobre las proximidades de Flandes.



Figura 9. Avión Nieuport, de fabricación francesa, perteneciente a la Aviación del Ejército de Colombia, frente a un hangar en la Escuela Militar de Aviación en Flandes (Tolima, 1921).
Fuente: Proyecto de Ley 63, Congreso de la República de Colombia (2017)

Cuatro meses después de la inauguración (el 15 de junio de 1921), fue designado por el alto gobierno y la cúpula militar como primer director de la Escuela, el teniente coronel Gabriel de Páramo, quien para ese momento se desempeñaba como jefe de la Sección II del Departamento Central del Ministerio de Guerra (Decreto 792, 1921). Con esta designación se le ordenó que, además de mantener sus funciones en el Ministerio y las de su nueva responsabilidad como director de la Escuela Militar de Aviación, debería responder como comandante de la guarnición de Flandes, puesto que —además del personal de Aviación— el Ministerio de Guerra había ordenado desde marzo del mismo año la agregación en esas instalaciones de una

compañía de infantería orgánica del Regimiento de Infantería Sucre N.º 2, con funciones de seguridad, más la banda de músicos de esa misma unidad táctica (Decreto 355, 1921). Hasta este momento, estas unidades agregadas habían estado a cargo del mayor de artillería del Ejército Félix Castillo Mariño, oficial más antiguo, quien cumplía funciones de adjunto encargado de la parte técnica de aviación en el Ministerio de Guerra y se ocupaba de esta responsabilidad en las instalaciones de la Escuela en Flandes.

Con la llegada del coronel Gabriel de Páramo, el mayor Castillo, quien formaba parte del grupo de alumnos pioneros del curso de pilotos militares del Ejército, fue designado como primer subdirector de la Escuela Militar de Aviación⁴. No obstante, la dirección del coronel De Páramo tan solo duró tres meses, ya que para septiembre de 1921 el gobierno nacional nombró al coronel Efraín Rojas Acevedo (figuras 10 y 11) como su sucesor, debido a que se autorizó el retiro previamente solicitado por De Páramo (Decreto 1112, 1921). Con la llegada del coronel Rojas, se incrementó el régimen de estricta disciplina en el personal de alumnos pilotos de la escuela, lo que “hizo que muchos cadetes solicitaran la baja” (Proyecto de Ley 63, 2017, p. 6). Este oficial de Infantería había sido parte de la planta de la Escuela Militar de Cadetes como capitán, entre 1907 y 1908, época del inicio de la reforma militar para la que se contó con la misión militar chilena, por lo cual tenía en su formación la férrea disciplina prusiana implantada en esos claustros.

El coronel Rojas continuó como director hasta el último día de funcionamiento de la Escuela en Flandes, en 1922, recibió instrucción de vuelo como piloto y llegó a volar solo el 23 de febrero de 1922 (Forero, 1981). Sin embargo, como oficial de infantería, continuó desempeñando su carrera militar en el Ejército, con los logros siguientes: alcanzó el grado de general de la república, ocupó el cargo de comandante de la Segunda Brigada, fue comandante del Destacamento del Amazonas —en el sur del país, durante el conflicto amazónico en 1932 (Pizarro Leongómez, 1987)— y logró su máximo honor como comandante del Ejército entre 1933 y 1938. En reco-

4 Pese a no haberse creado el cargo de subdirector de la Escuela, el órgano ejecutivo decretó que, mientras se creaba, este puesto debía ser asumido por el oficial de mayor graduación del personal de planta, quien tenía también la responsabilidad de segundo comandante de la guarnición de Flandes (Decreto 792, 1921).



Figura 10. Fotografía del general Efraín Rojas Acevedo como oficial del Arma de Infantería del Ejército colombiano.

Fuente: Hoja de Servicios N.º 19778, Efraín Rojas Acevedo, Archivo General, Ministerio de Defensa Nacional



Figura 11. Coronel Rojas (al centro). De izquierda a derecha: coronel René Guichard, capitán Luis Silva Gómez, el piloto instructor Jean Jounard y el mecánico Lucien Schlosser. Flandes, Tolima (1921).

Fuente: Forero (1964)

nocimiento a la gran trayectoria de este oficial de Infantería del Ejército, lleva su nombre el Batallón de Infantería N.º 43 “General Efraín Rojas Acevedo”, creado en 1995 como nueva Unidad Táctica de Infantería en la población de Cumaribo (Vichada).

Dentro de lo estipulado por la Escuela para las clases académicas del personal de alumnos, se debía cumplir satisfactoriamente con las áreas de Aviones, Motores, Instrumentos, Lectura de Cartas, Meteorología, Aerodinámica y Navegación Aérea, temas sobre los cuales era requisito aprobar un examen teórico completo (Decreto 2247, 1920). De forma complementaria a la preparación académica, era necesario cubrir una serie de maniobras de vuelo de entrenamiento para obtener el título de piloto militar. Dicho entrenamiento de vuelo comprendía lo siguiente:

- a. Un descenso espiral de trescientos metros con el motor a baja velocidad, con aterrizaje en un círculo determinado por el director de la Escuela, según las circunstancias atmosféricas.
- b. Dos virajes de treinta kilómetros mínimo, entre ida y regreso, con aterrizaje en terreno diverso, debiendo efectuar uno de ellos, o ambos, entre la salida y la puesta del sol.
- c. Dos virajes triangulares de lados distantes cincuenta kilómetros entre sí [...] que debe efectuar cada uno en dos días consecutivos, con aterrizaje facultativo intermedio en uno de los lados solamente.
- d. Dos ascensiones a dos mil metros sobre el nivel del terreno [...] ejecutadas separadamente, con la obligación de permanecer, cuando hayan efectuado la primera, durante un mínimo de treinta minutos en la altura de dos mil metros. (Decreto 2247, 1920)

Un aspecto que podría generar temor dentro de los alumnos de la Escuela Militar de Aviación de Flandes era que existía una reglamentación que obligaba a una retribución económica en caso de no culminar con éxito el curso de piloto. En efecto, el Decreto 2247 de 1920 establecía que en caso de que “el alumno, por cualquier circunstancia no obtuviere su diploma, pagará al Gobierno una suma proporcional a la duración del Curso, a razón de quinientos pesos (\$500) moneda legal por año” (art. 10). Este decreto también determinaba que el personal civil que ingresara a la Escuela debería realizar un depósito de mil quinientos pesos (\$1.500), que serían devueltos

una vez se cumpliera con el compromiso con el gobierno de prestar sus servicios al menos por tres años después de graduarse como piloto.

Durante el periodo de funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación en Flandes, y bajo la supervisión de la misión militar francesa, tan solo se logró desarrollar un curso de piloto, en el que se llevó a cabo entrenamiento de pista en vuelos que no sobrepasaban las inmediaciones de la escuela. El primer curso, iniciado en febrero de 1921, estaba conformado por seis oficiales de las diferentes Armas del Ejército: el mayor Félix Castillo, el capitán Luis Silva Gómez, el teniente José Delfín Torres Durán, el teniente Abraham Liévano R., el subteniente Eduardo Gómez Posada y el subteniente Domingo Valencia. También formaron parte de este curso algunos suboficiales y mecánicos que fueron asignados posteriormente como cadetes-alumnos para recibir el curso de piloto, entre quienes se destacan José Ignacio Forero y Benjamín Méndez Rey. Asimismo, se había nombrado un personal de suboficiales y civiles para recibir el entrenamiento como mecánicos de aviones, que era parte del entrenamiento que debía dar la misión francesa en Colombia. Dentro de ese personal se destaca el sargento segundo Justino Mariño (figura 12), quien años más tarde obtendría el ascenso como oficial del Ejército en el área técnica de mantenimiento y llegaría a alcanzar el grado de capitán.

Para este entonces, se presentaron diferentes dificultades administrativas y de mantenimiento que, a la larga, obstaculizaron el normal desarrollo de la instrucción de vuelo, y que, sumadas al corto tiempo de esta primera Escuela de Flandes, no permitieron la ejecución del entrenamiento de forma ágil para lograr graduar completamente a los alumnos que conformaban el curso. Un aspecto crucial en este sentido, era el anticuado equipo de vuelo adquirido a los franceses. Las aeronaves Caudron y Nieuport, además de tener capacidad reducida, resultaron ser como los aviones Farman F.40 (también franceses) de la CCNA: “obsoletos e inadecuados para las condiciones de nuestro medio” (Arias, 2013, p. 108), lo que generó reiteradas demoras en el entrenamiento. Un factor importante que contribuyó al acelerado deterioro de las aeronaves, ya de por sí de estructura débil, fueron las inadecuadas condiciones de las improvisadas pistas empleadas para el aterrizaje.



Figura 12. Benjamín Méndez (izquierda) y Justino Mariño (derecha), junto a una aeronave Caudron G.3 de la Escuela Militar de Aviación en Flandes, Tolima.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

En consecuencia, no fueron pocos los inconvenientes y accidentes presentados. Por ejemplo, el 16 de junio de 1921, el coronel Guichard a bordo de un Caudron G.4 realizaba un vuelo a Manizales, “con tan mala suerte que se accidentó en la Enea, quedando el avión totalmente destrozado” (Arias, 2013, p. 108). Guichard logró salir ileso del infortunado accidente, pero fue una aeronave menos de la pequeña flota con la que se contaba. Un poco más tarde, para un desfile aéreo que se había programado con motivo de la celebración del 20 de julio en la ciudad de Bogotá, se organizó una presentación

de tres aeronaves en la capital. Según lo programado, las aeronaves despegaron desde Flandes a las 08:30 horas, pero nuevamente el coronel Guichard tuvo inconvenientes, esta vez, por falla de los motores del Caudron G.4, que comandaba junto con el teniente José Delfín Torres como su piloto alumno, mientras se encontraban en pleno vuelo a la altura de Tocaima. Después de sortear la emergencia, tuvo que regresar a la Escuela, pero entonces el tren de aterrizaje de la aeronave “tropezó con un hormiguero, lo que le ocasionó un capotaje a bastante velocidad y Guichard salió disparado hacia el centro de la pista por haberse roto las correas que lo fijaban al asiento” (Proyecto de Ley 63, 2017, p. 5). De esta manera ocurrieron los primeros accidentes de la recién creada aviación militar (figura 13). El teniente Torres Durán resultó ileso en el accidente, al permanecer anclado a su silla y quedar en medio de los restos del avión; sin embargo, el instructor Guichard sufrió lesiones graves que lo incapacitaron, y tuvo que quedarse por varias semanas en Bogotá, situación que le imposibilitó continuar con su misión; por esta razón, el gobierno colombiano se vio obligado a rescindir de su contrato (Forero, 1964).



Figura 13. Avión Caudron G.4 piloteado por René Guichard junto al teniente José Delfín Torres Durán, que resultó accidentado en la pista de la Escuela Militar de Aviación en Flandes, Tolima (julio de 1921). Fuente: Forero (1964)

Pese a lo anterior, el desfile aéreo con las dos aeronaves restantes al mando de los instructores franceses Lounard y Poillot se logró llevar a cabo exitosa-

mente, engalanando por primera vez un desfile de celebración de la fiesta de Independencia nacional con la presencia de la aviación militar de Colombia, tradición que en la actualidad se mantiene vigente. Para este evento se dispuso también el envío por tren, desde Girardot, de un numeroso grupo de integrantes de la Escuela Militar de Aviación hacia Bogotá, con el propósito de presentar ante el gobierno y altos mandos militares, por primera vez desde su activación, el personal integrante de esta nueva Arma del Ejército, en formación y portando sus nuevos uniformes ordenados por el Ministerio de Guerra. Este personal se envió bajo el mando del capitán Luis Silva Gómez y presentó un impecable desfile militar el 20 de julio de 1921, en el campo de La Merced, de la capital de la república, junto a otras unidades del Ejército (figura 14), engalanados, además, por el paso de las dos aeronaves Caudron G.3 piloteadas por los franceses Jounard y Poillot (Villalobos, 1993).

Una vez terminada esta impecable presentación en Bogotá, el personal de la Escuela Militar de Aviación tomó el tren nuevamente hacía Girardot para retornar a la Escuela, mientras que a las dos aeronaves les realizaban el

Figura 14. Miembros de la Escuela Militar de Aviación, al mando del capitán Silva (izquierda) junto a dos aviones Caudron G.3, durante las actividades de celebración por el aniversario de la Independencia en 1921, en Bogotá.

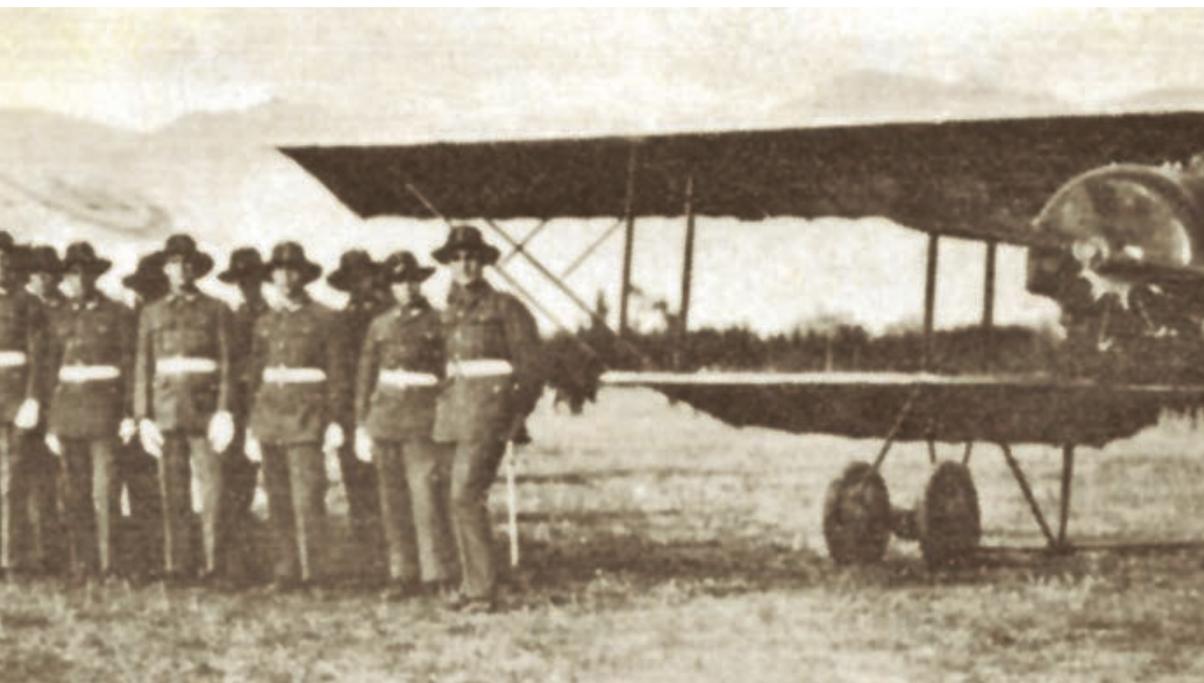
Fuente: Forero (1964)



alistamiento de mantenimiento para emprender vuelo de regreso de Bogotá a Flandes. Mientras los suboficiales mecánicos Justino Mariño y José Ignacio Forero —quienes se habían quedado con los pilotos franceses en la capital— llevaban a cabo esta actividad, fueron invitados, por parte del alcalde y los concejales de la población de Facatativá, a visitar esta ciudad, deferencia que fue aceptada. El coronel José Ignacio Forero relata esta anécdota en su libro *Historia de la Aviación en Colombia* de la siguiente manera:

El recibimiento que nos brindó la ciudadanía de Facatativá a los dos pilotos franceses y a los dos cadetes que los acompañamos fue simplemente apoteósico. Todas las noches, indefectiblemente, “murgas” locales nos daban serenatas. Los cuatro éramos los invitados forzosos y obligados de todas las recepciones locales; en las calles se nos miraba como seres del otro mundo y las gentes, a nuestro paso, se tocaban con el codo para indicar nuestra presencia a quienes no nos habían advertido. Por todas partes nos atendían con una generosidad y una gentileza realmente hidalgas. Y en las delicias de esta Capua sabanera, sin que nos diéramos cuenta de ello, pasaron ocho días. (1964, pp. 91-92)

Este acontecimiento fue mal visto por parte del Ministerio de Guerra, que no había autorizado el desplazamiento de las aeronaves a Facatativá. Ante



el respectivo enfado del alto mando, se ordenó el inmediato regreso de las aeronaves a Flandes, mientras que Mariño y Forero hicieron lo respectivo en tren. A su llegada, los suboficiales fueron recibidos con la furia del director, que ocasionó además unas semanas cargadas de un fuerte régimen disciplinario para todo el personal de la Escuela como medida correctiva, lo que llegó a generar la solicitud de baja de algunos alumnos (Forero, 1964). Este evento dejó un pequeño sin sabor en el Ministerio de Guerra y en la misma Inspección General del Ejército, por un acto que fue considerado como de indisciplina.

Una vez superados los diferentes inconvenientes técnicos y administrativos que traumatizaron el curso de vuelo, los oficiales del Ejército que finalizaron satisfactoriamente con este entrenamiento y recibieron su calificación como pilotos de pista, el 4 de octubre de 1921, fueron los siguientes: mayor Félix Castillo Mariño, capitán Luis Silva Gómez, teniente José Delfín Torres Durán, teniente Abraham Liévano R. y subteniente Eduardo Gómez Posada. Estos cinco oficiales del Ejército fueron ascendidos a la categoría de pilotos de pista por el Decreto 1153, emitido unos meses antes del cierre de la Escuela, firmado por el presidente mismo de la república y el ministro de Guerra (Decreto 1153, 1921).

Una anécdota que se presentó durante el desarrollo de este primer curso se refiere precisamente al subdirector de la Escuela, el mayor Félix Castillo Mariño. El 18 de junio de 1921, cuando habían transcurrido apenas un poco más de cuatro meses desde inaugurada la unidad, y con apenas ocho misiones de entrenamiento de vuelo realizadas con su instructor (Villalobos, 1993), el mayor se tomó el atrevimiento de ordenar al personal de mantenimiento de su unidad que le alistaran una aeronave para ejecutar prácticas de rodaje y carrera de despegue. Desde luego la orden emitida por el subdirector fue cumplida a cabalidad, sin embargo, Castillo tomó la decisión de despegar la aeronave de manera autónoma, sin ninguna autorización de los instructores, elevándose sobre la población de Flandes y Girardot, acto que generó preocupación en el coronel Guichard. Este último, junto con los miembros de la misión militar francesa, no dudó en salir inmediatamente del hotel donde estaba alojado hacia la improvisada pista de la Escuela para verificar lo que estaba ocurriendo.

A su llegada vieron cómo el Mayor, después de varios minutos sobrevolando la región a unos tres mil pies de altura, se enfilaba hacia la pista, el jefe de la Misión y director de la Escuela, el Coronel Guichard, tan solo atinaba a decir ‘Mon Dieu, Mon Dieu...’ pues temía un desenlace fatal. El avión piloteado por el Mayor Castillo se aproximaba a la pista con movimientos erráticos, bajaba y subía la nariz en forma peligrosa, todos se tomaban la cabeza con las manos y algunos daban por momentos la espalda tan solo esperando oír el fatídico choque contra la tierra, pero haciendo gala de sangre fría y tesón, tan propios de los colombianos, el Mayor Castillo controló su avión en el último momento y logró aterrizar sin el menor daño para él o su aeronave. Se hizo el silencio por un momento y luego todo fue algarabía y gozo, los colombianos gritaban hurras a Colombia y hurras al Mayor Castillo. (Proyecto de Ley 63, 2017, p. 5)

Pese a haberse tratado de un acto irresponsable y de indisciplina, al final no fue desaprobado por el instructor, coronel René Guichard; por el contrario, envió un telegrama al Ministerio de Guerra en Bogotá, en donde expresaba lo siguiente: “El Mayor Castillo Mariño efectuó hoy un vuelo solo con magnífico éxito. Felicito cordialmente Aviación colombiana por feliz realización” (Arias, 2013, p. 107). Este acontecimiento convirtió al mayor Félix Castillo Mariño en el primer piloto del Ejército en realizar un vuelo solo en el país, además de quedar registrado para la historia como el primer piloto colombiano en volar una aeronave de manera autónoma sin la ayuda de su instructor⁵. No obstante, la proeza de realizar el *vuelo solo* fue un acto de indisciplina, a raíz del que, dos meses más tarde, el mayor Castillo fue retirado de la Escuela Militar de Aviación y enviado a otra unidad del Ejército.

2.3 Estructuración y organización de la Quinta Arma

De forma paralela a la creación del Arma y a los inicios de la Escuela de Flandes, el gobierno nacional generó diversas normas relacionadas con la naciente aviación militar, con el objetivo de estructurar la Quinta Arma del Ejército. Entre otros aspectos, se puede destacar lo relacionado con la obligación de servicio que se imponía al personal después del curso de piloto. En este

5 Pese a que, para el momento del vuelo del mayor Castillo Mariño, la operación aérea comercial ya llevaba un poco más de un año, los vuelos realizados por las compañías CCNA y SCADTA habían sido hechos por pilotos extranjeros (franceses y alemanes). Así mismo, los vuelos realizados en 1912 y 1913 en el país correspondieron a pilotos extranjeros que presentaron algunas pocas exhibiciones aéreas, tal como lo registran diferentes autores e historiadores en sus documentos y libros.

sentido, se estableció que quien no sirviera en el Ejército después de graduarse como aviador tendría que pagar una suma de quinientos pesos (\$500) por cada año que dejara de servir en las tropas, con un máximo de dos años de obligación (Decreto 2247, 1920).

Otra norma que estructuraba la Aviación del Ejército en sus inicios fue el Decreto 357 del 11 de marzo de 1921, firmado tan solo un par de meses después de inaugurada la Escuela en Flandes. Mediante este decreto, “por el cual se organiza la quinta arma del Ejército en desarrollo de la Ley 126 de 1919” (Decreto 357, 1921), se le dio por primera vez una estructura a la aviación militar, pues se estableció la división por escuadras, grupos y escuadrillas. El decreto también determinaba que el cuerpo de Aviación del Ejército quedaba organizado en tres grupos de dos escuadrillas cada uno, distribuidos en las tres zonas militares en las que estaba dividido el territorio nacional, con la misión de apoyar las operaciones desarrolladas por las Unidades del Ejército en todo el país. Igualmente, cada uno de los tres grupos quedó denominado ordinalmente como Primero, Segundo y Tercero, y las seis escuadrillas (dos por cada grupo) quedaron con los nombres de los departamentos correspondientes: Antioquia, Atlántico, Cauca, Huila, Magdalena y Valle (Decreto 357, 1921).

No obstante, esta intención de empleo operacional de los medios aéreos de la aviación militar para el apoyo de las Unidades del Ejército, así como del mismo gobierno nacional —que pretendía ampliar la poca, e incluso nula, presencia estatal en las regiones apartadas del país—, se quedó en simples intenciones durante esos primeros años de existencia de la nueva Arma. El proceso emprendido era totalmente nuevo y las pocas aeronaves que se adquirieron para fundar la Escuela apenas daban abasto para cubrir la demanda de entrenamiento requerido por los nuevos pilotos que se empezaban a formar. Sumado a lo anterior, el gran impulso e interés que se había evidenciado en 1919 había disminuido, mientras aumentaba la desconfianza en la posibilidad de que los nacionales tuvieran la capacidad de volar, habilidad que se pensaba como exclusiva de los europeos, tras no pocos accidentes aéreos previos, que llevaron incluso al cierre prematuro de la CCNA y que también generaban algunas dudas en SCADTA. Por otra parte, este decreto también daba las primeras instrucciones relacionadas con la marcación de cada aeronave adquirida para el Ejército. Particularmente, establecía que los aviones se identifica-

rían con la letra A mayúscula, seguida del número correspondiente dentro del Cuerpo de Aviación (Decreto 357, 1921).

2.4 Reglamentación del uniforme e insignias del Arma de Aviación

En lo relacionado con el empleo de los uniformes por parte del personal de Aviación, las directrices al respecto se continuaron rigiendo por los reglamentos del Ejército Nacional. Un año después de la creación de la Quinta Arma en diciembre de 1919, se emitió el Decreto 2182 de la Presidencia de la República, promulgado el 11 de diciembre de 1920. En esta norma se establecían las instrucciones para el uniforme del Arma de Aviación en el Ejército. En primer lugar, y en términos generales, se determinaba que las tropas de aviación emplearían el mismo uniforme del resto del Ejército, pero con la característica especial del color “azul de Prusia para bandas, vivos, cuellos y bocamangas” (Decreto 2182, 1920, art. 1.º). Igualmente, reglamentaba las alas de aviador del Ejército. Esta insignia consistía en “un escudo nacional de metal dorado (sin el cóndor) con dos alas una a cada lado, para colocar sobre el pecho, al lado derecho” (Decreto 2182, 1920, art. 3.º) (figura 15); sin embargo, a los pocos años se empezaría a portar en el lado izquierdo, en donde se usa en la actualidad, tal y como se puede observar en las imágenes de los aviadores de la época. Las medidas de estas alas eran de 6 cm de lado a lado. Más adelante, en una nueva modificación al reglamento de uniformes del Ejército, en 1937, se incrementó la dimensión a ocho centímetros de extremo a extremo del distintivo (Decreto 1762, 1937).

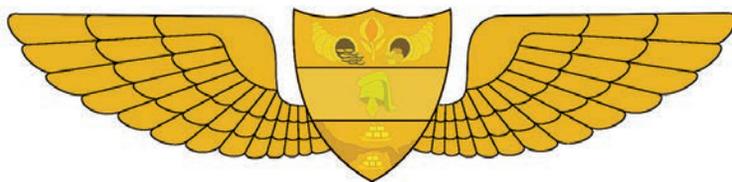


Figura 15. Alas de piloto militar para el empleo de los oficiales del Arma de Aviación del Ejército.
Fuente: Elaboración propia con base en lo ordenado en el artículo 3.º del Decreto 2182 de 1920

Para el personal de observadores de aviación, esta insignia tan solo tenía un ala al lado izquierdo y su medida era de cuatro centímetros. Para el personal de mecánicos de aviación, el distintivo consistía en “una rueda dentada, en paño rojo, de cinco centímetros de diámetro, con dos alas de dos centímetros de longitud cada una, para colocar sobre el brazo izquierdo” (Decreto 2182, 1920, art. 3.º). Se autorizaba el porte de estas insignias de piloto, observador y mecánico solo al personal de aviadores, una vez que recibían el diploma que los acreditaba como tales en cada especialidad por parte del Ministerio de Guerra.

Otro aspecto que ordenaba el Decreto 2182 de 1920 era el empleo del distintivo propio del Arma de manera general para todos los grados y categorías, distintivo que consistía en “una cucarda de dos centímetros de diámetro, con un ala de dos centímetros de largo, para colocar en el cuello de la guerrera o de la blusa; el ala quedará a la derecha y a la izquierda de la cucarda, respectivamente. La insignia será de metal dorado para los Oficiales, y en metal plateado para los individuos de tropa” (Decreto 2182, 1920, art. 3.º) (figura 16). Esta insignia que distinguía en sus primeros años el Arma de Aviación en el Ejército es un poco diferente a la empleada actualmente. La antigua parece haber sido influenciada por la misión militar francesa, ya que la descripción de las alas es muy similar al distintivo empleado por el personal de aviación del Ejército francés de la época, aunque el de los franceses no se usaba sobre una cucarda (figura 17), como lo establecía del Decreto 2182 para los aviadores colombianos.

A manera de ejemplo, caber recordar la imagen del piloto militar francés René Bazin, veterano de la Primera Guerra Mundial que fue contratado por la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA) para la operación de

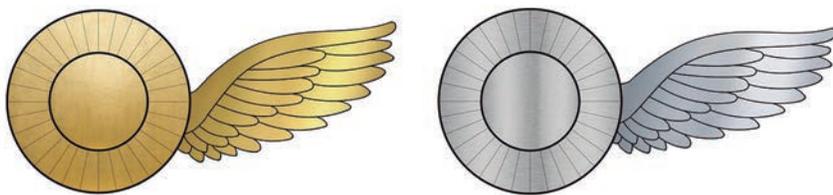


Figura 16. Insignias del Arma de Aviación establecidas para el Ejército de Colombia: doradas para los oficiales y plateadas para la tropa.

Fuente: Elaboración propia con base en lo ordenado en el artículo 3.º del Decreto 2182 de 1920



Figura 17. Teniente René Paul Fonck, reconocido piloto militar francés que voló aviones Caudron G.4 en la Primera Guerra Mundial. En el cuello del uniforme se aprecian las alas distintivas del Arma de Aviación del Ejército de Francia, similares a las descritas en el Decreto 2182 del 11 de diciembre de 1920. Fuente: Swopes (2019)

esta empresa en el país. En algunas fotografías previas a su llegada a Colombia se le observa portando su uniforme militar y empleando las insignias del Arma de Aviación del Ejército Francés, que guardan una inmensa similitud con las descritas en el Decreto 2182. Lo anterior permite deducir que el diseño de las insignias establecidas para esta nueva Arma se desarrolló con base en el distintivo de los aviadores del Ejército francés. Nada extraño, si se tiene en cuenta lo novedoso del tema para los militares colombianos, que veían en los galos un digno ejemplo a seguir ante una actividad para la que no tenían ningún tipo de experiencia ni modelo previo. Del mismo modo, la presencia de la

misión militar francesa, además de organizar la Escuela Militar de Aviación y de impartir el entrenamiento de vuelo para los aviadores del Ejército, influyó en varios aspectos como el empleo de uniformes e insignias militares. Por otra parte, el Decreto 2182 autorizaba al personal del Ejército que estuviese asignado en comisión a la Sección de Aviación del Ministerio de Guerra a usar la insignia del Arma en el cuello del uniforme, así como a emplear el color azul distintivo.

Este distintivo insignia del Arma de Aviación de una sola ala establecido en el año 1920 fue modificado más adelante por el Decreto 364 del 3 de marzo de 1925, tras los eventos de reactivación de la Escuela Militar de Aviación. Esta nueva normatividad reglamentaba el uso de los uniformes en el Ejército y, entre otros aspectos, suprimía el uso de las cucardas sobre las cuales se sobreponían los distintivos y modificaba la insignia de Aviación que se empleaba hasta ese momento y que, como se mencionó, guardaba gran similitud con la insignia francesa. De acuerdo con este decreto, el distintivo estaba constituido, en adelante, por una hélice con alas (Decreto 364, 1925) (figura 18). Esta última insignia reglamentada para el uniforme de las tropas de Aviación del Ejército se mantuvo en los años subsiguientes, incluso durante el periodo de inactividad del Arma posterior a 1944, y fue retomada setenta años después, tras su reactivación, en el año de 1995 con las mismas características que tenía la insignia original establecida en el Decreto 364 de 1925.

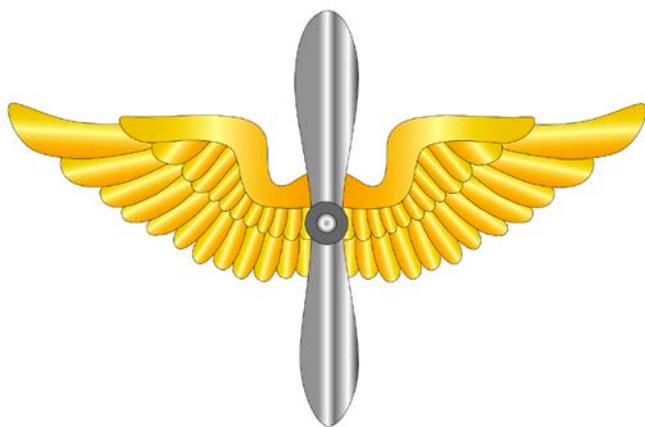


Figura 18. Insignia del Arma de Aviación, establecida para el Ejército de Colombia en 1925. Fuente: Elaboración propia con base en lo ordenado en el Decreto 364 de 1925

Complementariamente, el Decreto 364 establecía que el uniforme del Ejército era el mismo para todas las Armas y que estas se diferenciarían entre sí, básicamente, “por medio de pequeños distintivos de que se trata en la descripción de las prendas así: de color rojo para la Infantería; amarillo para la Caballería; negro para la Artillería; azul celeste para los Ingenieros y la Aviación, y gris plomo para los Oficiales de Sanidad, Veterinarios y Oficiales de Administración” (Decreto 364, 1925, art. 3º). De esta manera, se modificó el azul de Prusia asignado en 1920 y se cambió por azul celeste como color representativo del Arma de Aviación en el Ejército.

En 1926 se realizó una modificación al reglamento de uniformes del Ejército, con la cual se ordenó que los pilotos graduados de la Escuela debían usar la insignia del Arma de Aviación compuesta por una hélice en el centro con dos alas doradas (figura 18), una en cada lado, en la manga izquierda de la guerrera del uniforme (Decreto 1720, 1926). Esta insignia era de mayor tamaño que la empleada en el cuello, tal como se describe en la reglamentación y como se puede evidenciar en algunas fotografías de aviadores militares de aquella época (figura 19).

Esta modificación al reglamento de uniformes del Ejército también ordenaba que los suboficiales que fueran “titulados pilotos, Aviadores militares, usaran una estrella bordada con seda blanca, en medio de las dos alas bordadas con seda amarilla, sobre paño del color de la blusa o guerrera, de 2 centímetros de alto por 7 de ancho” (Decreto 1720, 1926, art. 15). La regulación ordenaba, además, que este nuevo distintivo se colocara a la altura del tercer botón a la derecha, sobre el pecho. Lo anterior, permite establecer que para ese entonces era permitido que los miembros del cuerpo de suboficiales se presentaran como candidatos para la Escuela Militar de Aviación, para recibir el entrenamiento y posterior calificación como piloto militar. En las posteriores modificaciones al reglamento de uniformes del Ejército, según se pudo establecer al investigar los decretos promulgados hasta 1944 (año a partir del cual en la normatividad se empieza a reglamentar el uniforme para la Fuerza Aérea Colombiana, mediante el Decreto 2267), se pudo confirmar que se mantuvo el color azul celeste como representativo del Arma de Aviación del Ejército.



Figura 19. Benjamín Méndez Rey (en 1928), oficial de Aviación, portando el uniforme del Ejército con las insignias ordenadas para la Quinta Arma en el cuello y el distintivo de mayor tamaño en la manga izquierda de la guerrera. Igualmente se observa el distintivo de piloto en el lado izquierdo del pecho, de apariencia similar a las alas de la Aviación del Ejército de los Estados Unidos de aquella época. El teniente Benjamín Méndez Rey se graduó en 1927 del curso de piloto en el Ejército de los Estados Unidos, con lo cual recibió el mencionado distintivo de piloto militar.

Fuente: Gumersindo Cuéllar (fotógrafo). Tomado de la Colección Fotográfica Gumersindo Cuéllar, de la Biblioteca Virtual del Banco de la República (<http://babel.banrepcultural.org/cdm/singleitem/collection/p17054coll19/id/469/rec/32>). (Obra en dominio público)

Precisamente, la última norma de la época en la que se reglamentan instrucciones para el uniforme de la Aviación como Arma perteneciente al Ejército, fue el Decreto Presidencial n.º 1762 del 30 de septiembre de 1937. En este documento, además de mantener el azul celeste para los aviadores, se hizo una descripción un poco más específica de las insignias del Arma de Aviación de la siguiente manera: una hélice vertical, formando una cruz con

dos alas horizontales de una medida de tres centímetros, igual que la medida para los distintivos de las demás Armas del Ejército (art. 1º). Un dato curioso al respecto es, que hasta ese momento (septiembre de 1937), en los anteriores decretos que reglamentaban el uniforme de los miembros del Ejército de Colombia no se había mencionado y determinado la insignia distintiva de las demás Armas; sin embargo, para la Aviación se había definido desde 1920. Por otra parte, y también como dato curioso, un decreto previo al 1762 del 30 de septiembre 1937, que fue promulgado en febrero del mismo año, especificaba las Armas de tropas a pie y las Armas montadas, con respecto a lo cual incluía la Aviación dentro de las primeras (Decreto 333, 1937).

Entre otros aspectos, el Decreto 1762 de 1937 establecía los tres tipos de uniformes de los aviadores, que eran los mismos del resto del Ejército: el uniforme de sociedad (elaborado en paño azul), el de diario (hecho en paño verde oliva) y el uniforme de campaña (en material de dril color verde oliva). En cuanto al empleo de zapatos y botas altas, en el primer caso no se permitía el uso de espolines para los oficiales de Aviación, ni tampoco les era permitido el uso de espuelas con las botas altas (Decreto 1762, 1937), a menos que estuvieran montando a caballo, mientras que para el resto de oficiales era permitido en todo momento.

Para el personal de mecánicos de aviación solamente se tenían dos uniformes: el de sociedad y el de servicio, con las siguientes características:

Uniforme de sociedad: de paño color verde oliva, blusa abierta, con tres botones pavonados, de dos bolsillos superiores y dos bolsillos laterales. Camisa verde oliva con corbata del mismo color. Pantalón largo de paño verde oliva. Zapatos negros de civil. Gorra floja del mismo color del uniforme, con visera negra.

Uniforme de servicio: De color amarillo arena, compuesto de camisa militar, sin corbata (cuello abierto); pantalón largo de dril, con cinco bolsillos: dos adelante, dos atrás y uno pequeño para el reloj. Gorro igual al prescrito para las tropas. Zapatos negros con tacón de caucho. Cinturón de cuero rojo oscuro, delgado, para sostener los pantalones. (Decreto 1762, 1937, art. 53)

Después de 1937, no se volvieron a mencionar las insignias ni el uniforme para el Arma de Aviación en el Ejército; no obstante, al reactivarse el Arma en 1995, se tomó como referencia lo reglamentado durante esos primeros años para establecer las insignias de los aviadores dentro de la Fuerza,

ya que el distintivo que identifica el Arma es el mismo que se definió para la Quinta Arma en 1925. Con respecto a las insignias para la Fuerza Aérea, una vez se conformó oficialmente como tal en 1944⁶, se reglamentó el uniforme de manera independiente para sus miembros (Decreto 2267, 1944). En esta reglamentación se puede observar que se mantuvieron los mismos distintivos que hasta ese momento estaban reglamentados por el Decreto 1762 de 1937 para el Arma de Aviación; sin embargo, con el pasar de los años, al parecer los distintivos de la Fuerza Aérea Colombiana sufrieron algunas modificaciones para llegar a los que son empleados en la actualidad.

2.5 Las primeras aeronaves de la aviación militar en Colombia

Como ya se ha comentado arriba, para el desarrollo y organización de la recién creada Escuela Militar de Aviación en Flandes se contrató una misión militar francesa y se adquirió un grupo de aeronaves fabricadas en ese mismo país. Todas estas aeronaves eran modelos fabricados entre 1913 y 1915, construidos con la poca tecnología de la época y ante el apremio y urgencia de la recién iniciada Primera Guerra Mundial. Se trataba de aeronaves biplano de un motor, para el caso del Caudron G.3 (figura 20) y el Nieuport Delage 11 (figura 22), y de dos motores para el Caudron G.4 (figura 21). Los tres modelos contaban con tren de aterrizaje de dos ruedas en la parte frontal, con estructura de madera. Igualmente, dentro del material de la naciente escuela, se adquirieron dos estructuras correspondientes al fuselaje de avión Nieuport sin alas que contaban con su respectivo motor (aunque de menor potencia) (Forero, 1964). Estas estructuras, eran empleadas por los instructores fran-

⁶ A manera de aclaración (pues se abordará más adelante con mayor profundidad), la aviación militar en Colombia sufrió un proceso de autonomía que se advirtió desde temprano, el cual fue evidente a partir de 1932, a raíz del fortalecimiento obtenido con motivo del conflicto colombo-peruano. En 1942 fue establecida como institución independiente (cuando se designó por el Ejecutivo como Fuerza Aérea Nacional), y dos años más tarde (en 1944) recibió de manera definitiva el nombre de Fuerza Aérea Colombiana. Durante estos primeros años desde su activación —hasta entrada la década de los cuarenta—, la aviación militar funcionó como Arma del Ejército Nacional, llevando un proceso histórico común, dentro del cual se destaca, entre otros aspectos, el empleo de uniformes según los reglamentos establecidos por el Ejército, hasta 1944, cuando como Fuerza autónoma definió su propia doctrina al respecto.

ceses para impartir el entrenamiento de rodaje terrestre y las técnicas de iniciación para el despegue de los pilotos alumnos.

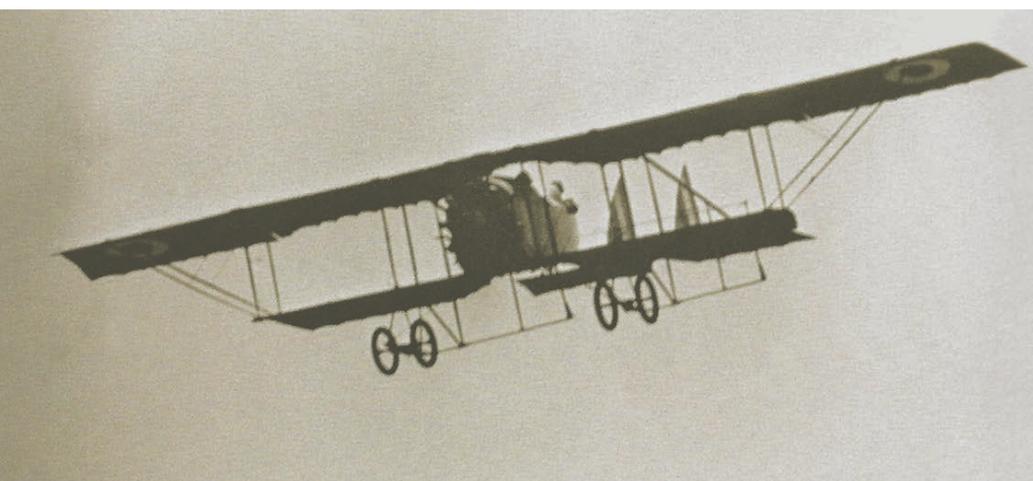


Figura 20. Aeronave Caudron G.3 de origen francés, empleado en la primera Escuela Militar de Aviación de Flandes, Tolima (1921).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

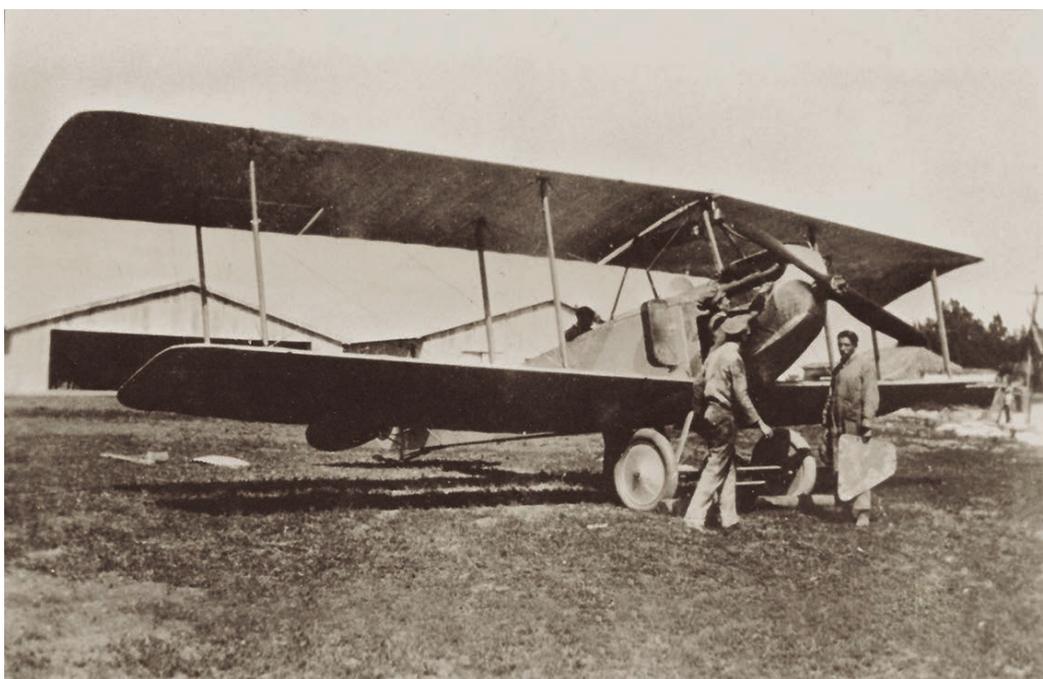
Estos modelos se utilizaron ampliamente en la Primera Guerra Mundial por parte de Francia, pero también por otros países como Inglaterra e Italia, básicamente, para misiones de reconocimiento y entrenamiento. En algunos casos, los Caudron G.4 fueron acondicionados por los franceses durante la Primera Guerra con ametralladoras de pequeño calibre o eran cargados con algunas bombas que eran lanzadas manualmente por los pilotos contra los blancos en tierra. Esto era posible dado que, a diferencia de su antecesor —el Caudron G.3—, el G.4 contaba con dos motores, que le permitían levantar hasta 250 kilos en armamento.

En general, estas aeronaves francesas eran de capacidad y rendimiento reducido, no obstante, para la operación a la baja altitud de Flandes funcionaban relativamente bien. Las máquinas adquiridas contaban con instrumentos rudimentarios y escasos indicadores de motor y combustible, que hacían del vuelo una mezcla de instinto y pericia de los pilotos, lo que se sumaba a la precariedad de la pista y sus característicos montículos de hormigueros.



Figura 21. Avión Caudron G.4 bimotor de origen francés, empleado en la primera Escuela Militar de Aviación en Flandes, Tolima (1921).
Fuente: Forero Racines (1981)

Figura 22. Avión francés Nieuport Delage 11, empleado en la primera Escuela Militar de Aviación en Flandes, Tolima (1921).
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Los aviones Caudron de la escuela eran biplanos de madera y tela. [...] Los instrumentos de navegación, como es de suponerse, eran pocos; un altímetro, un contador de revoluciones, una pequeña brújula y una diminuta copa de vidrio en donde se registraba el movimiento del aceite que iba al motor, es decir, que constituía apenas un remedo del indicador de presión de aceite encargado de anunciar si la bomba funcionaba o no. [...] Las salidas y aterrizajes de los Caudron poseían una característica especial: era necesario llevarlos siempre, indefectiblemente, con la cola levantada hasta la cabecera de la pista. Cuando se aterrizaba había nuevamente necesidad de levantarles la cola para llevarlos así al punto de partida. Todo esto debido a la imposibilidad de carretearlos, puesto que, al hacerlo, se corría el riesgo inminente de que los largueros se rompieran o se desastillaran. (Forero, 1964, pp. 84-86)

El gobierno colombiano adquirió un paquete de once aeronaves francesas para la aviación militar, que matriculó de la siguiente manera: Caudron G.3 (números A-1, A-2 y A-3), Caudron G.4 (números A-4, A-5, A-6 y A-7) y Nieuport (números A-8, A-9, A-10 y A-11) (Forero Racines, 1981). Las aeronaves Caudron y Nieuport llegaron a Colombia en enero de 1921 vía marítima debidamente empacadas. Una vez en el puerto de Barranquilla, el material fue trasladado a bordo de embarcaciones por el río Magdalena hasta la población de Flandes, donde fueron armadas por el personal de la misión francesa junto con los alumnos de la Escuela Militar de Aviación (Forero Racines, 1981). De esta manera quedaban listas para su posterior operación en misiones de entrenamiento y algunas demostraciones por tan solo un poco más de un año, debido al futuro cierre de la Escuela en abril de 1922.

Durante el periodo de un año y tres meses que duró el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación en Flandes, antes del cierre ordenado por la Presidencia de la República, la aviación militar operó únicamente con estas aeronaves de origen francés. Una de las mencionadas exhibiciones aéreas hechas frente a altos dignatarios durante esta primera fase de la Escuela Militar de Aviación ocurrió en abril de 1922, semanas antes del cierre de la Escuela. Al parecer, dentro de la Escuela ya se rumoraba sobre las intenciones de terminar las actividades de vuelo debido al déficit presupuestal en el gobierno (Forero, 1964). Por esto, el coronel Efraín Rojas Acevedo programó una demostración aérea en la que participarían los alumnos pilotos, con el fin de demostrar la evolución de la Escuela y, de cierta manera, impresionar positivamente para que desistieran de la idea de cerrarla.

Para este propósito, invitó al recién nombrado ministro de Guerra, Aristóbulo Archila, para que observara personalmente los avances que se estaban alcanzando con el grupo de aprendices. Esta actividad se llevó a cabo el 4 de abril en la Escuela Militar de Aviación en Flandes, donde el cadete José Ignacio Forero⁷ ejecutó un vuelo solo con despegue y aterrizaje en la pista y algunas maniobras básicas, que se llevaron a cabo con éxito y lograron cautivar la admiración de los presentes, con lo cual se generaron discursos de elogio y manifestaciones de apoyo al Arma de Aviación en el Ejército Nacional (figura 23). Todo el personal de alumnos pilotos esperaba con ilusión que esos rumores que llegaban desde Bogotá sobre el cierre de la Escuela desaparecieran gracias al gran espectáculo aéreo que se ofreció esa mañana. Sin embargo, la pequeña revista ofrecida por el teniente coronel Efraín Rojas al ministro de Guerra y al alto mando militar presente no generó el efecto esperado.



Figura 23. El piloto cadete José Ignacio Forero, al frente de un Caudron G.3 de matrícula A-1 en la Escuela Militar de Aviación en Flandes, antes de iniciar con la demostración ante el ministro de Guerra y demás personalidades (4 de abril de 1922).

Fuente: Proyecto de Ley 63 (2017)

⁷ José Ignacio Forero hizo parte de los mecánicos que se incorporaron con la creación de la Escuela en Flandes, a inicios de 1921. Tanto Forero como otros mecánicos (Justino Mariño y Benjamín Méndez Rey) que demostraron su gran interés por el vuelo fueron admitidos como pilotos alumnos con el grado de cadetes. Tras el cierre de la Escuela de Flandes, Forero culminó su entrenamiento como piloto en los Estados Unidos integrándose posteriormente a SCADTA. Con motivo del conflicto colombo-peruano de 1932 y la respectiva participación de esta compañía de aviación en apoyo a la aviación militar colombiana, una vez terminada la confrontación, Forero fue vinculado como oficial del Ejército en el grado de teniente.

2.6 La suspensión de la primera Escuela Militar de Aviación

Durante la década de los veinte, en Colombia se evidenció una crisis financiera, especialmente entre 1920 y 1922 (Valencia, 1987). Por tal razón, el gobierno nacional se vio en la necesidad de contratar una misión norteamericana para analizar la situación económica y dar recomendaciones al respecto. Esta actividad fue conocida con el nombre de Misión Kemmerer, en honor al economista norteamericano Edwin Walter Kemmerer, quien vino a Colombia en 1923 contratado por el presidente Pedro Nel Ospina (1922-1924) (Gozzi & Tappatá, 2010). Esta crisis fue ocasionada por la caída del precio del grano de café en 1919 y la caída de la tasa de cambio entre 1919 y 1921, “agravada por la disminución en las exportaciones de oro y por los déficits de las finanzas gubernamentales” (Valencia, 1987, p. 15). Como consecuencia, se afectó seriamente el presupuesto disponible durante los primeros años de la década de los veinte, lo cual impactó, desde luego, el Ministerio de Guerra, que se vio obligado a reducir el presupuesto asignado al Ejército Nacional.

Por otra parte, sectores de la sociedad colombiana no veían conveniente las inversiones presupuestales que se venían haciendo en el campo de la guerra, situación que generaba manifestaciones como la de los sastres de Bogotá, en marzo de 1919, contra el presidente Marco Fidel Suárez, por un contrato de uniformes militares. Esta protesta resultó en la muerte varios de estos manifestantes por parte de militares asignados a la Guardia Presidencial (Correa, 2016). Este difícil contexto del país generó reducciones paulatinas del rubro asignado para el gasto militar, que se había mantenido en un 30% en 1911 y cayó al 14% para 1920 (Bushnell, 2007). En 1923, por ejemplo, el gobierno nacional ordenó una disminución en el presupuesto, que implicó la reducción de las asignaciones mensuales del personal del Ministerio de Guerra (Decreto 1132, 1923), así como la reducción del presupuesto de gastos del personal del Ejército y la eliminación de unas Unidades militares (Decreto 1152, 1923). Lo anterior dejaba entrever cómo la crisis financiera del país tocaba directamente al estamento militar. Desde luego, la recientemente creada aviación militar era una actividad que le significaba al gobierno nacional una enorme asignación de dinero para su funcionamiento.

Desde la inauguración de la Escuela Militar de Aviación en Flandes, el 15 de febrero de 1921, tan solo se había logrado la calificación de cinco pilotos de pista⁸ para el 4 de octubre de ese mismo año. Además de esto, solo hubo unos pocos vuelos de entrenamiento para un pequeño grupo de alumnos que se unieron a ese primer curso iniciado en 1921, de quienes únicamente el cadete Forero alcanzó a volar solo el 4 de abril de 1922. Sin embargo, desde el inicio de la operación de la misión francesa en la Escuela de Flandes hasta su cierre, ningún alumno logró calificarse completamente como piloto militar.

Desde luego, el gobierno nacional y el alto mando no veían con buenos ojos tan pocos frutos obtenidos, en contraprestación a una inversión tan alta. El interés con el que se había activado la Quinta Arma del Ejército, en diciembre de 1919, y la expectativa con la que se había inaugurado la Escuela Militar de Aviación, en febrero 1921, parecían haber disminuido con el pasar de los meses. Esta situación, sumada a la crisis financiera del país —que obligó a la renuncia del presidente Marco Fidel Suárez, tras una constante oposición política (Acosta, 2014)—, llevó a que el designado presidente de la república, Jorge Holguín, promulgara el Decreto 580 del 28 de abril de 1922. En esta norma, se ordenaba suspender el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación, ubicada en la localidad de Flandes, Tolima, a partir del 1.º de mayo siguiente (Decreto 580, 1922).

Tal providencia del gobierno nacional no suspendía el funcionamiento de la Escuela de manera definitiva, sino “por el tiempo que fuera necesario para adquirir todos los elementos indispensables para su completa organización y eficaz resultado” (Decreto 580, 1922, art. 1.º). Esto hacía pensar que el gobierno nacional no se encontraba satisfecho con el trabajo desarrollado por la misión francesa hasta ese momento, razón por la cual, de forma paralela a la emisión del Decreto 580, se rescindió el contrato celebrado en 1920 con el aviador militar francés René Guichard.

Además de las dificultades económicas del país, otro gran motivo que llevó a la suspensión de la Escuela era la insuficiencia de los aviones franceses

8 La calificación como piloto de pista hacía referencia al desarrollo de maniobras básicas, correspondientes a la parte inicial del entrenamiento de vuelo. Este reconocimiento fue hecho a los cinco pilotos que lograron completar esta fase, sin que esto significara que los oficiales del Ejército hubieran culminado el curso con la misión francesa. Durante la primera Escuela Militar de Aviación en Flandes, no se logró completar ningún curso y no se emitió diploma alguno que certificara como piloto militar.

adquiridos, que eran anticuados y “no reunían las condiciones necesarias para ser empleados en la instrucción de pilotos” (Decreto 580, 1922). Esta apreciación se había hecho patente en la visita previa realizada por el ministro de Guerra, Aristóbulo Archila, el 22 de abril, seis días antes de que se firmara el citado decreto. En efecto, en esta visita se llevó a cabo un dictamen por parte de unas comisiones técnicas que examinaron el material en presencia del ministro y emitieron el concepto de “insuficiente y anticuado” (Decreto 580, 1922). Desde luego, este decreto también hacía referencia a la difícil situación presupuestal de la época y a lo costosa que resultaba la Escuela, en los siguientes términos:

El sostenimiento de esta Escuela, que ocasiona cuantiosos gastos al tesoro nacional, no corresponde a ese esfuerzo de la Nación para sostenerla como ha podido demostrarse, ni se justifica tampoco toda vez que se carece del personal de instructores y Mecánicos idóneos, de las máquinas y demás enseres necesarios para desarrollar en buenas condiciones la instrucción que demanda la formación de pilotos y aviadores. La adquisición de los elementos indispensables para darle a ese instituto la organización que requieren las instalaciones de esta naturaleza, implica ingentes erogaciones no compatibles con la actual situación fiscal del país, tales como aparatos apropiados para las distintas zonas y campos de aterrizaje. (Decreto 580, 1922)

Con todo esto, no queda ninguna duda de que el país atravesaba por inconvenientes de tipo fiscal que obligaban a tomar medidas restrictivas en el gasto público y, por otra parte, el gobierno nacional no estaba conforme con los resultados de la misión francesa, y estaba preocupado por la calidad del material adquirido apenas hace un año atrás. Es necesario recordar que la razón principal del fracaso de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA), a sus dos cortos años de haberse constituido en el país, fue la mala calidad de los anticuados aviones Farman F.40, también de origen francés, cuyos accidentes llevaron a acabar por completo con su reducida flota de tres aeronaves. Tanto los Farman de la CCNA como los Caudron y Nieuport de la aviación militar eran aeronaves igualmente anticuadas, fabricadas entre 1913 y 1915, que incluso ya habían sido retiradas del servicio en Europa por el Ejército Francés para 1920. Pese a eso, en Colombia se estaban empleando para la instrucción de los nuevos pilotos militares del país.

En el Decreto 580 también se hacía referencia a la precariedad de las instalaciones donde funcionaba la Escuela Militar de Aviación (figura 24) y la necesidad de contar con los enseres y elementos necesarios para llevar a cabo la instrucción de los alumnos en buenas condiciones. Como ya se mencionó en este capítulo, las condiciones para el personal de la Escuela no eran las mejores, con la improvisada pista hecha por los mismos alumnos, que debían permanecer desmalezando y quitando hormigueros, lo cual era insuficiente para adecuarla de la mejor manera. Hay que recordar que el mismo coronel Guichard se había accidentado durante un aterrizaje al tropezar con uno de estos hormigueros. Toda esta situación era preocupante para el gobierno, que tenía clara la necesidad de mejorar las condiciones para una instrucción adecuada, pero que, por el momento, no contaba con una economía que le permitiera hacer ese tipo de inversiones. Sería necesario esperar mejores épocas para ese propósito.

Tras la decisión de suspender el funcionamiento de la Escuela en Flandes, a partir del 1.º de mayo de 1922, se ordenó distribuir al personal del Ejército



Figura 24. Predios de Flandes, a orillas del río Magdalena, en donde se ubicaba la Escuela Militar de Aviación. Se observa también el puerto y la plataforma de operaciones de SCADTA.
Nota. Proyecto de Ley 63 (2017)

en diferentes Unidades e igualmente retirar al personal dado de alta que allí laboraba (Decreto 580, 1922). Por otra parte, se regresaron los inmuebles tomados en arriendo en el predio de Flandes donde estaba ubicada la Escuela, y se facultó al Ministerio de Guerra para la conservación del material aeronáutico y otros elementos, mientras se tomaban decisiones al respecto. A lo largo de este corto periodo de la primera Escuela Militar de Aviación, se observa que se trató de un emprendimiento bastante complejo, con dificultades propias de su novedad (Figuroa Pedreros, 2018) y con constantes cambios en la organización determinados por el Ministerio de Guerra —como se evidencia en la legislación relacionada—, todo lo cual llevó a la disminución del interés.

El Proyecto de Ley 63, presentado en el 2017 en el Congreso de la República para declarar a Flandes cuna de la aviación militar en el país, hace la siguiente mención de las causas de la suspensión de la Escuela:

El verdadero motivo que llevó al cierre de la Escuela Militar de Flandes fue la falta de credibilidad y apoyo por parte de las altas esferas en Bogotá en los pilotos colombianos. La gente de esa época pensaba equivocadamente que los únicos pilotos calificados para volar eran los europeos. En efecto, la aviación comercial se desarrollaba mucho mejor ya que contaba con el apoyo de la empresa privada y el Gobierno, y contaba con la credibilidad que generaban los pilotos alemanes de SCADTA. Pero esta evidencia no quería decir que la aviación militar no tuviera perspectivas. La historia se encargaría de demostrar posteriormente la razón que asistía a los que quijotesicamente veían en esta rama una de las mayores fortalezas históricas de nuestra fuerza pública. (Proyecto de Ley 67, 2017, p. 9)

De esta manera, por una u otras razones, la naciente Quinta Arma recibió un inesperado golpe, después de un poco más de dos años de haberse activado dentro del Ejército a través de la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919.

2.7 La reinauguración de la Escuela en Madrid

Después de la crisis financiera ocurrida a inicios de los años veinte en Colombia, la situación económica del país aparentemente mejoró. Entre otras cosas, en 1922 Colombia recibió de Estados Unidos el último pago por 5 millones de dólares de los 25 millones de indemnización acordada por el tratado Urrutia-Thomson, a raíz de la separación de Panamá en 1903. Así

mismo, la economía crecía a un ritmo acelerado, entre otras cosas, por la inversión que había hecho Pedro Nel Ospina en el sistema de ferrocarriles del país, que habían sido descuidados por los gobiernos anteriores.

Por otra parte, durante el periodo presidencial de Pedro Nel Ospina (1922-1926), se continuó con el objetivo de profesionalizar al Ejército, mediante la contratación de misiones militares extranjeras, como las tres misiones chilenas que se tuvieron en el país entre 1907 y 1915, que hicieron parte del proceso de reforma militar iniciado en 1907 por el entonces presidente Rafael Reyes Prieto. Para ese momento, Colombia deseaba continuar con las prácticas y doctrina militar alemana, pero Alemania no era elegible “debido al descrédito internacional condicionado por su papel de causante de la Primera Guerra Mundial y el Pacto de Versalles. Chile tampoco fue elegible porque había quedado atrás en la rápida modernización de los Ejércitos europeos durante la guerra” (Fischer, 1998, p. 60).

Suiza parecía una muy buena opción por los motivos considerados durante el gobierno del presidente José Vicente Concha, en 1917. De esta manera, en 1923, el gobierno colombiano, a través de su embajador en Suiza, Francisco José Urrutia, retomó las negociaciones de seis años atrás, que concluyeron con la firma de un contrato por tres años (que finalmente se prolongó a seis) para desplazar una misión militar compuesta por miembros del Ejército Suizo a Colombia (Helg, 1986). Esta misión llegó a Colombia en 1924, compuesta por cinco oficiales:

El general Hans George Juchler, oficial del Estado Mayor, quien tomó a su cargo la dirección de la Escuela Superior de Guerra y la enseñanza táctica y servicio de Estado Mayor; el coronel Paul Gautier, quien se encargó de la instrucción de caballería en la guarnición de Bogotá y de las clases de equitación para los oficiales de esta rama; el teniente coronel Hans von Werdt, oficial de infantería, quien entró a ocupar la dirección de la Escuela Militar a la muerte de su titular, el coronel Luis Felipe Acevedo, dirigiendo además la Escuela de Suboficiales y la instrucción de las tropas de infantería de la guarnición de Bogotá; el mayor Henry Pillichody, tomaría a su cargo la organización de la Escuela de Aviación y la instrucción de sus oficiales y, finalmente, el capitán Plinio Pessina, administrador y especialista en derecho, quien se hizo cargo de las asignaturas de su especialidad y contribuyó a preparar una ley sobre sueldos de retiro de la oficialidad. (Pizarro Leongómez, 1987, p. 26)

La situación del Ejército para la época no era la más alentadora: la Infantería, sin inversiones mayores, se mantenía relativamente bien con personal dotado con fusiles máuser; pero en las demás especialidades la situación era difícil: “la artillería, la marina, la caballería, los batallones de ingenieros y de ferrocarriles, el cuerpo de bomberos, carecen de prácticamente todo. La aviación se reduce a dos aviones Caudron incompletos e inutilizables dejados por la efímera misión francesa de 1921” (Helg, 1986, p. 7). Este material que había sido empacado y puesto en terrenos pertenecientes a la Escuela de Agronomía del Ministerio de Agricultura, en Madrid, Cundinamarca, se encontraba completamente deteriorado después de más de dos años de estar expuesto a la inclemencia del tiempo y la intemperie.

Con ese panorama, Pillichody, quien recibió el grado honorario de mayor del Ejército colombiano —ya que ostentaba el grado de capitán en su país, en el que se desempeñaba como piloto militar—, empezó la tarea de evaluar la situación que había quedado tras la corta experiencia de la Escuela Militar de Aviación en Flandes. Después de su arribo a Colombia, en agosto de 1924, Pillichody tuvo grandes dificultades para poder organizar nuevamente la Escuela Militar de Aviación, ya que la misión para tal efecto implicaba comenzar prácticamente desde cero y hacer una importante inversión de dinero (Helg, 1986).

Como se mencionó anteriormente, las pocas aeronaves francesas que quedaron de la Escuela de Flandes estaban totalmente inservibles, además que, para la época de la suspensión en 1922, ya eran máquinas obsoletas. Para iniciar, entonces, Pillichody solo contaba con una aeronave biplaza Wild, de fabricación suiza, junto con dos motores adicionales de repuesto, material que había traído con él a Colombia (Helg, 1986). Esto sin contar con que ni si quiera se disponía de un lugar para poner en funcionamiento de nuevo la Escuela. Una de las primeras recomendaciones hechas por la misión militar suiza era la de ubicar la Escuela en un lugar de baja altitud.

Pillichody hizo hincapié sobre este fenómeno alegando que una escuela, para que fuera más económica, debía situarse lo más bajo posible, la economía es doble: los aviones necesitan motores menos potentes y los alumnos se alistan con menos vuelo; el gasto de combustible y el desgaste de material se pueden repartir sobre un mayor número de alumnos. (Fischer, 1998, p. 72)

Con un par de meses de trabajo previo por parte de los suizos para reorganizar la Aviación, finalmente el 8 de noviembre de 1924 el gobierno dictó el Decreto 1756, por medio del cual restablecía el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación que había sido suspendida en 1922 (Decreto 1756, 1924). Este decreto establecía que la Escuela Militar de Aviación formaría parte integral del Ejército, con dependencia directa del Ministerio de Guerra, y ponía énfasis en su carácter militar. En la parte organizacional de la Escuela, designaba al miembro de la misión militar suiza como director del instituto, cargo que ocuparía el mayor Henry Pillichody (figura 25). Sin embargo, esta norma no precisaba el lugar donde funcionaría la Escuela. Al respecto, las recomendaciones hechas por la misión suiza no fueron tomadas en cuenta, y posteriormente el gobierno tomó la decisión de emplear para tal fin las instalaciones de la antigua Escuela de Agronomía en Madrid, Cundinamarca, en donde se habían dejado las aeronaves francesas. Así, el 30 de diciembre de 1924, mediante un decreto presidencial, se ordenó que la Escuela Militar de Aviación funcionaría en esta población cercana a la capital de Colombia (Decreto 1990, 1924).



Figura 25. Mayor Pillichody en compañía de oficiales del Arma de Aviación del Ejército de Colombia, en la Escuela Militar de Aviación en Madrid.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Figura 26. Predios en los que se estableció la segunda Escuela Militar de Aviación, en Madrid, Cundinamarca. En la fotografía se aprecia un grupo de aeronaves Wild de fabricación suiza.
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

Esta nueva Escuela en Madrid (figura 26), además de hacer énfasis en su objetivo de preparar pilotos aviadores militares, también hacía una especial mención de la necesidad de preparar el personal de mecánicos para la conservación y reparación del material de aviación del Estado, situación que no se había tenido muy en cuenta en la primera Escuela de Flandes, ya que en ese entonces su propósito se enfocó particularmente en la preparación de pilotos. Este último factor jugó un papel importante en el deterioro sufrido por las aeronaves francesas que habían quedado en Madrid en conservación, ya que no había personal de mantenimiento suficientemente preparado para ejecutar esa labor una vez se fue la misión militar francesa en 1922.

Para este nuevo impulso del Arma de Aviación, se tomaron en comisión del Ejército algunos de los alumnos que habían hecho parte del primer curso de piloto en Flandes, junto con otros oficiales nuevos, también tomados de las filas del Ejército. Por ejemplo, el mayor Félix Castillo, quien, superado el inconveniente de indisciplina por volar solo sin autorización en 1921,

alcanzó a ser ascendido a teniente coronel, para entonces ya era demasiado antiguo como para retomar el curso. Así mismo, algunos otros integrantes de la primera Escuela se habían retirado del servicio. No obstante, dentro del curso que inició el 15 de febrero de 1925 se encontraba nuevamente José Delfín Torres Durán (figura 27), ya ascendido al grado de capitán del Ejército.



Figura 27. Capitán José Delfín Torres (izquierda) junto al mayor Henry Pillichody (derecha), durante la época del oficial suizo como director de la Escuela Militar de Aviación.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 110, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor

Como parte de las exigencias para los aspirantes a la Escuela, el Decreto 1990 del 30 de diciembre de 1924 preveía que los candidatos para ingresar al curso de piloto en Madrid debían presentar el diploma de la Escuela Militar de Cadetes que los titulaba como oficiales del Ejército. Además, se les exigía un certificado de salud, que no tuvieran un peso corporal superior a los 75 kilos, que su edad no fuera superior a los 32 años cumplidos y que contaran con un certificado de buena conducta (Decreto 1990, 1924).

En este nuevo aire que tuvo la aviación militar en Colombia, se estableció un reconocimiento para los alumnos destacados tanto en los cursos de piloto como en el de mecánico. Al respecto, se reglamentó que, al finalizar

los cursos de instrucción, y dependiendo de los resultados obtenidos por los alumnos, la dirección de la Escuela podría proponer al personal que considerara como idóneo para tomar un entrenamiento de un año más y especializarse como instructor. De esta forma, además, era posible preparar los primeros profesores militares de aviación colombianos, con lo cual quedaba claro que la misión militar extranjera no duraría para siempre y la aviación militar en el país ganaría mayor autonomía.

Un aspecto que demostraba la pertenencia de la Aviación como Arma del Ejército durante esos años estaba en el artículo 3.º del mencionado Decreto 1990 de 1924. En él se mencionaba específicamente que el tiempo de servicio del personal dentro de la Escuela Militar de Aviación debía ser igual al tiempo de servicio que se prestaba en cualquiera de las otras Armas del Ejército Nacional. En este sentido, pese a depender administrativamente del Ministerio de Guerra por la importancia del tema, la Aviación era un Arma más dentro del Ejército de Colombia.

En esta época de reactivación de la Escuela Militar de Aviación, se realizaron gestiones por parte del mayor Pillichody para proporcionar a los aviadores una prima en su sueldo relacionada con las actividades de vuelo. Este reconocimiento se materializó mediante el Decreto 327 de 1925, a través del cual el gobierno nacional estableció un sobresueldo (al que se le dio el nombre de *prima de riesgo*) de 50 pesos para cada oficial piloto de la Escuela Militar de Aviación (Decreto 327, 1925). Desde luego, esta iniciativa fue muy controvertida al inicio, pero tras varios debates fue aprobada tomando en cuenta el alto riesgo relacionado con hecho de volar.

Una de las actividades que se tuvieron que desarrollar en los nuevos predios de Madrid consistió en la construcción de los hangares para las aeronaves. Las fotografías de la época muestran unas instalaciones más adecuadas que las que se construyeron en Flandes (figura 28). Esto evidenció una mayor asignación de recursos para las adecuaciones necesarias, aspecto que se vio favorecido por la mejor situación económica del país durante la presidencia de Pedro Nel Ospina y a la solvencia que se pudo haber generado por el reciente desembolso de la última cuota de cinco millones de dólares en compensación por la separación de Panamá. Para la adecuación de los predios asignados a la nueva Escuela Militar de Aviación, el Ejército Nacional designó

una compañía de ingenieros militares, que fueron puestos a disposición del capitán José Delfín Torres, el más antiguo del grupo de alumnos del curso de piloto, con la misión de organizar las instalaciones y preparar la pista de aterrizaje (ESAVE, 2015).



Figura 28. Taller de mantenimiento de la recién activada Escuela Militar de Aviación en Madrid. Dentro de este, se observa uno de los viejos aviones franceses de la anterior Escuela en Flandes (Madrid, Cundinamarca, 1925).

Fuente: Villalobos (1993, p. 30)

El repunte de la economía nacional permitió la adquisición de nuevas aeronaves suizas para la aviación militar, tal como lo recomendó el mayor Pillichody, como parte de la misión militar. La recomendación del suizo al gobierno colombiano se expresaba de la siguiente manera:

El avión construido especialmente para las condiciones de la sabana de Bogotá, será un avión de gran superficie en sus alas, de motor potente y de construcción lo más liviano posible, necesidades básicas para obtener las características de vuelo de un avión preliminar. (Fischer, 1998, p. 75)

De esta manera se compraron tres aeronaves más, del mismo tipo de la que había traído Pillichody a su llegada al puerto de Barranquilla por vía marítima (figura 29). Precisamente, fue por esta misma vía que para finales de 1924 llegaron estas máquinas, con las que se completaría un grupo de cuatro aviones Wild. Estas aeronaves eran de entrenamiento, pero se habían empe-

zado a construir en Suiza en 1914 y habían sido tardíamente vinculadas a la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, su participación fue destacada, por lo que, una vez pasada la guerra, fueron rediseñadas y repotenciadas a partir de 1921, cuando se inició una nueva producción de estas.

Las aeronaves que llegaron a Colombia fueron matriculadas con los números 11, 12, 13 y 14, y después de su ensamble en los hangares de Madrid, fueron empleadas para el entrenamiento de los pilotos a partir del 15 de febrero de 1925. Desde entonces operaron ininterrumpidamente hasta 1931, momento en el que salieron de servicio por renovación del material (Forero Racines, 1981). Junto a este grupo de aeronaves Wild, también se contrató la adquisición de “tres motores de reserva y material de repuestos” (Fischer, 1998, p. 75).

Más adelante, en 1927, el gobierno nacional aprobó la adquisición un nuevo grupo de aeronaves, también de fabricación suiza. Esta vez se trataba del modelo Wild-X, una aeronave con mejor potencia y diseño que el modelo Wild anterior. Llegaron ocho en total, las cuales fueron matriculadas del número 101 al 108 (figura 30) (Forero Racines, 1981).

Figura 29. Personal del Ejército colombiano ubicado frente a un avión Wild-X de fabricación suiza, durante los inicios de la segunda Escuela Militar de Aviación (Madrid, Cundinamarca, 1927).
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)





Figura 30. Aeronave Wild X de matrícula 105, que hizo parte de las máquinas adquiridas por Colombia a Suiza.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 111, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor

Durante el tiempo que permaneció la misión militar suiza en Colombia (1924-1928), no se realizaron más adquisiciones de aeronaves. Al parecer, las relaciones de Pillichody con el Ministerio de Guerra estuvieron llenas de discrepancias (Fischer, 1998), lo que imposibilitó no solo la ejecución de más contratos de material para el Arma de Aviación, sino también la permanencia del suizo en el país. Existían dudas en el Ministerio de Guerra sobre la veracidad de las recomendaciones del suizo en cuanto a la adquisición de aeronaves y repuestos: se pensaba incluso que Pillichody estaba engañando con sus propuestas con el propósito de recibir comisiones de la casa fabricante (Helg, 1986). De esta manera, después de un buen comienzo por parte de la misión militar suiza, se empezaron a generar descontentos en el alto gobierno,

especialmente, en el Ministerio de Guerra, que criticaba de forma constante a Pillichody. Así mismo, los altos mandos militares no veían con buenos ojos las exóticas innovaciones que él venía impulsando (Pizarro Leongómez, 1987, p. 26), para las cuales los “viejos” militares no estaban preparados, ya que preferían las prácticas recias y estrictas del régimen disciplinario existente.

En medio de este ambiente enrarecido, el gobierno tomó la decisión de dar por terminado el contrato con los suizos, especialmente por la controversia en torno a la compra de los aviones, ya que un informe del diplomático colombiano enviado a suiza sobre la conveniencia de las nuevas aeronaves estaba en contravía de las propuestas de Pillichody (Fischer, 1998). De esta manera, el ministro de Guerra, Ignacio Rengifo, despidió al suizo incluso cuatro días antes de que se terminara el contrato. Así, en septiembre de 1928, tras la terminación de los servicios de la misión militar suiza en Colombia, el ministro se expresó sobre las misiones extranjeras en los siguientes términos:

Uno de los inconvenientes que tienen las misiones extranjeras traídas al país radica en que, a pesar de que vengan con las mejores intenciones y propósitos, de que tengan todo el empeño de hacer saludables las reformas, como llegan de un medio diferente al nuestro, vienen a teorizar. (Fischer, 1998, p. 84)

De esta manera, el ambiente de inconformismo hizo que se viera truncado una vez más el esfuerzo de tener una Escuela Militar de Aviación. En diciembre de 1928, el Ministerio de Guerra, mediante la Sección de Aviación, ordenó el nuevo cierre de la Escuela por no contar con el personal de instructores que la pudiera dirigir. Sin embargo, este periodo de suspensión fue muy corto, puesto que a inicios de 1929 se buscaron las condiciones necesarias para que un nuevo aire impulsara definitivamente la aviación militar en Colombia.

2.8 Un año de autonomía en la instrucción de aviación

Con el reciente fracaso de la misión suiza, el gobierno nacional se vio en la necesidad de buscar una nueva opción para continuar con el fortalecimiento de la capacidad aérea en el país. Para esta época, en el Ejército tan solo existía la Escuela Militar de Cadetes, la Escuela Superior de Guerra y la Escuela Central para el cuerpo de suboficiales, que habían sido fundadas a partir la reforma militar implementada en 1907 por el presidente Rafael

Reyes Prieto, escuelas que funcionaban con completa normalidad e independencia para desarrollar la instrucción. Pero en el caso de la Escuela Militar de Aviación, no había la suficiente autonomía en el personal de instructores que permitiera mantener un instituto de este tipo, situación que no contribuía a su continuo desarrollo y evolución. De hecho, ninguna de las demás Armas del Ejército hasta ese momento contaba con una escuela propia, ya que las escuelas de Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros, se crearon entre 1936 y 1940 (Pizarro Leongómez, 1987). En este sentido, el Arma de Aviación fue pionera dentro del Ejército.

Por todo lo anterior, una consideración importante en este nuevo esfuerzo consistía en contar con la preparación de pilotos instructores propios, que permitieran la autonomía necesaria para darle continuidad en el tiempo a la instrucción y que, a la vez, se obtuviera la confianza del gobierno, de los altos mandos militares e incluso de la sociedad en general. Fue de esta manera que se tomó la decisión de continuar el entrenamiento en la Escuela Militar de Aviación después de la terminación del contrato con Pillichody, a finales del 1928.

De esta manera, se aprovechó el hecho de contar con un oficial de aviación como parte de la planta de la Escuela, quien ya desempeñaba funciones en la instrucción de vuelo. Se trataba del teniente Camilo Daza Álvarez, un cucuteño considerado un pionero de la aviación en Colombia, quien, interesado en ser piloto, desarrolló su entrenamiento en Estados Unidos en 1920. A su regreso al país, realizó vuelos de manera autónoma con una aeronave comprada con el apoyo de su padre, la cual quedó destrozada después de un accidente en 1923, sin consecuencias graves para él. Posteriormente el gobierno le donó un avión Caudron G.3 (figura 31), que se logró armar de lo poco que quedaba de las aeronaves francesas de la primera Escuela en Flandes (Arias, 2013).

Por disposición del gobierno, y dado el interés de Daza, su servicio fue requerido en el Ejército, donde recibió el grado de alférez de la Escuela Militar de Cadetes, en marzo de 1927. El objetivo era que Daza completara, a partir de ese grado, la carrera de oficial y se pudiera desempeñar en la aviación militar, que por esos años se encontraba recientemente reactivada en predios de Madrid. Con el grado de alférez, fue asignado para completar su entrena-

miento en la Escuela Militar de Aviación en Madrid, como jefe del Servicio Técnico (Decreto 471, 1927), con el compromiso de frecuentar la ESMIC para asistir a las clases y ejercicios que fueran requeridos para completar su instrucción militar, necesaria para su ascenso a oficial. Al finalizar esta fase, en diciembre de 1927, Camilo Daza Álvarez recibió el grado de subteniente del Ejército colombiano, y continuó con su servicio en la Escuela Militar de Aviación como instructor de vuelo, en apoyo a la misión militar suiza que se encontraba por esa época.



Figura 31. Camilo Daza y algunos familiares al frente de la aeronave Caudron G.3 de la aviación militar que le fue cedida por el Congreso de la República.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 44, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor

Con la salida de Pillichody, la Escuela quedó bajo la dirección del mayor Ricardo Vanegas Montero, distinguido oficial del Ejército, que llegó a ser general en 1941. Vanegas, que asumió el cargo a inicios de 1929, aprovechó la ayuda de Daza, quien ya ostentaba el grado de teniente, para continuar

con la gran responsabilidad de mantener la instrucción de vuelo, esta vez, de manera autónoma y con los pocos recursos disponibles. Para esa época, dentro de los pilotos militares, Daza era el que mayor experiencia de vuelo tenía. Además, en la Escuela de Madrid se encontraba el capitán Benjamín Méndez Rey, un aviador que hizo parte de los mecánicos pioneros que se contrataron para el inicio de la aviación militar en Flandes, con la categoría de suboficial del Ejército, quien también había recibido entrenamiento parcial de vuelo, que no pudo terminar allí por la prematura suspensión del instituto en 1922. A pesar del cierre de la Escuela en Flandes, Méndez Rey continuó con su interés por la aviación, razón por la que viajó a Estados Unidos para recibir entrenamiento en la Escuela Aeronáutica Curtiss, de Garden City en 1924, después de lo cual regresó a Colombia, para ser llamado nuevamente al servicio activo dentro de la aviación militar. Durante 1927, ya como oficial del Ejército en el grado teniente, fue enviado a la Escuela del Servicio Aéreo en el Ejército de los Estados Unidos, en donde realizó entrenamiento de vuelo (figura 32).



Figura 32. Diploma que acredita el entrenamiento avanzado de vuelo del teniente Benjamín Méndez Rey, en el Ejército de los Estados Unidos (Texas, 28 de febrero de 1927).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

En 1928, Méndez Rey fue el piloto encargado del histórico vuelo del avión Falcon P-1 *Ricaurte*, de la casa fabricante norteamericana Curtiss, reali-

zado desde Nueva York hasta Bogotá; avión que había sido adquirido gracias a la financiación de la colonia colombiana establecida en la ciudad de Nueva York (Forero Racines, 1981). La aeronave salió el 23 de noviembre de 1928 desde esta ciudad, arribando inicialmente a Cartagena 38 días después, debido a las dificultades climáticas del Caribe y de Centroamérica, además de algunos inconvenientes de tipo mecánico producto de las averías ocasionadas durante un acuatizaje en Colón, Panamá (Arias, 2013); seguidamente continuó el vuelo hacia Girardot (figura 33) en donde se dispuso el cambio de flotadores por ruedas en el tren de aterrizaje. Finalmente, el 2 de enero de 1919 logró llegar a la base de Madrid, siendo recibido por la expectante sociedad capitalina. Este acontecimiento aéreo, en todo caso, fue motivo de grandes reconocimientos y festejos en la ciudad por la magnitud de la hazaña. Se trataba, nada más y nada menos, del primer vuelo de una aeronave militar pilotada por un oficial del Ejército colombiano, que se realizaba fuera del territorio patrio, con lo cual se marcaba un hito histórico para la nación y se demostraba la evidente evolución de la capacidad e idoneidad de los aviadores del país.

Figura 33. El avión *Ricaurte* llega a Flandes después del recibimiento oficial realizado en Barranquilla, como un evento de nivel nacional. Después de su llegada a Flandes, en las instalaciones de SACDTA, se acondicionó su tren de aterrizaje con ruedas para su arribo a la Escuela de Madrid.
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Esta aeronave se agregó a las ya existentes de fabricación suiza con que contaba la aviación militar en la Escuela de Madrid, y se le asignó el número de matrícula 109 (figura 34). El emblemático avión sirvió en el Ejército durante el conflicto colombo-peruano hasta el 2 de junio de 1933, fecha en la que, desde el sur del país, piloteado por el capitán Ernesto Esguerra y con destino hacia Palanquero (Villalobos, 1993), desapareció sin dejar rastro en la espesa selva colombiana.

Benjamín Méndez Rey y Camilo Daza se desempeñaron como pilotos instructores durante esa pequeña fase de la Escuela en la que no se contaba con una misión militar extranjera para orientar la aviación militar en Colombia. A estos dos oficiales se unieron los tenientes Arturo Lema Posada (figura 35) y Jorge Méndez Calvo, quienes llegaban al país a inicios de 1929 recién graduados como pilotos de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, en Argentina (Villalobos, 1993). Desde 1926, se enviaban oficiales del Ejército a esta Escuela, para recibir el entrenamiento de aviación y graduarse como piloto militar. Esto se llevaba a cabo aprovechando las buenas relaciones entre ambos países y la experiencia de esta Escuela argentina, que había sido acti-

Figura 34. Avión Curtiss Falcon *Ricaurte* en la Escuela Militar de Aviación de Madrid, Cundinamarca (1929). Fuente: Gumersindo Cuéllar (fotógrafo), en ESAVE (2015)



vada por el presidente Roque Sáenz Peña desde 1912, en la ciudad de El Palomar, provincia de Buenos Aires. Al igual que en el caso colombiano, esta Escuela inició perteneciendo al Ejército argentino, y después se convirtió en la Fuerza Aérea de ese país, a partir de enero de 1945.

De estos dos oficiales, se destaca Arturo Lema Posada, quien desde temprano en la Escuela Militar de Cadetes sobresalió entre sus compañeros por sus capacidades militares y académicas. Ascendió al grado de subteniente del Ejército en diciembre de 1922 como segundo puesto de su promoción, tras haber ostentado la honrosa distinción de brigadier mayor de la escuela en su calidad de alférez (República de Colombia, 1932). Fue un prestigioso oficial de Artillería, además de los destacados servicios prestados como oficial de Aviación. La Escuela de Artillería del Ejército de Colombia hizo reconocimiento a este oficial, quien en 1953 alcanzó el grado de general de la república.



Figura 35. Capitán del Ejército Arturo Lema Posada, oficial que se desempeñó como instructor en la Escuela Militar de Aviación de Madrid.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

Dentro de este grupo de pilotos militares colombianos que se desempeñaban como instructores, se encontraba también el teniente Enrique Santamaría Manccini (figura 36), un oficial que había realizado el curso de aviador militar en los Estados Unidos y había llegado al país en los primeros meses de 1930. Santamaría es el portador del honroso récord de volar una aeronave por primera vez en la noche en la aviación militar colombiana. Este acontecimiento histórico ocurrió el 12 de enero de 1931 hacia las 9:30 p. m., en la Escuela Militar de Aviación de Madrid. Tal hazaña se ejecutó en un avión Wild-X de fabricación suiza, de matrícula 107 (figura 37), llevando como alumno al mayor José Delfín Torres Durán, por ese entonces subdirector de la Escuela. El vuelo tuvo una duración de un poco más de una hora y, para tal fin, se empleó iluminación artificial proporcionada por los faros de algunos automóviles de la misma Escuela junto con algunos reflectores. Durante el aterrizaje, un soldado que sostenía uno de estos reflectores recibió un golpe en la pierna con el plano inferior de la aeronave, razón por la cual este tipo de maniobras fue suspendido (Villalobos, 1993).



Figura 36. Teniente Enrique Santamaría Manccini, piloto que llevó a cabo el primer vuelo nocturno en el país sobre Bogotá en 1931.

Fuente: Villalobos (1993, p. 36)



Figura 37. Aeronaves Wild X de la aviación militar, dentro de las que se encuentra la número 107, en la que se realizó el histórico vuelo nocturno sobre Bogotá, el 12 de febrero de 1931.

Fuente: Gumersindo Cuéllar (fotógrafo). Tomado de la Colección Fotográfica Gumersindo Cuéllar, de la Biblioteca Virtual del Banco de la República (<http://babel.banrepcultural.org/cdm/singleitem/collection/p17054coll19/id/475/rec/34>). (Obra en dominio público)

2.9 La llegada de una nueva misión francesa

Después de un nuevo análisis sobre lo más conveniente y de escuchar algunas recomendaciones hechas por algunos aviadores formados en el exterior y que habían desempeñado labores como instructores en la Escuela Militar de Aviación —entre quienes se encontraba Camilo Daza Álvarez—, el gobierno colombiano tomó la decisión de traer nuevamente un grupo de aviadores franceses, situación que se concretó en abril de 1930. Para esta ocasión se contrató al teniente coronel Pierre Chateauvieux (figuras 38 y 39), quien se encargó de la retomar las operaciones de instrucción en la Escuela en Madrid. Para tal efecto, Chateauvieux fue nombrado como director del instituto y al mayor del Ejército José Delfín Torres Durán como subdirector.



Figura 38. Personal integrante de la Escuela Militar de Aviación de Madrid. De izquierda a derecha (sentados) capitán Lema Posada, teniente coronel Chateauvieux (director), mayor Torres Durán (subdirector), teniente Andrés M. Díaz, (de pie) capitán Ernesto Esguerra, teniente Gómez Niño, mecánico Faure, mecánico Sebastián Restrepo, mecánico Lara y mecánico Duque (1931).
Fuente: Forero (1964, p. 176)

Otro hecho importante para el periodo de esta segunda misión francesa fue la necesidad de profesionalizar el área del mantenimiento aeronáutico dentro de la aviación militar colombiana. Para mediados de 1932, el gobierno nacional emitió el Decreto 1144, mediante el cual reconocía la indiscutible necesidad de la creación de una escuela de mecánicos de aviación, para una adecuada marcha de la aviación militar en el país. En los términos de esta norma, sin este proyecto de profesionalización del área de mantenimiento aeronáutico, “esta importante Arma del Ejército no podrá adquirir un verdadero desarrollo ni cumplir los fines a los que está llamada” (Decreto 1144, 1932). Este nuevo instituto del Arma de Aviación del Ejército, se estableció en Madrid, Cundinamarca, en las mismas instalaciones de la Escuela Militar de Aviación. Inicialmente funcionó como parte del pelotón terrestre de aviación, para más adelante lograr la independencia tras el traslado de la escuela de pilotos para Cali, en el Valle del Cauca.



Figura 39. Algunos de los oficiales de la Escuela Militar de Aviación, junto al teniente coronel Pierre Chateauvieux.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

Con el establecimiento de esta nueva Escuela, se impulsó positivamente el crecimiento de la aviación militar y la profesionalización del personal que se desempeñaba como técnico de mantenimiento, área a la que no se le había prestado la suficiente atención durante estos primeros años de existencia del Arma en el Ejército. Si bien esta actividad se ejecutaba desde los inicios en Flandes, solo se realizaba como un anexo requerido para las actividades de vuelo de los cursos de piloto, pero sin la rigurosidad de un entrenamiento y sin garantizar la permanencia del personal que realizaba estas labores, ya que en su mayoría se trataba de civiles contratados o suboficiales a los que se entrenaba de forma desorganizada.

Con este nuevo panorama en el que se contaba con la experiencia adquirida por la Escuela Militar de Aviación para el desarrollo de la instrucción, y después de dos años con la segunda misión francesa al mando de Chateauvieux, en el primer semestre de 1932 se dio por terminado este contrato, sin que se suspendiera nuevamente el funcionamiento de la Escuela. Por el contrario, el desarrollo continuó, esta vez, bajo la dirección y control de oficiales superiores del Ejército, nombrados por el Ministerio de Guerra. También se mantuvieron los oficiales pilotos ya graduados para apoyar el funcionamiento administrativo de la Escuela y los instructores nacionales con los que se contaba

para suplir la instrucción de los cursos en desarrollo. En este momento ya se tenía cierta autonomía para la instrucción de pilotos, ya que se contaba con oficiales del Ejército que se habían formado como aviadores y que hacían parte del personal de planta, como el caso del capitán Arturo Lema Posada y los tenientes Camilo Daza Álvarez y Enrique Santamaría Manccini, quienes se desempeñaban como instructores de vuelo.

Durante esta época, la aviación militar logró avanzar en el entrenamiento de los aviadores del Ejército de una manera más notoria. Además del entrenamiento individual que se llevaba a cabo como parte de la instrucción básica de los alumnos de la Escuela, se empezó a capacitar al personal en el vuelo de múltiples aeronaves para el desarrollo de misiones aéreas, con lo cual se exploró el empleo de esta Arma como parte de la táctica militar para las operaciones de las unidades del Ejército. De esta forma lo expresaba el subdirector mismo de la Escuela, mayor José Delfín Torres Durán:

Lo que garantiza el éxito y permite el empleo de la aviación militar es la unión y trabajo de sus fuerzas aisladas. Tomadas en conjunto constituyen la fuerza. Dispersas no significan nada. La táctica aérea desconoce el aislamiento de las unidades simples y busca la unión, el enlace y la fuerza. Y en este sentido, puede decirse que ya se ha iniciado francamente la aviación militar en Colombia. (*El Tiempo*, 1931, enero 1.º)

2.10 Restructuración en la aviación militar colombiana

Tras la reactivación de la Escuela en Madrid, el gobierno nacional emitió diversas normas con el propósito de estructurar y fortalecer la Aviación. Particularmente durante 1926 se adoptaron las recomendaciones hechas al gobierno dentro del plan general presentado por la misión técnica militar suiza, para implementar una reorganización del Ministerio de Guerra. En primer lugar, se determinó que el Ejército se dividía en cinco Armas, una de las cuales era la Aviación. En esta reorganización, se designaron funciones específicas para cada una de las cinco secciones que componían el Ejército (Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación) y se especificaron, entre otras, las siguientes responsabilidades para la Sección de Aviación:

- La organización y reglamentación de la aviación militar.
- Lo relativo a la instrucción de las tropas de aviación.
- El estudio de las cuestiones referentes al material de aviación de acuerdo con la administración del material de guerra, y si fuere necesario consultando con expertos científicos y técnicos.
- La adquisición, repartición y control del material (aviones, motores, armas, accesorios fotográficos e instrumentos de bordo, estaciones inalámbricas, talleres, etc.) y el control del material volante de las empresas de transportes, de instrucción o de turismo de carácter civil o comercial.
- La expedición de certificados de idoneidad o licencias de pilotaje, para pilotos militares o civiles, así como la expedición de certificados de navegabilidad para los aviones militares o civiles.
- El servicio de fotografía aérea y el servicio meteorológico.
- La dirección superior de las tareas que deben ser ejecutadas por las unidades de aviación. (Decreto 1025, 1926)

Estas funciones quedaron establecidas en el Decreto 1025 de 1926, con lo cual se le daba una nueva organización al Ministerio de Guerra y se dejaba el control de la aviación militar de manera específica en manos del Ejército, particularmente, en la sección del Arma de Aviación. Así, se derogó la normatividad promulgada en años anteriores que había creado una sección de Aviación dependiente directamente del Ministerio. Sin embargo, en 1932, como resultado del conflicto colombo-peruano, se crearía una nueva sección independiente denominada Dirección General de Aviación.

Asimismo, se estableció que el centro de operaciones para la aviación militar era la población de Madrid, Cundinamarca. No obstante, previendo el crecimiento de esta Arma, se estableció que también se podrían organizar nuevos aeródromos militares en otras partes del territorio (Decreto 1167, 1926), según necesidad. Esta situación se hizo patente con la finalización del conflicto con Perú, momento en el que se llevó a cabo la creación de bases aéreas en Palanquero (Puerto Salgar, a orillas del río Magdalena) (figura 40), en Puerto Boy (a orillas del río Caquetá, al sur del país en el departamento de Putumayo) y en la Escuela de Aviación de Cali, más otras que se fueron

creando en años posteriores. Así como con los aeródromos, se previó la organización de nuevas escuelas de aviación militar en otros lugares del país que el gobierno estimara convenientes (Decreto 2171, 1926).

Dentro de la reestructuración que se hizo del Arma de Aviación, luego de la reactivación de la Escuela en Madrid, se destaca el Decreto 2171 de 1926, en el que se dictaron varias disposiciones reglamentarias dentro del servicio de aviación en el Ejército. En primer lugar, se resalta que en ningún momento el Arma de Aviación en el Ejército desapareció con el cierre de la Escuela de Flandes; por el contrario, esta continuó perteneciendo al seno del Ejército, contando para su funcionamiento con personal orgánico y dependiente de la misma Fuerza y sometido a las mismas regulaciones que las demás Armas y Unidades. En este sentido, vale la pena enfatizar que el mismo Decreto 2171 de 1926 concebía el servicio de aviación como parte integral del Ejército Nacional, tal y como se puede observar en el título de la norma.

Figura 40. Base aérea de Palanquero aún en construcción, después del conflicto con Perú. En la imagen se aprecian aeronaves Junker JU-52, Curtiss Hawk y Curtiss Trainer a orillas del río Magdalena (1933). Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Como dato curioso, en 1926 se establecieron los signos convencionales y abreviaciones militares para el Ejército (Decreto 1283, 1926). Desde esta fecha, por ejemplo, se determinó el color azul para las propias tropas y el color rojo para las tropas enemigas. Para la Aviación del Ejército se adoptó la abreviación *AVIA*, para emplearse de manera estandarizada. En la actualidad, no obstante, se encuentra establecido el empleo de solo las tres primeras letras (*AVI*) en todo tipo de documentos oficiales dentro del Ejército Nacional⁹.

Otro producto del plan general de reestructuración presentado por la misión técnica militar suiza fue la implementación de los institutos de cultura militar. Estos institutos correspondían a las diferentes Escuelas Militares existentes para la época en el país, pero estaban organizados e integrados de forma particular. En primer lugar, se estableció que la Escuela Superior de Guerra iba a depender directamente del Estado Mayor General, ya que para ese entonces aún no existía el concepto de Fuerzas Militares y, menos aún, el de Comando General. Por otra parte, se estableció la dependencia de los demás institutos militares (Escuela Militar de Cadetes, Escuela Militar de Aviación y Escuela de Suboficiales) directamente de la Inspección General del Ejército (Decreto 1228, 1927), es decir, de lo que se conoce hoy como el Comando del Ejército. Con la firma de este decreto, Miguel Abadía Méndez, entonces presidente de la república, derogaba las anteriores normas que, entre otras disposiciones, ponían la Escuela Militar de Aviación a depender directamente del Ministerio de Guerra.

Ahora bien, los cursos de aviación de la Escuela de Madrid eran tomados por los oficiales del Ejército siempre que cumplieran tres requisitos básicos: tener diploma de graduación de la Escuela Militar de Cadetes, estar en servicio activo dentro del Ejército y presentar un certificado médico de buena condición física, que debía ser emitido por tres médicos designados por el Ministerio de Guerra (Decreto 2171, 1926). Asimismo, se permitía la admisión de alumnos en la Escuela de Aviación de personal que hubiera alcanzado

⁹ Es muy común dentro del Ejército de Colombia, así como en otros ejércitos del mundo, el empleo de abreviaciones para referirse a términos comúnmente usados por las tropas. Así, incluso en documentos oficiales se emplean abreviaturas que son correctamente interpretadas. Por ejemplo, las abreviaciones para referirse a las Armas son las siguientes: Infantería (INF), Caballería (CAB), Artillería (ART), Ingenieros (ING), Aviación (AVI), Logística (LOG) y Comunicaciones (COM).

el grado de oficial en Escuelas Militares extranjeras, siempre que el gobierno de Colombia le hubiera reconocido el grado respectivo de manera oficial. Por lo demás, era imprescindible que el personal aspirante no fuera mayor de 32 años de edad y ni excediera un peso corporal de 75 kilos, tal y como se había previsto desde 1924 por el Decreto 1990.

Por otra parte, el reconocimiento de 50 pesos otorgados como prima de vuelo a partir de 1925 no solo se mantuvo para el personal de pilotos alumnos de la Escuela, sino que se incrementó a 75 pesos para aquellos pilotos que ya se hubieran graduado del curso. Igualmente, se amplió la cobertura para el personal que cumpliera funciones de observador en las aeronaves, y se autorizó una prima de 10 pesos por cada hora de vuelo, hasta un máximo de cinco horas de vuelo, es decir, 50 pesos (Decreto 2171, 1926).

Como parte del crecimiento del Arma de Aviación, para finales de 1927, el gobierno nacional ordenó que la compañía terrestre que cumplía funciones de seguridad, entre otras, y que se encontraba agregada a la Escuela Militar de Aviación, pasaba a formar parte integral del Arma y que, a partir de ese momento, todos los gastos propios de ese personal correrían por su parte (Decreto 1768, 1927). A esta misma compañía, años más tarde le serían asignadas funciones adicionales al servicio de guardia, relacionadas con el arreglo de los campos de aviación, así como la administración y manejo de los diferentes equipos de mantenimiento con los que se contaba para el desarrollo de actividades en las pistas y hangares de las bases aéreas (Decreto 1744, 1930). Con esta nueva responsabilidad específica para el Arma de Aviación del Ejército, la unidad pasó a denominarse, en octubre de 1930, Compañía Terrestre de Aviación, lo cual sería el punto de partida de las unidades de mantenimiento y logística aeronáutica.

Así, gran parte del personal de oficiales y suboficiales del Ejército que había sido preparado desde años atrás en Flandes y Madrid en actividades de reparación y mantenimiento de aeronaves fue asignado a esta nueva compañía para fortalecerla y proyectarla como primera unidad de este tipo en la estructura orgánica del Ejército. No obstante, un año más tarde, como resultado de la crisis financiera de los años treinta que se vivía a nivel mundial y que empezaba a tocar a Colombia (Ocampo & Montenegro, 1982), el gobierno nacional ordenó algunos ajustes en la organización del Ejército, dentro de los

que se destaca la desactivación de las cinco Divisiones territoriales existentes, cuya responsabilidad pasaba a manos de cinco Brigadas¹⁰.

Dentro de los efectos de esta reorganización, la Compañía Terrestre de Aviación fue disminuida a un pelotón, con el fin de reducir el personal militar y civil asignado. Esta reorganización implicó el retiro del servicio del personal militar que excedía las plazas requeridas para una unidad tipo pelotón. Sin embargo, en 1932 con la creación de la escuela de técnicos de mantenimiento de aviación, la cantidad de plazas previstas para este pelotón se incrementó con un cupo de 20 soldados voluntarios, quienes podrían conformar la recién creada escuela de técnicos (Decreto 1144, 1932), ubicada en las mismas instalaciones de Madrid, Cundinamarca.

Es de mencionar un aspecto importante en cuanto al destino de los oficiales una vez terminaran el curso de piloto. Entre 1925 y 1933, del personal que se graduaba de los cursos de aviación, se tomaba el necesario para cubrir las plazas en la Escuela de Madrid, mientras que el personal remanente era enviado a las Unidades del Ejército más cercanas, tales como Bogotá, Tunja, Flandes e Ibagué, entre otras, con el fin de que pudieran continuar con el entrenamiento recurrente, sin mayores inconvenientes por el desplazamiento hasta Madrid. Esto permitía que los pilotos graduados pudieran mantenerse vigentes en las actividades de vuelo, dada la poca cantidad de alumnos y de cursos para entonces.

En cuanto a los distintivos de las aeronaves militares, en 1927 se determinó el diseño característico que se emplearía en adelante, muy similar al que se usa hoy en día en las aeronaves de la Fuerza Aérea Colombiana. Este logo en forma de cucarda, se describía de la siguiente manera:

Un círculo cuyo diámetro debe ser igual a las 4/5 partes de la profundidad del ala y situada a las 4/5 partes de la anchura de la misma. Un segundo círculo concéntrico al primero y cuyo radio equivalga a la mitad del radio del primero. El primer círculo estará dividido en dos partes iguales por un

10 Con el plan presentado por la misión técnica militar suiza de 1925, el Ejército adoptó una organización de cinco Divisiones en el territorio nacional. Sin embargo, pese a la difícil situación económica que se empezó a vivir en el país entrados los años treinta, como producto de la recesión que se estaba presentando a nivel mundial, el gobierno nacional ordenó ajustes y reducción en la planta del Ejército Nacional. Como parte de estos ajustes, se suprimieron las cinco Divisiones para convertirlas en unidades de nivel Brigada, desde luego, con una disminución en el personal de planta asignado a cada una de ellas (Decreto 1842, 1931).

diámetro horizontal; la parte superior estará pintada de amarillo, la parte inferior se dividirá en dos partes iguales por un radio vertical, de las cuales la izquierda se pintará de azul y la derecha de rojo. El segundo círculo será igualmente dividido en dos partes, también por un diámetro horizontal; la parte superior de esta división será pintada con los colores rojo y azul en sentido horizontal, y sobre el fondo amarillo del primer círculo; la parte inferior se pintará de amarillo sobre los colores azul y rojo del primer círculo. Por último, dentro del segundo círculo habrá una estrella blanca de nueve puntas, como la que lleva nuestro Pabellón Nacional comercial; dicha estrella será del tamaño de la cuarta parte del círculo principal. (Decreto 289, 1927)

Estos distintivos de las aeronaves se pintaban en la parte superior e inferior de cada ala de los monoplanos y a cada lado del timón de dirección. Para las aeronaves biplanos, el distintivo se ubicaba encima del plano superior y debajo del plano inferior, así como también en el timón de dirección. Esta manera de identificar las aeronaves, con insignias en los planos y en el timón de dirección, era la misma que se empleaba por los diferentes países europeos que contaban con aviación militar durante la Primera Guerra Mundial, los cuales en su mayoría usaban el diseño en forma de cucarda con círculos concéntricos pintados con los colores de la bandera propia de cada nación. Para inicios de los años 50, esta insignia fue levemente modificada, específicamente, en el diseño de la estrella, para definir la cucarda que en adelante emplearía la Fuerza Aérea Colombiana (figuras 41, 42, 43 y 44).

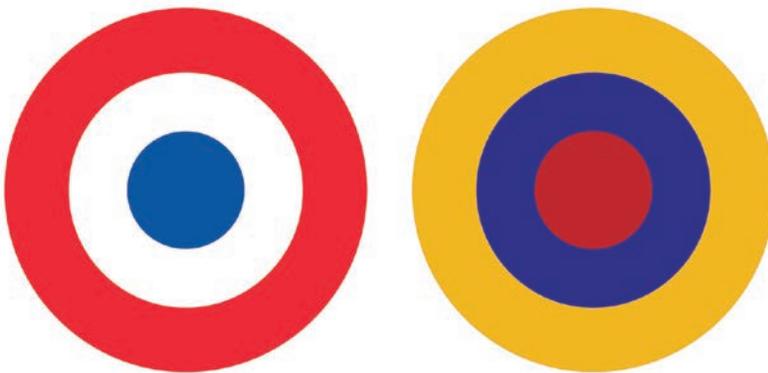


Figura 41. Diseño de las primeras cucardas empleadas en las aeronaves militares de Colombia. A la izquierda, el emblema francés que se usó inicialmente; a la derecha, la insignia con el tricolor nacional. Fuente: Elaboración propia



Figura 42. Avión Nieuport Delage 11 de la aviación militar colombiana en predios de Flandes, que aún portaba la insignia con los colores de la bandera francesa, visible en la parte baja del plano inferior (1921). Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Figura 43. Diseño de la insignia en forma de cucarda empleada por las aeronaves de la aviación militar a partir de 1927.

Fuente: Elaboración propia con base en el Decreto 289 de 1927



Figura 44. Avión Falcon *Ricaurte* con la insignia en forma de cucarda y la estrella de nueve puntas en el centro pintada sobre el timón de dirección, tal como se describe en el Decreto 289 (Madrid, Cundinamarca, 1928).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

Vale la pena aclarar que la insignia de las aeronaves militares en Colombia que se usó inicialmente desde la Escuela de Flandes era similar a la empleada por los franceses (figura 41), quienes dirigían la misión militar por aquella época: tres círculos concéntricos con los colores de la bandera colombiana. Incluso, al llegar las aeronaves Caudron y Nieuport a Colombia, estas ya tenían las insignias francesas, pero luego eran pintadas con el tricolor nacional.

Por otra parte, también se emitieron las directrices para la identificación de las aeronaves comerciales en Colombia, identificación que consistía básicamente en un triángulo de color amarillo en cuyo centro se ubicaba la letra C pintada de color azul en la mitad superior y de color rojo en la mitad inferior (Decreto 289, 1927), con el número de matrícula asignado a un lado (figura 45). Esta insignia debía ubicarse en las mismas posiciones que se habían determinado para las aeronaves militares.

Otro aspecto a destacar para finales de la tercera década del siglo XX es la organización del Ejército Nacional establecida en 1929. En ella se ordenó que el Comando de esta Fuerza, conocida en ese momento como Inspección



Figura 45. Hidroavión Junker de SCADTA durante un acuatizaje, con la matrícula sobre sus planos según lo establecido por el gobierno nacional.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

General del Ejército —que funcionaba en el Departamento 3 del Ministerio de Guerra—, estuviera compuesta por cinco secciones, correspondientes a las cinco Armas existentes para ese momento: Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación (Decreto 1901, 1929). Igualmente, se confirmó la pertenencia de la Escuela Militar de Aviación a este Departamento 3, conforme a lo cual el Arma de Aviación seguía perteneciendo cabalmente al Ejército Nacional.

En este mismo año, algunos oficiales del Arma de Aviación del Ejército fueron designados por el Ministerio de Guerra para ser parte de una comisión de estudio en las regiones de Caquetá y Putumayo (Decreto 487, 1929). Dicha comisión obedecía a un contrato suscrito entre el gobierno y SCADTA que tenía por objeto hacer el levantamiento de cartografía y ubicar las áreas de aterrizaje y acuatizaje para las aeronaves en esta región. De esta manera, sería posible determinar las rutas, establecer las distancias y calcular los tiempos de vuelo para que SCADTA pudiera cumplir con el servicio de correo y transporte de pasajeros de forma económica y eficaz. Esta iniciativa permitió que se adelantara un levantamiento cartográfico en el sur del país, región bastante desconocida hasta el momento. Dicha cartografía, pocos años más tarde, sería de vital importancia para el desarrollo del conflicto colombo-peruano.

Transcurrido el año 1930, con la difícil situación económica que atravesaba el país, el gobierno nacional se vio en la necesidad de suprimir diversos gastos en varias de las secciones pertenecientes del Ministerio de Guerra. Desde luego, el Ejército y el Arma de Aviación no fueron ajenos a este ajuste fiscal, y para finales de dicho año se ordenó que no se continuara con el pago de la prima de riesgo que se venía pagando a los oficiales de la Escuela Militar de Aviación por las actividades de vuelo (Decreto 1749, 1930). Esta medida se mantuvo hasta 1935, cuando el gobierno nacional ordenó nuevamente el pago de este sobresueldo al personal del Arma de Aviación (Decreto 1317, 1935), con algunas modificaciones para su reconocimiento, por ejemplo, el incremento a 60 pesos para los pilotos y a 30 pesos para los mecánicos de aviación, así como la norma de volar un mínimo de cuatro horas al mes (Decreto 1317, 1935), requisito que aún en la actualidad se mantiene para tener derecho a la prima de vuelo en los aviadores del Ejército de Colombia.

Después de haber transcurrido un poco más de una década desde la activación del Arma de Aviación en el Ejército en 1919 y de la fundación de la primera Escuela en Flandes en 1921, la organización, funcionamiento y entrenamiento de la aviación militar aún no contaba con el soporte doctrinario propio dentro de la institución. Efectivamente, durante esos primeros años de crecimiento del Arma, se había tomado como base la doctrina que traían consigo las misiones técnicas militares (francesa y suiza) que habían estado en el país. Con la experiencia adquirida en estos pocos años, y de acuerdo con la orden emitida por el Ministerio de Guerra —que requería la revisión de reglamentos dentro del Ejército—, en 1931 se publicaron cuatro reglamentos específicos del Arma de Aviación (Decreto 358, 1931) como parte de la doctrina de la Fuerza:

- Reglamento N.º 27, “Instrucción de las tropas de aviación”
- Reglamento N.º 30, “Tiro para armamento de la aviación”
- Reglamento N.º 32, “Construcción de blancos para la aviación”
- Reglamento N.º 35, “Luces y señales y código de navegación aérea”

Estos reglamentos fueron el punto de partida para que, en adelante, se continuara complementando la naciente doctrina de la aviación militar en Colombia.

CAPÍTULO

3

REPUBLICA DE COLOMBIA
EJERCITO NACIONAL



AVIACION MILITAR

LIBRO DE VUELOS

Piloto Carlos E. Miranda

Grado Capitán

Unidad Escuela de Aviación Militar



Figura de la página anterior: Libro de vuelos del cadete Antonio Hernández Mora, alumno de la Escuela Militar de Aviación de Cali en 1940. En la cubierta del libro se evidencia la línea de subordinación del Arma de Aviación al Ejército Nacional, confirmando la dependencia del personal como orgánico en las filas de este último, no obstante, la creciente independencia de la aviación militar para convertirse en Fuerza autónoma por esos años.

Fuente: coronel (RA) Óscar Ramírez Villegas, archivo personal

La activación de una nueva fuerza (1932-1944)

3

3.1 Participación de la Aviación en el conflicto colombo-peruano

La primera prueba de fuego de la aviación militar colombiana se presentaría tan solo unos meses después de la salida de la misión francesa de Chateaufieux, ocurrida a principios de 1932. Después de una serie de inconformismos por parte de algunos peruanos ante lo pactado en el Tratado Salomón-Lozano (1922) —peruanos que reclamaban para Perú la devolución de extensos terrenos que por años le habían pertenecido—, el 1.º de septiembre de 1932, un grupo de militares del vecino país ingresó irregularmente a Colombia tomándose la población de Leticia (Gamba, 2019). Mediante esta acción militar —dirigida por el ingeniero Óscar Ordóñez y el alférez del Ejército peruano Juan de la Rosa—, los peruanos lograron tomar el control de esa alejada región del país y la convirtieron en un fortín militar (Urrego, 2019). Ante lo inesperado de este hecho y debido a la falta de vías de acceso que permitieran llegar oportunamente a atender la situación, el gobierno nacional se vio en la necesidad de emplear, por primera vez, la aviación militar en un evento diferente al entrenamiento y las presentaciones aéreas.

Para Colombia la situación no era sencilla, puesto que el poder aéreo de Perú era superior. Este último contaba con una flota aérea de 28 aviones que se encontraban en operación y tenían pocos años de uso. Así mismo, disponían de la ventaja de tener mayor presencia militar en la zona de frontera y bases aéreas próximas para sus aeronaves (Arias de Greiff, comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Por su parte, la aviación militar disponía en ese momento de “8 aeronaves de observación Wild de fabricación suiza y 3 Curtiss con ametralladoras, que pasaban más tiempo en tierra porque no había dinero para gasolina” (Esquivel Triana, 2013, p. 260). Dado este reducido parte de aeronaves del Ejército de Colombia, el gobierno nacional, en cabeza del presidente Enrique Olaya Herrera, se vio en la obligación de emitir la orden ejecutiva de intervenir la flota aérea de SCADTA para apoyar con la participación de sus aeronaves y de sus pilotos en el conflicto. Precisamente fue la participación de esta compañía aérea, la que marcó una diferencia importante a favor de Colombia.

La SCADTA tenía 23 aviones y una red de aeropuertos. De 13 pilotos, solo 4 eran colombianos, los demás eran alemanes. Con las gestiones realizadas, la flota aérea colombiana fue superior en el área de operaciones, incluía: Bombarderos pesados Consolidated (1), Dornier Wal (3); Bombarderos livianos Junkers (4); aviones de observación Dornier Bluebird (2); aviones de combate Curtiss Hawk (13), Curtiss Falcon (19) y Curtiss Osprey (2); aviones de transporte Junkers (5), Hamilton (1), Dornier Wal (1); Aviones de entrenamiento Curtiss Fledgling (6), Curtiss Trainer (6). (Donadio, 1995, p. 260)

La reacción del gobierno colombiano ante la ocupación de Leticia se dio de la manera más rápida posible. Al día siguiente, el presidente, consiente de la importancia que representaba el servicio aéreo para el país, convocó a Palacio a los directivos de SCADTA para requerirles su participación. Con la misma rapidez, fue dispuesto el piloto alemán Von Engel en una aeronave de esta compañía para desplazarse con el general del Ejército Luis Acevedo Ruiz, para informar de lo ocurrido a las unidades militares de esa alejada región e impartir las instrucciones respectivas, acción de mando y control que resultó fundamental. Con la participación de la flota de SACDTA para apoyar las operaciones en el sur del país, se logró equiparar e incluso superar ligeramente la cantidad de aeronaves respecto de la flota peruana. Al poco tiempo de esto,

el gobierno nacional comenzó a adquirir aviones alemanes y estadounidenses, gracias a lo cual las aeronaves comerciales retornaron a SCADTA, con excepción de algunas que se mantuvieron en la aviación militar con la respectiva indemnización.

Se transformaron en “aviones de guerra” dos de los tres Junkers de la SCADTA [figura 46]: se les pusieron soportes de acero en las ventanillas para colocar unas viejas ametralladoras francesas, contemporáneas de la guerra europea, que mandaron de Bogotá. Trabajo costó aprender a manejarlas, pues eran tan anticuadas que ya nadie conocía su mecanismo. En el piso del fuselaje se perforaron troneras para el lanzamiento de “bombas”, viejas granadas de artillería que provenían también de los almacenes del Ejército. Se les acoplaron aletas de hojalata para que al lanzarlas desde el aire cayeran verticalmente sobre el blanco. (Boy, 1963)

Igualmente, significó una gran ventaja contar con el apoyo y la experiencia de los pilotos alemanes que hacían parte de SCADTA, pues estos

Figura 46. Avión Junker F.13 de la flota de SCADTA, de los que fueron empleados por Colombia para el conflicto colombo-peruano entre 1932 y 1933 (Flandes, Tolima).
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



eran en su mayoría avezados pilotos militares probados en la Primera Guerra Mundial, factor que contribuyó, sin duda, a la victoria sobre las fuerzas peruanas. Los pocos pilotos formados por la Escuela Militar de Aviación hasta ese momento, más la reducida flota de aeronaves disponibles y no muy aptas para las operaciones en la selva, no permitían tener una capacidad de combate considerable. Al iniciar el conflicto en 1932, se emprendió una tarea contrarreloj para dar entrenamiento a los aviadores del Ejército en el manejo de los hidroaviones con los que contaba SCADTA. Esta compañía “no solo entregó al gobierno de Colombia sus bases y sus aparatos, sino que sirvió de escuela a los pilotos...” (Boy, 1963, p. 169). Para esta urgente tarea, se empleó el aeródromo de Flandes a orillas del río Magdalena, lugar que años atrás había sido la cuna de la aviación militar en el país y al que la patria se encargaba de darle una nueva responsabilidad histórica.

Esta acción ofensiva contra Colombia, de tomarse Leticia al sur del país, generó gran indignación en amplios sectores de la población; miles de hombres se ofrecieron a prestar el servicio en el Ejército y cientos de mujeres donaron sus joyas para ayudar a financiar la guerra (Atehortúa Cruz, 2007). La donación de esos pequeños tesoros de las mujeres pudientes del país fue ampliamente publicitada, no obstante, la gran mayoría de los recursos obtenidos fue resultado del pago de impuestos por concepto de espectáculos, juegos y loterías, consumo telefónico, las rentas obtenidas por el Banco de la República por la acuñación del oro, plata y el consumo de gasolina; además de una cuota extraordinaria que fue pagada por todos los hombres mayores de 18 años que no acudieron al llamamiento a prestar el servicio militar (Esquivel Triana, 2013). Con el desarrollo de una hábil campaña desarrollada por el presidente Olaya Herrera, que generó un gran sentimiento patriótico a nivel nacional, se logró la recaudación de un importante presupuesto, con el que fue posible la adquisición de una flota aérea que ayudó al crecimiento de la aviación militar en el país.

Además de la compra de nuevas aeronaves para el Arma de Aviación, se obtuvo experiencia de combate, que fue compartida por los pilotos militares alemanes de la compañía SCADTA que participaron en el conflicto. Uno de ellos era Herbert Boy (figura 47), un oficial de la aviación alemana que, al finalizar la Gran Guerra en Europa, emprendió viaje a Colombia tras haber

sido invitado a formar parte de la naciente compañía aérea en Barranquilla. Al día siguiente de la afrenta en Leticia, como jefe de pilotos de SCADTA y conocedor del tema, Boy fue convocado por el gobierno nacional junto con los directivos de la compañía, para asesorar al Ministerio de Guerra en cuanto a rutas y operaciones aéreas (Boy, 1963). Asimismo, este piloto alemán hizo parte de quienes tripularon las aeronaves colombianas en el conflicto amazónico: inicialmente recibió el grado honorario de mayor del Ejército y después fue ascendido a coronel, al final de la confrontación.



Figura 47. Herbert Boy, piloto de combate alemán que participó en el conflicto colombo-peruano.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 44, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor

Uno de los grandes retos asumidos por los pilotos del Ejército colombiano consistió en superar la falta de entrenamiento para el acuatizaje de las aeronaves en los ríos, en especial, porque las aeronaves suizas con que se contaba para la época no disponían de las adecuaciones necesarias para este

tipo de maniobras. Este era, entonces, en un gran inconveniente, ya que en la zona selvática del sur del país era prácticamente imposible encontrar áreas, distintas de los ríos, que se pudieran emplear como pistas de aterrizaje. En este sentido, SCADTA contaba con gran experiencia en la operación de hidroaviones y el empleo de los ríos como pistas de aterrizaje.

Dentro de las primeras misiones desarrolladas por la compañía aérea estuvieron la armada de los aviones adquiridos por el gobierno, el apoyo en las actividades de mantenimiento y reparación de las aeronaves que se encontraban fuera de línea, la selección de las bases de operaciones para las aeronaves en el sur del país y el apoyo en la rápida construcción de la segunda base militar para la aviación, que recibió el nombre de Palenquero (en Puerto Salgar, a orillas del río Magdalena) (Boy, 1963). Esta ubicación de la base obedeció a la cercanía con una pequeña base de operaciones de SCADTA, que estaba apostada en la margen contraria del río (Forero Racines, 1981). Para este fin, el gobierno nacional suscribió un contrato con SCADTA para la construcción de un aeródromo mixto, es decir, que permitiera las operaciones en pista y río. Vale la pena mencionar que, hasta ese momento, tan solo se contaba con la Escuela Militar de Aviación en Madrid, Cundinamarca, como única base para las operaciones del Arma de Aviación. Esta base, además, no era apropiada para el lanzamiento y mantenimiento de las operaciones aéreas requeridas para el conflicto en el sur del país, no solo por la dificultad geográfica de su ubicación en la sabana de Bogotá, sino especialmente porque no permitía las maniobras de hidroaviones.

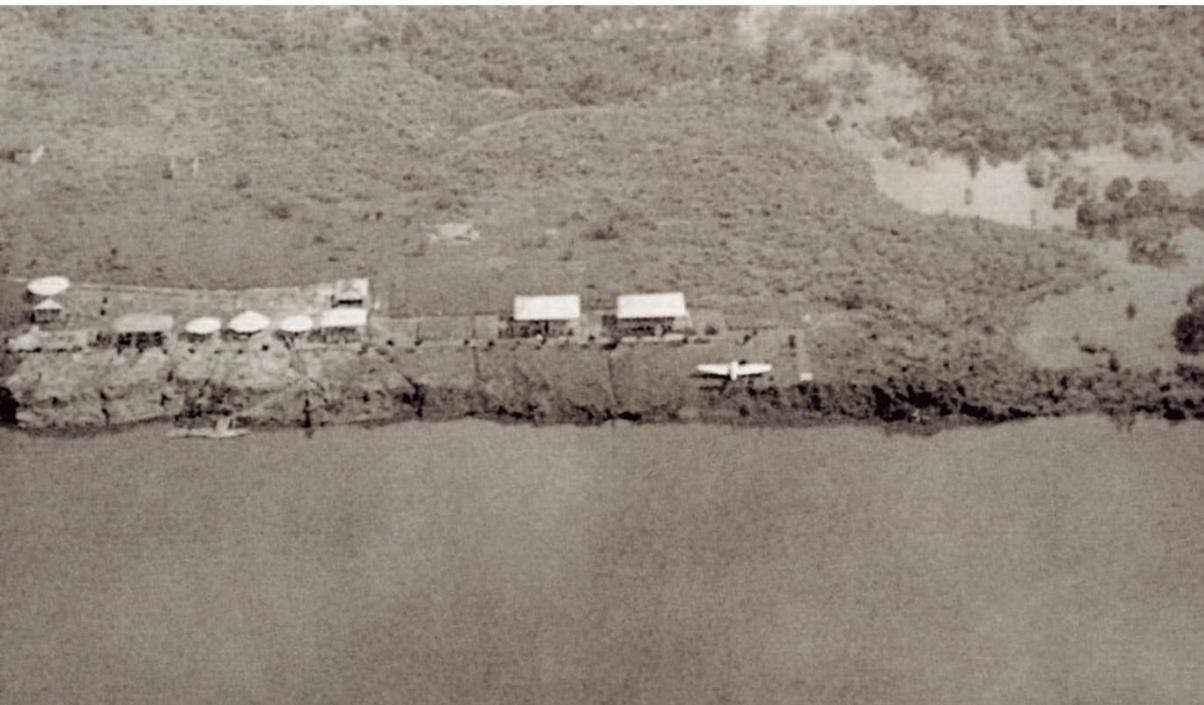
La inhóspita zona selvática del sur del país que se encontraba en disputa estaba entonces custodiada por aisladas bases del Ejército, en una titánica labor que se había emprendido desde 1930 y había sido encomendada al coronel de Infantería Luis Acevedo Ruiz (Arias, 2013). Esta misión estuvo integrada con la operación de reconocimiento aéreo y levantamiento cartográfico ordenado por la presidencia de la república en 1929, para la que se había contratado a la compañía SCADTA. Esta importante misión se encontraba en pleno desarrollo cuando se presentó la situación en Leticia, razón por la cual no se contaban sino con algunos pequeños puestos militares de avanzada a orillas del río Putumayo y el río Caquetá, y algunos pocos asentamientos de pobladores que se habían ubicado en las antiguas zonas de influencia peruana

(Arias, 2013) luego del tratado limítrofe de 1922. No obstante, dicho levantamiento cartográfico y reconocimiento de la zona facilitó en cierta medida el desarrollo de las operaciones aéreas, pues se sabía, por ejemplo, que se podía emplear el caudal del río Caquetá para el acuatizaje de los hidroaviones. Uno de los lugares que se empleó como base adelantada para las operaciones aéreas, fue Puerto Boy, a orillas del río Caquetá, en los límites de este departamento y el Putumayo (figura 48). El alemán Herbert Boy relata en su libro *Una historia con alas* cómo se dio con la ubicación de este sitio en la apremiante misión de establecer una base apropiada para afrontar el conflicto en el sur del país:

Volando aguas arriba de La Tagua, sobre una interminable recta del río Caquetá, apropiada para el despegue y el aterrizaje de hidroaviones, descubrí un punto a la orilla izquierda que por estar poblado de una vegetación más alta que la de los contornos parecía indicar una protuberancia del terreno. Al acuatizar vimos que en efecto la tierra se esponjaba, elevándose a unos quince metros de altura sobre el nivel del río, y era un lugar seco y adecuado para nuestros proyectos. Decidimos establecer la nueva base con el nombre de “El Puerto”. (Boy, 1963, p. 191)

Figura 48. Fotografía aérea de la base militar Puerto Boy, en las riberas del río Caquetá.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 44, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor



Después de terminar con la construcción de la base, esta fue bautizada con el nombre de Puerto Boy, en honor al aviador alemán, en una visita de inspección que contó con la presencia del ministro de Guerra. Esta base desempeñó un papel importante por ser la más cercana al área de operaciones y fue el lugar donde se guarnecían tanto las tripulaciones como las aeronaves para atender las necesidades operacionales del Ejército en el sur del país. Años más tarde, en 1938, esta base aérea fue trasladada a la población de Tres Esquinas, a orillas del río Orteguzaza, en el departamento del Caquetá.

El desarrollo de este conflicto favoreció significativamente el crecimiento de la aviación militar en Colombia, puesto que, desde su creación en 1919, las escasas capacidades del Arma de Aviación no le hacían justicia a la ilusión con la que se había originado (Peña Ortiz, 2015). Esto de debía, desde luego, al poco interés estatal de las altas esferas políticas y del alto mando militar, así como a la insuficiente disponibilidad presupuestal para la adquisición de más y mejores equipos y la inversión en formación. No obstante, ante la imperiosa necesidad de responder a la agresión peruana, y con un parque de aeronaves insuficiente y obsoleto dentro de la aviación militar, el gobierno nacional realizó las gestiones necesarias para adquirir aeronaves Junker y Dornier, de fabricación alemana, a partir de 1932.

Por otra parte, vale la pena recordar que ante la urgencia de la situación en el sur del país, el gobierno ordenó el empleo de la flota de SCADTA en virtud de lo establecido por la Ley 126 de 1919 (la misma que creó el Arma de Aviación del Ejército), la cual determinaba que, en caso de guerra, la nación podría “tomar para su servicio todos los elementos de aviación” (art. 12º), con una respectiva indemnización a sus dueños. Sin embargo, esta necesidad de apoyo fue bien recibida por la compañía aérea, que prestó un servicio valioso para los intereses nacionales de preservar el territorio patrio en el sur del país, mientras llegaba el equipo adquirido, que era esperado ansiosamente.

Con la integración de las aeronaves alemanas de la SCADTA a finales de 1932, la flota aérea de la aviación militar tuvo un incremento considerable no solo en cantidad, sino también en calidad, pues se trataba de equipos de mayor capacidad que los que se tenían hasta ese momento. Eran aeronaves provenientes de la creciente potencia armamentística alemana, que para la década de los treinta ya se encontraba fortalecida en la industria militar, especialmente

en la parte aérea, capacidad que sería demostrada durante la Segunda Guerra Mundial con la superioridad de la Luftwaffe (Fuerza Aérea Alemana), que incursionaba con un poder de combate no visto hasta ese momento en ningún tipo de guerra. Pero antes de que arribaran estas aeronaves a Colombia, la aviación militar contó, entre 1932 y 1933, en primer lugar, con cinco aviones Junker F.13, propiedad de SCADTA, que pasaron en comisión con su respectiva indemnización a la compañía aérea. En esta misma condición, se dispuso el traspaso de dos aviones Dornier Merkur DO-B (Forero Racines, 1981). Vale la pena mencionar que estas aeronaves eran de versión civil y tuvieron que ser adecuadas con armamento para su empleo en el conflicto colombo-peruano.

Después llegaron nuevas aeronaves, directamente de las fábricas de Alemania, con mayor capacidad y maniobrabilidad, por ejemplo, el Junker K-43 (tres unidades) y el Junker JU-52 (seis unidades), mucho más versátiles y potentes. También llegaron siete Junker W-34 (figura 49) que se sumaron a los dos que habían sido transferidos de SCADTA, para un total de nueve aviones de este tipo.

Figura 49. Tres aeronaves Junker W 34 y una JU 52, todas de fabricación alemana, adecuadas con flotadores para las operaciones como hidroavión durante el conflicto colombo-peruano (Puerto Boy, río Caquetá, 1933).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Por su parte, el gobierno nacional también realizó gestiones para la compra de aeronaves con los Estados Unidos: se adquirieron cuatro Osprey C-14R, que participaron en el conflicto con el Perú. Asimismo, entre 1932 y 1933, llegaron al país 30 aviones Hawk F-11 C-2 de caza, 30 Falcon F-8F de ataque y observación (figura 50), y dos Commodore P2-Y1 para patrullaje y bombardeo, todos fabricados en Estados Unidos (Forero Racines, 1981).

En total, entre 1932 y 1933, se adquirieron 91 aeronaves (25 de fabricación alemana y 66 de fabricación estadounidense) para la aviación militar, la mayoría de ellas se destinó a prestar sus servicios en el conflicto amazónico, junto a las que se compraron para entrenamiento y que se asignaron directamente a la Escuela Militar de Aviación —ahora trasladada a Cali—. Con estas nuevas máquinas, más las aeronaves Wild suizas que se tenían desde antes del conflicto, “el parque aéreo militar había pasado de unos once aviones obsoletos a más de cien aparatos modernos, algunos de los cuales eran los más avanzados de la época” (Arias, 2013, p. 120). Parte del éxito del presidente Olaya Herrera consistió en la inmediata acción de coordinación con SCADTA para contar, mediante sus aeronaves, con información sobre los hechos ocurridos en Leticia y mantener, además, un permanente y oportuno contacto con las unidades militares de la zona fronteriza con Perú. Para tal

Figura 50. Avión Falcon F-8F de fabricación estadounidense, empleado por la aviación militar durante el conflicto con el Perú.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



fin, la compañía aérea dispuso de dos Junkers F 13 (el Cúcuta y el Boyacá), los cuales fueron remarcados por la aviación militar con la sigla PF —Policía de Fronteras— (figura 51) (Arias, 2013). Esto se hizo para no suscitar una provocación militar que recrudeciera la guerra, ya que la afrenta en Leticia había sido propiciada inicialmente por personal civil, sin la determinación del gobierno peruano.

Como se mencionó anteriormente, Colombia se tuvo que enfrentar con un país cuya aviación militar, pese a ser contemporánea, contaba con un mayor número de aviones y unas bases aéreas mejor estructuradas y más cercanas a la zona del conflicto. Sin embargo, el patriotismo que se desbordó ante la campaña de defensa nacional promovida por el presidente Olaya Herrera permitió lograr un apoyo incondicional de la población, que se sumó a los recursos financieros que permitieron la adquisición de una importante flota aérea militar y al apoyo de SCADTA. Asimismo, el gobierno nacional adquirió buques de guerra, para sobreponerse a la marina peruana en el Amazonas (Atehortúa, 2007). Este evento, al igual que con la aviación militar, permitió un desarrollo importante para la Marina colombiana, que estuvo a

Figura 51. Hidroavión Junker F 13 de la compañía SCADTA con matrícula PF2, con el que se les avisó a las unidades militares en la zona de frontera con Perú el inicio del conflicto amazónico. En el timón de dirección trasero, se observa el distintivo ordenado para las aeronaves civiles en Colombia (río Putumayo, 1932). Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 44, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor



órdenes del general Vásquez Cobo en el sur de país para apoyar las operaciones con la flota disponible. La participación de este componente fluvial desde luego marcó una notoria ventaja militar, con la que se obtuvieron victorias importantes en Güepí, sobre el río Putumayo, por ejemplo, un área que fue foco de enfrentamientos y cuya ofensiva estuvo adelantada principalmente por el componente fluvial desde Puerto Asís (López & Valle, 2017), con el apoyo de la aviación militar.

Este conflicto involucró, de manera innovadora hasta ese momento, el concepto de operaciones conjuntas, que implica la integración de los medios terrestres, navales y aéreos disponibles (figura 52). Colombia desplazó su componente terrestre “a través de barcos y aviones para retomar lo que era su justa propiedad, según el tratado que en 1922 las dos naciones habían firmado al respecto” (LaRosa & Mejía, 2017, p. 112). En ocasiones, los buques transportaban hidroaviones sobre las cubiertas para trasladarlos, por el río Putumayo, hasta las bases establecidas en la región amazónica al sur del país, a las que, de otra manera, hubiera sido prácticamente imposible de llegar

Figura 52. Hidroavión Junker F13 de la aviación militar colombiana acuatizando junto al cañonero naval Cartagena, durante el conflicto colombo-peruano.

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 117, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor



de forma oportuna por otros medios. De forma semejante, se llevaron a cabo operaciones de desembarco anfibio con buques colombianos cubiertos por escuadrillas de aeronaves de la aviación militar, como la acción llevada a cabo en Tarapacá el 14 de febrero de 1933, mediante la que se logró la retirada de las tropas peruanas que se habían hecho al control del lugar.

En efecto, la aparición del poder aéreo como elemento adicional dentro de la guerra hizo que las tácticas y estrategias usadas hasta entonces evolucionaran rápidamente. Su capacidad de romper y penetrar la defensa enemiga desde el aire, aniquilando obstáculos y barreras de superficie para atacar los elementos vitales que soportaban la maquinaria de guerra, fue algo inusitado. Se hizo patente este poder como factor disuasivo y de destrucción.

Este gran impulso en el fortalecimiento de la aviación militar permitió, sin duda, inclinar la balanza a favor de Colombia. Después de lograr el éxito en Tarapacá y en Güepí, en mayo de 1933, Perú decidió claudicar en su intención de hacerse a los extensos terrenos de Colombia en el sur del país y ordenó la retirada definitiva de sus tropas (figuras 53 y 54). Un año más tarde, se dio por terminado el episodio, con la firma de un acuerdo en Río de Janeiro,

Figura 53. El presidente Enrique Olaya Herrera visita la base aérea de Palanquero para ofrecer un justo reconocimiento a la aviación militar por su destacada participación en el conflicto amazónico (Base Militar de Palanquero, septiembre de 1933).

Fuente: Boy (1963)





Figura 54. Miembros de la aviación militar colombiana junto a pilotos alemanes que participaron en el conflicto colombo-peruano entre 1932 y 1933, después de ser condecorados por el presidente de la república (Base Militar de Palanquero, septiembre de 1933).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia* (Villegas Editores, 2013, p. 123, 1.ª edición). Todos los derechos reservados. Reproducido con permiso del Editor

Brasil, en el que el gobierno peruano accedía a acatar lo establecido en el Tratado Salomón-Lozano de 1922 —que define los límites fronterizos entre ambos países que hasta hoy se mantienen—.

La participación de la aviación militar colombiana en el conflicto con Perú puede considerarse como la primera ocasión en que esta capacidad fue empleada con fines de combate (ESAVE, 2015), una prueba de fuego que intempestivamente propició que esta Arma despegara de manera definitiva, después de 13 años de su activación en 1919. Con este fortalecimiento, se propició una nueva fase en la aviación militar colombiana: gracias a la adquisición de una gran flota de aeronaves y a la construcción de nuevas bases aéreas, la aviación del Ejército empezó a vivir un proceso de independencia de la Fuerza en la que nació, proceso impulsado también por una creciente

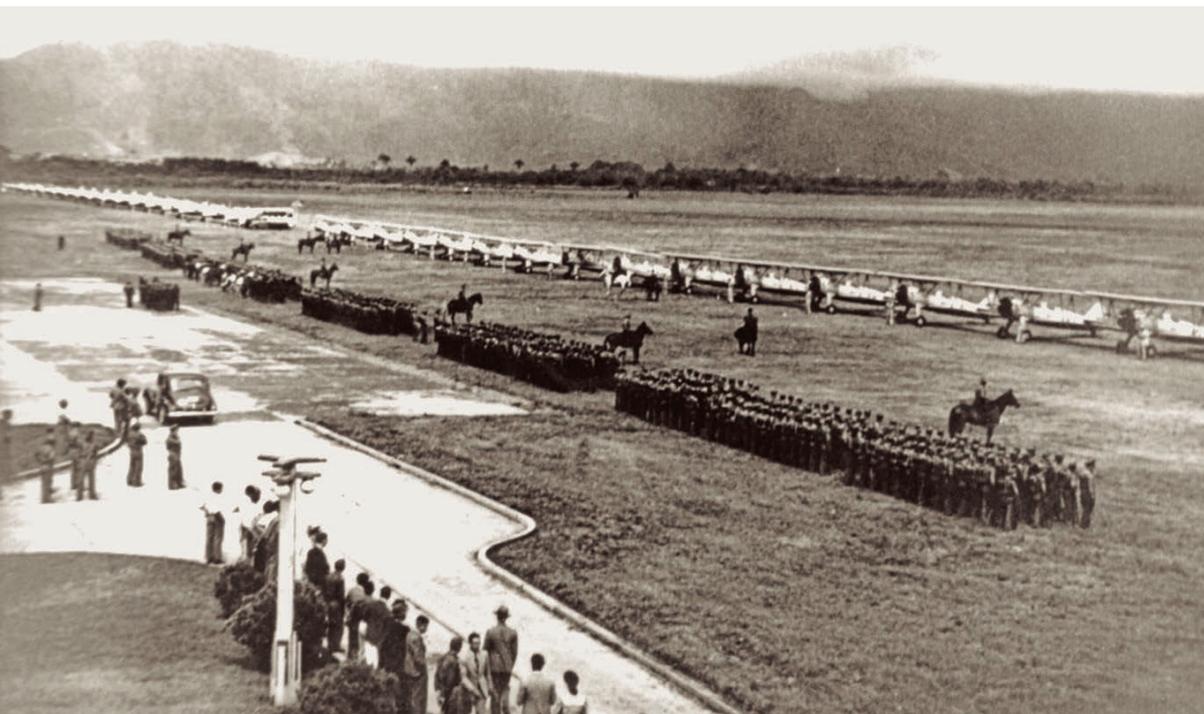
aparición de tradiciones que los caracterizaba como una clase diferente de soldados (Urrego, 2019).

3.2 Fortalecimiento de la aviación militar en Colombia

El conflicto amazónico de 1932 produjo la necesidad de incrementar obligatoriamente la capacidad aérea en el país (figura 55). En cuanto a instalaciones, para finales de 1933, ya se contaba con las bases aéreas de Palanquero y Puerto Boy, además de la Escuela de Madrid y la nueva Escuela Militar de Aviación en Cali. Esta última surgió con la decisión del gobierno nacional de trasladar el entrenamiento de pilotos hacia Cali, dejando en Madrid la capacitación de los técnicos de mantenimiento. Para tal fin, se escogió un terreno que pertenecía a la hacienda El Guabito, en las afueras de la capital del Valle del Cauca, adonde se trasladaron las antiguas aeronaves Wild suizas y los nuevos aviones de entrenamiento adquiridos a partir de 1932.

Figura 55. Ceremonia presidida por el presidente Alfonso López Pumarejo, en la que se aprecia el evidente crecimiento de la aviación militar en Colombia, con un aumento importante de la flota de aeronaves, resultado del conflicto colombo-peruano desarrollado en el sur del país entre 1932 y 1933 (Aeropuerto de Techo, Bogotá, 1937).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Esta nueva Escuela inició operaciones en 1933 (figura 56), no obstante, su construcción se terminó hasta 1934, con la finalización de algunas obras que estaban en desarrollo (Decreto 2069, 1934). Los entrenamientos y la operación inicial de esta Escuela se llevaron a cabo con la asesoría de una misión alemana a cargo del mayor Rudolf Starke, quien retornó a Alemania en 1934 por instrucciones de Hitler (Forero Racines, 1981), pues este último requirió el regreso a su país de todas las misiones activas en el extranjero ante su inminente plan militar en Europa. Tras la salida de la misión alemana, el gobierno contrató de manera muy breve una misión cubana, que estuvo tan solo hasta 1935, seguida por una misión estadounidense hasta 1936, después de la cual el desarrollo y administración del entrenamiento se hizo de manera autónoma por parte del personal colombiano.

Con el traslado de la Escuela a Cali, se implementaron algunas disposiciones que modificaban las condiciones para el ingreso de los alumnos, entre otras, el rango de edad estaba entre 20 y 24 años para los aspirantes, incluso si se trataba de oficiales del Ejército, quienes debían ostentar como máximo el grado de subteniente y haber prestado servicio al menos un año en las filas (Decreto 2316, 1935).

Figura 56. Avión Curtiss Trainer NK-1, de fabricación estadounidense, adquirido en 1933 y empleado para el entrenamiento de pilotos alumnos en la nueva Escuela Militar de Aviación (Cali, Valle del Cauca). Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Por otra parte, después de la confrontación, hubo modificaciones estructurales con el fin de fortalecer la aviación militar: el gobierno nacional creó la Dirección General de Aviación, a finales de 1932 (Peña Ortiz, 2015). Esta nueva oficina dependía directamente del Ministerio de Guerra y fue designada como Departamento 8. Tal evento sería el punto de partida para la activación de la Fuerza Aérea Colombiana años más tarde. La nueva Dirección fue reglamentada y reorganizada en 1934 por el gobierno nacional (Decreto 1683, 1934), que le adscribió también el control de la aviación civil (Decreto 1682, 1934). De esta forma, el director general de Aviación tenía bajo su responsabilidad dos áreas con un jefe para cada una de ellas (Aviación Militar y Aviación Civil). Igualmente, se le asignó la responsabilidad de la dirección de las escuelas militares de entrenamiento de aviación y una sección encargada de realizar visitas de inspección a las bases aéreas (Decreto 2220, 1934).

Dentro de esta reorganización que se dio en 1934 en el Ministerio de Guerra, la Inspección General del Ejército dejó de ser el Departamento 2, para constituirse como una entidad autónoma que dependía directamente del ministro (Decreto 2045, 1934). Esto mismo ocurrió con el Estado Mayor General¹, que hasta ese momento funcionaba como Departamento 1 en el Ministerio. La Dirección General de Aviación quedó a cargo de oficiales del Ejército con grado de coronel y general. Así, el primer director fue el coronel de infantería Luis Felipe Acevedo Ruiz, quien, al inicio del conflicto amazónico, en 1932, era el jefe de la sección del Arma de Aviación en el Ejército, cargo en el que desempeñó un papel fundamental de dirección y control de los medios aéreos para las operaciones que se llevaron a cabo en el sur del país.

Como ya se mencionó, el periodo posterior al conflicto colombo-peruano de 1932 se caracterizó por un evidente fortalecimiento de la aviación militar; sin embargo, también se produjo un desligamiento parcial de la capacidad aérea del seno del Ejército. La creación de la Dirección General de Aviación como oficina adscrita al Ministerio de Guerra ponía el control de las operaciones aéreas, el funcionamiento de las Escuelas (de Madrid y de Cali)

¹ El Estado Mayor General (EMG) era la organización predecesora del Comando General de las Fuerzas Militares. Este último —creado en abril de 1951 mediante el Decreto 835 promulgado por el legislativo) está en funcionamiento hasta la fecha, y actualmente concentra el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea bajo un mando conjunto, en cabeza de un oficial con grado de general y el respectivo Estado Mayor Conjunto.

y los aeródromos existentes en la época en línea directa con el ministro y su designado para esta Dirección. No obstante, el personal continuaba siendo orgánico del Ejército, única fuerza constituida para el momento. A diferencia de la escuela de Flandes, en donde la mayoría del personal seleccionado para integrarla era militar, en la escuela de Madrid, y posteriormente en la de Cali, cada vez era mayor el porcentaje de alumnos civiles que se incorporaban para integrar los diferentes cursos de aviación (pilotos y mecánicos), entre otras razones, por la insuficiencia del personal orgánico del Ejército para completar las filas de las unidades militares existentes en las demás Armas. Esta situación generó una diferencia de tradiciones y costumbres entre el personal de la aviación militar que inició su carrera en la Escuela Militar de Cadetes —y que posteriormente la continuó como piloto o en el área de mantenimiento— y el personal civil que ingresaba directamente a la Escuela de Aviación y allí recibía el grado como oficial del Ejército.

El personal de pilotos, técnicos y demás que desempeñaban funciones en la aviación militar continuaba haciendo parte directa del Ejército y estaba incluido en la nómina de la institución, bajo el control y la reglamentación existentes dentro de la Fuerza. Asimismo, dentro del Ejército, el personal de aviación continuaba haciendo parte del programa de ascensos; si bien realizaban su fase de alumnos como cadetes y alféreces de la Escuela Militar de Aviación, recibían el grado de subtenientes del Ejército Nacional. Tal es el caso del oficial Alberto Pawels Rodríguez, quien hizo parte de un grupo de alféreces que recibieron el grado de subtenientes del Ejército a finales de 1935 (Decreto 2165, 1935) —y quien años más tarde llegaría a ser comandante de la Fuerza Aérea Colombiana con el grado de mayor general—. El citado Decreto 2165, en el artículo segundo, hace referencia al título de subtenientes y a la asignación al Arma de Aviación, especificándola como parte del Ejército, es decir, continuaba siendo un Arma dentro de la Fuerza.

Si bien es cierto que se habían emitido algunas órdenes relacionadas con la línea directa de la aviación militar —como actividad— con el Ministerio de Guerra después de la creación de la Quinta Arma del Ejército Nacional en 1919, la aviación militar —como Arma— se mantuvo como parte integrante de la Inspección General del Ejército. En todos los decretos, reglamentaciones y demás documentos rectores se continuó haciendo referencia al Arma de

Aviación dentro de la Fuerza. Por ejemplo, en 1935, el ejecutivo ordenaba el aplazamiento del licenciamiento del personal de tropa en cinco unidades del Ejército, dentro de las cuales se hacía referencia a las tropas de Aviación (Decreto 534, 1935). En cuanto a las Armas del Ejército, se hacía referencia a la Aviación como una de ellas para especificar asuntos como el tiempo del servicio militar que se debía cumplir bajo banderas en 1935 en las unidades militares (Decreto 1582, 1935).

Por su parte, el reglamento de uniformes del Ejército continuaba haciendo referencia al Arma de Aviación como una de las cinco en las que se dividía el Ejército de Colombia (Decreto 333, 1937), con las respectivas regulaciones sobre ese particular. Ahora bien, durante el mes de agosto de 1936, el Ministerio de Guerra ordenó un cambio en su propia estructura para el comando del Ejército, asignándole la denominación de Inspección General de las Fuerzas Militares (Decreto 1880, 1936), en lugar de Inspección General del Ejército. Poco tiempo después, en octubre del mismo año, se emitió el Decreto 2552, en el que se le daba una nueva estructura orgánica al Ejército, sus Brigadas y demás unidades, pero se mantenía una sección especial por cada Arma (Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación). Al jefe de cada una de estas oficinas se le asignó el nombre de *inspector del Arma* (Decreto 2552, 1936), que para el caso de la Aviación fue el mayor Abraham Liévano², distinguido oficial que había hecho parte del primer grupo de pilotos alumnos en la escuela de Flandes en 1921. Liévano había sido nombrado cuatro meses antes como asesor directo del ministro en temas de aviación militar, con el cargo de inspector general de aviación (Decreto 1764, 1936), cargo que fue suprimido por esta nueva designación.

A pesar de los recientes cambios en la organización del Ministerio de Guerra, en febrero de 1938 se promulgó un decreto que nuevamente hacía modificaciones al respecto. El presidente de la república determinó que, en adelante, el organismo militar de la nación estaría compuesto por una Dirección Superior Militar (en cabeza del ministro de Guerra), un Ejército Terrestre (también llamado Inspección General de las Fuerzas Militares), la Dirección General de Aviación y la Dirección General de Marina (Decreto

2 Liévano R., Abraham. Hoja de Servicios. Archivo General del Ministerio de Defensa, Bogotá.

344, 1938). Esta nueva distribución fue el principio de la actual organización que tienen las Fuerzas Militares de Colombia, conformada por tres componentes (Ejército, Fuerza Aérea y Armada), aunque durante 1951 se agregaría la figura del Comandante General de las Fuerzas Militares con su respectivo Estado Mayor Conjunto (Decreto 835, 1951). Lo que se presentaba en la década de los treinta era una constante modificación en la organización de la estructura militar, acompañada de frecuentes cambios en sus denominaciones, posiblemente como resultado de los planes de acción presentados por las misiones técnicas militares extranjeras que venían, una tras otra, con el firme propósito de apoyar el esfuerzo de profesionalización de las Fuerzas Militares.

De esta manera, se marcaba cada vez más la separación de la aviación militar, situación que llevaba varios años evolucionando, y que inició un proceso definitivo a partir de las medidas tomadas después del conflicto colombo-peruano de 1932. Sin embargo, para este momento el Arma continuaba siendo una de las cinco que componían las capacidades del Ejército, y los oficiales de esta especialidad continuaban siendo orgánicos dentro de la Fuerza.

3.3 El trágico accidente aéreo de Santa Ana

En 1938 se llevaron a cabo las elecciones presidenciales en las que resultó electo Eduardo Santos Montejó. A raíz de este hecho, el Ministerio de Guerra organizó un desfile militar en el Campo de Marte, en Santa Ana —lo que hoy se conoce como el Cantón Norte en Bogotá—, para hacer un reconocimiento al presidente saliente, Alfonso López Pumarejo, y rendirle honores al nuevo mandatario. También por esas fechas se estaban celebrando las tradicionales fiestas patrióticas por el aniversario de la Independencia nacional, razón por la cual el 24 de julio se organizó un gran evento que, además de la gran parada y desfile militar, incluía una revista aérea en la que un grupo de aeronaves de la aviación militar sobrevolaría el lugar para engalanar el evento.

Nunca antes el pueblo colombiano había presenciado una revista de sus instituciones armadas de tal brillo y lucimiento como la que entonces se desarrolló en la capital. Tres destacamentos terrestres y uno aéreo, que sumaban cinco mil hombres, desfilaron en impresionante demostración de disciplina

y poderío ante el presidente Alfonso López y su sucesor Eduardo Santos, con la presencia del cuerpo diplomático, de las delegaciones de las naciones americanas y bajo la dirección de los altos mandos castrenses. (Villalobos, 1993, p. 143)

Se trataba entonces de una magnífica ceremonia del Ejército, en la que, al final, habría un sobrevuelo de la aviación militar. El acto de la aviación se iniciaba con doce aviones de entrenamiento al mando del capitán Álvaro Almeida, dos escuadrillas de Curtiss Falcon de observación bajo la dirección del capitán Gabriel Piñeros y otra escuadrilla más de transporte, conformada por tres aviones Junkers al mando del mayor Luis Arturo Rodríguez. Finalmente, el acto se cerraba con la atracción principal: nueve aviones caza de combate Curtiss Hawk, que llevarían a cabo difíciles maniobras de vuelo a baja altura sobre la tribuna para causar el respectivo asombro de los presentes. Esta última escuadrilla se encontraba al mando del teniente aviador César Abadía, distinguido oficial que gozaba de amplia reputación como piloto, pero que, además, era conocido por su excesiva confianza (Arias de Greiff, comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Después de haber efectuado maniobras tipo *loop*³ de gran precisión, que ocasionaron emoción intensa en los presentes (Villalobos, 1993), durante el paso final por la tribuna —mientras ejecutaban diferentes acrobacias—, la primera aeronave, en la que se encontraba el teniente Abadía, después de realizar un rollo lento⁴, chocó intempestivamente contra una tribuna. El choque generó una gran explosión y un incendio que causó la muerte de decenas de asistentes, así como la muerte del piloto y la destrucción total de la aeronave (figuras 57 y 58). Los aviones estaban en vuelo a una altura “como de cien metros, cuando, de repente, el que iba adelante dio un viraje brusco y cayó de nariz, en picada” (Arias de Greiff, comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

3 La maniobra *loop* o rizo, también conocida como *looping*, consiste en un ejercicio acrobático (realizado normalmente en aeronaves de ala fija) que consta de un giro completo, iniciando a partir de un vuelo lineal y paralelo a la superficie, seguido de un ascenso inicial y giro constante hasta completar 360 grados, para terminar nuevamente en vuelo recto, paralelo a la superficie.

4 El *rollo lento* consiste en una maniobra acrobática de rotación controlada, en la que la aeronave se balancea de manera lenta y continua sobre su eje longitudinal, hasta completar al menos un giro de 360° en pleno vuelo.



Figura 57. Imagen de la explosión causada por el accidente aéreo en el Campo de Marte, en Santa Ana. En la parte inferior derecha, se aprecia la tribuna principal, en donde estaban ubicados Alfonso López y Eduardo Santos (Bogotá, 25 de julio de 1938).
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

La investigación desarrollada arrojó como resultado que la causa del siniestro había sido la “densidad atmosférica” (Villalobos, 1993, p. 148) imperante en el sector por la gran altitud a la que se encuentra la sabana de Bogotá, lo que se sumó a la “excesiva temeridad con la cual el piloto acometió la ejecución de dos rollos lentos a baja altura, con omisa consideración del factor de densidad” (Villalobos, 1993, p. 148). Sin embargo, también se estableció que el desenlace había podido tener consecuencias aún peores, si el teniente Abadía no hubiera hecho una maniobra con la que logró desviar su trayectoria, lo que finalmente evitó impactar la tribuna principal, donde se encontraba una mayor cantidad de personas (figuras 59 y 60).



Figura 58. Desconcierto en las tropas que hacían parte del desfile militar, causado por la explosión de la aeronave militar en el Campo de Marte, en Santa Ana (Bogotá, 1938).

Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

El trágico resultado de este acontecimiento fue de 75 personas muertas (incluido el piloto César Abadía) y más de un centenar de heridos, entre los cuales se encontraba Misael Pastrana Borrero, futuro presidente de Colombia. Desde luego, este accidente generó un inmenso pánico entre la población capitalina asistente al desfile militar, además de una gran consternación a nivel nacional por su magnitud.



Figura 59. Restos del avión caza Curtiss Hawk accidentado en Santa Ana (Bogotá, 25 de julio de 1938).
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)



Figura 60. Teniente César Abadía, oficial del Ejército muerto en el trágico accidente aéreo de Santa Ana.
Fuente: Gustavo Arias de Greiff, archivo fotográfico personal (obra de dominio público)

3.4 Creación de la Fuerza Aérea en Colombia

El proceso de autonomía que se venía gestando en la aviación militar colombiana después del conflicto de 1932 en el sur del país continuó fortaleciéndose dentro de la estructura del Ministerio de Guerra. En 1940, se promulgó un decreto que confirmaba la estructura que se había aprobado en 1938, pero cambiaba las denominaciones así: la Inspección de las Fuerzas Militares pasaba a llamarse Ejército Terrestre, la Dirección General de Aviación pasaba a denominarse Aviación y la Dirección General de Marina pasaba a llamarse Armada (Decreto 154, 1940). Por su parte, la relación de los oficiales y suboficiales que hacían parte de la aviación militar cada vez era más distante del Ejército. El personal que integraba esta Arma ya no compartía la misma mística militar que caracterizaba a los miembros del Ejército Nacional; por el contrario, estas nuevas tradiciones y el espíritu de cuerpo diferenciado se habían formado, entre otras razones, por la influencia de los aviadores miembros de las diferentes misiones militares extranjeras, así como por el ingreso de pilotos y mecánicos civiles que se habían preparado en escuelas de otros países —quienes recibían el grado de oficial y suboficial del Ejército al ser llamados al servicio—.

Sin embargo, el hecho que determinó de manera definitiva la separación de la aviación militar se presentó en 1942, con la promulgación del Decreto 1680, mediante el cual se creaba la Fuerza Aérea Nacional como una de las ramas integrantes de las Fuerzas Militares del Estado (Decreto 1680, 1942). Esta norma le daba a la aviación militar del país una nueva estructura orgánica totalmente independiente del Ejército. Sin embargo, esta nueva fuerza requería del personal militar, razón por la cual el mismo decreto 1680 determinó que todo el personal que en ese momento se encontraba sirviendo dentro del Arma de Aviación quedaba incorporado militarmente en la Fuerza Aérea. Así mismo, conservarían la misma categoría y grados, y las mismas asignaciones salariales dentro de la nómina del Ejército, mientras se reglamentaba posteriormente este particular (Decreto 1680, 1942). Esto evidencia que, pese a lo dispuesto, el personal continuaba teniendo un grado de dependencia con el Ejército, en particular, en lo relacionado con la nómina, situación apenas normal y que requería de un poco más de tiempo para ser ejecutada de manera independiente por la nueva Fuerza, activada en 1942.

A partir de este momento, el ascenso al grado de subteniente ya no era asignado por parte del Ejército, sino de manera directa por la Fuerza Aérea (Decreto 1680, 1942). No obstante, el reclutamiento del personal se mantenía a cargo principalmente de la Escuela Militar de Cadetes del Ejército, de donde podían tomarse los alumnos para la Escuela Militar de Aviación de entre quienes hubieran terminado a satisfacción el tercer año de estudios, hubieran obtenido la graduación como alférez o el título de subteniente del Ejército. Como salvedad, este personal no podría tomarse de las Armas de combate, sino de Intendencia, Sanidad y Justicia (Decreto 1680, 1942).

Con este decreto también se estableció que el gobierno podía trasladar los oficiales del Ejército o de la Armada que considerara necesarios a la Fuerza Aérea, de manera temporal o definitiva según fuera requerido por las necesidades del servicio. Como se trataba de una nueva Fuerza, el gobierno ordenó que, mientras no se dictaran normas particulares, regían para esta las mismas disposiciones que reglamentaban la carrera de los oficiales y suboficiales del Ejército (Decreto 1680, 1942). Todas estas determinaciones fueron elevadas a nivel de Ley de la República, mediante la Ley 102 de 1944. Con esta norma, el personal que había hecho parte del Ejército y que continuaba en la nómina de esta Fuerza, para efectos de sueldos, quedaba ligado de manera definitiva a la nueva Fuerza Aérea, además de contar, a partir de este momento, con una reglamentación particular e independiente para el manejo de personal.

La Quinta Arma que se había creado en 1919 claramente había evolucionado y crecido exponencialmente a partir de 1932, a raíz del conflicto amazónico. De ese primer grupo de oficiales que llegó a Flandes en 1921, salidos de las mismas filas del Ejército, no quedaba ninguno. La aviación militar se había nutrido de otros oficiales en los años posteriores, de los que quedaban muy pocos para finales de la década de los treinta, junto a una gran mayoría de aviadores que habían recibido el entrenamiento en la Escuela Militar de Aviación de Madrid o en escuelas (civiles y militares) de otros países y que, por ello, habían recibido el grado de oficial del Ejército.

Fue a partir del traslado de la Escuela de Madrid a la ciudad de Cali, en 1933, que los alumnos de los cursos de piloto fueron en su mayoría bachilleres

miembros de la sociedad civil⁵, quienes, al finalizar el curso en la Escuela, ascendieron al grado de subteniente. Esta realidad generó una cohesión de grupo con tradiciones diferenciadas respecto de la mística propia del Ejército, con la que compartían muy poca similitud (Peña Ortiz, 2015).

Con la implementación de una nueva organización administrativa y al tener más independencia en el control de sus procesos, se debilitó cada vez más la influencia que tenía el Ejército sobre la Aviación. Además, el personal que demandaba la aviación para poder tener operativas las aeronaves adquiridas era demasiado, para lo que podía ofrecer el Ejército, el cual tenía también necesidades de personal para cubrir las unidades desplegadas en el territorio nacional. (Urrego, 2019, p. 73)

Este contexto permite identificar que la separación de la Aviación como Arma del Ejército para dar paso a una nueva Fuerza independiente no fue un hecho puntual en la historia, ni se limita a lo ocurrido entre los años 1942 y 1944, sino que más bien obedece a un proceso de varios años, que se potenció definitivamente con la creación de la Dirección General de Aviación, en 1932.

5 En los diferentes decretos que establecieron los requisitos para el ingreso a la Escuela Militar de Aviación, tanto en Madrid como posteriormente en Cali, estaba permitida la incorporación de personal civil, cuyo requisito principal era tener el título de bachiller. Con el aumento de la flota de aeronaves, a raíz del conflicto con Perú en 1932, la necesidad de personal para la aviación militar se incrementó, al punto que se generó cierta resistencia en el alto mando del Ejército para ceder más personal de sus filas. Lo anterior propició una mayor incorporación de personal civil a la Escuela Militar de Aviación.



Coronel
Jorge Castillo P.



Teniente
Camilo Gómez G.

Oficiales de caballería se gradúan de pilotos

Dos destacados oficiales del ejército —pertenecientes al arma de caballería— se graduaron de pilotos el viernes, en una ceremonia especial que se efectuó en la escuela "Aerocentro de Colombia", en Guaimaral.

Se trata del coronel Jorge E. Castillo Pernia y el teniente Camilo Gómez Garzón.

La graduación de los nuevos pilotos militares tuvo lugar a las doce del día, con asistencia del director nacional de Aeronáutica, general Armando Urrego Bernal; el subdirector de la Escuela Superior de Guerra; altos ofi-

ciales de la FAC y del Ejército, en servicio activo y en retiro.

El caso de los dos oficiales que ahora obtienen también el grado de pilotos ha sido muy comentado en los medios de las Fuerzas Armadas, si se tiene en cuenta que solo tres miembros del Ejército han hecho estudios de pilotaje.

Fuentes autorizadas indicaron que en esta forma se concretará la aspiración de la organización militar en el sentido de preparar cada día mejor a sus oficiales, en todos los campos.



Figura de la página anterior: Mención hecha por el diario El Tiempo sobre la graduación de dos oficiales del Ejército como pilotos el 28 de julio de 1972 en la escuela de aviación Aerocentro. El tercer oficial al que se refiere la nota, es Jaime Hernández López, quien para ese momento ostentaba el grado de coronel y se había calificado como piloto privado en la década anterior en la Escuela Nacional de Aviación Civil (ENAC), instituto perteneciente a la Aeronáutica Civil.

Fuente: El Tiempo, 1972, 30 de julio. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&date=19720730&printsec=frontpage&hl=es>

Periodo de inactividad del Arma de Aviación en el Ejército (1944-1984)

4

4.1 Eventos de interés durante los primeros años de inactividad

Con la creación de la Fuerza Aérea en Colombia y el correspondiente traslado del personal del Ejército para conformar esa nueva unidad, el Arma de Aviación en el Ejército quedó sin integrantes. No obstante, esta última no fue desactivada en la Fuerza ni se redactó decreto alguno al respecto, con lo cual se mantuvo de manera silenciosa dentro del Ejército, como un Arma junto a las demás existentes para aquella época (Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros). A finales de 1944, ocurrió un hecho particular: por mandato presidencial se ordenó la creación de las insignias distintivas dentro del estamento militar, con los símbolos específicos de acuerdo a su historia y tradiciones (Decreto 2963, 1944). Desde luego, esta importante misión se llevó a cabo de manera entusiasta dentro de las filas del Ejército; sin embargo, debido al traspaso del personal del Arma de Aviación a la naciente Fuerza Aérea, esta honorable Arma del Ejército, sin personal que la integrara, no llevó a cabo ninguna actividad en ese momento, sino que tuvo que esperar hasta su reaparición histórica a finales del siglo XX.

Pese a lo anterior, en 1942 se presentó un hecho que le garantizó a la Quinta Arma permanecer con tinta indeleble en la tradición histórica del Ejército. La inspiración de un autor anónimo que graficó unas alas en faja junto a las demás Armas hermanas en el escudo de la Escuela Militar de Cadetes (figura 61) dejó plasmado en lenguaje tácito pero enfático la existencia de la Aviación dentro de la organización de la Fuerza (Ejército de Colombia, 1995). Este emblema fue presentado de manera formal en la celebración del trigésimo quinto aniversario de la *alma mater* del Ejército, el 1.º de junio de 1942, mediante la Resolución N.º 518 del mismo año (Trendall, 2014).



Figura 61. Escudo de la Escuela Militar de Cadetes, implementado a partir de 1942. En el cuadrante inferior derecho se observa la representación de las Armas del Ejército, en la que se incluye la Aviación. Fuente: Trendall (2014, p. 64)

Durante los años siguientes a la activación de la Fuerza Aérea, se emitieron decretos en los que se permitía el ingreso de alumnos de segundo año de la Escuela Militar de Cadetes a dicha Fuerza, quienes se integraban al segundo año en la Escuela de Aviación de Cali. Así mismo, se autorizaba la selección de subtenientes del Ejército de máximo segundo año en el grado, siempre y cuando cumplieran con los requisitos establecidos para el ingreso a la escuela (Decreto 94, 1946).

Con respecto a la prima de vuelo, en 1947 se emitió el Decreto 35, en el que se mantenía este reconocimiento económico para el personal de aviadores militares, sin especificar si se trataba solamente de personal integrante de la Fuerza Aérea. En este sentido, la norma definía al aviador militar como “el individuo que hubiera recibido entrenamiento e instrucción de vuelo en una de las Escuelas Militares de Aviación, nacionales o extranjeras; que hubieran obtenido el título o diploma correspondientes debidamente reconocidos por el Gobierno en Colombia” (Decreto 35, 1947). De tal forma, dicho decreto mantuvo la posibilidad de reconocer en el futuro esta prima dentro de la Aviación del Ejército.

Por otra parte, durante la década de los cincuenta, el general Gustavo Rojas Pinilla —en calidad de presidente de la república y con la visión de futuro que lo caracterizaba— ordenó la adquisición de unos terrenos ubicados entre los departamentos de Tolima y Cundinamarca, conocidos como la meseta de Los Limones, destinados al Ejército Nacional para organizar un fuerte militar dedicado a la instrucción y el entrenamiento de las tropas. A este lugar se le dio el nombre de Tolemaida¹. Esta visión de Rojas Pinilla, sumada a su gusto por la aviación, lo llevó a dar instrucciones para que allí se construyera una pista de aterrizaje al servicio de dicho fuerte. A la larga, este lugar sería fundamental para las acciones que llevarían a la reactivación del Arma de Aviación (ESAVE, 2015). La pista que se construyó en aquella época en Tolemaida actualmente hace parte del campo aéreo del Ejército y lleva el nombre de este distinguido mandatario de la república.

A Rojas Pinilla se le puede considerar también un aviador del Ejército, puesto que este oficial recibió entrenamiento de vuelo en el primer curso de piloto de escuela de helicópteros de la Fuerza Aérea en Melgar, una vez inaugurada en 1954² —evento al que asistió en calidad de presidente de la república—. Como primer mandatario, y gracias a su interés particular por los helicópteros (Villalobos, 1993), apoyó los esfuerzos para fortalecer la Fuerza

1 En la actualidad, Tolemaida —ubicado en el municipio de Nilo (Cundinamarca) y contiguo a la población de Melgar (Tolima)— aloja el fuerte militar más grande de Colombia, donde se encuentran dos Brigadas de Aviación del Ejército, además del Centro Nacional de Entrenamiento (CENAE), entre otras unidades.

2 El primer curso que se llevó a cabo en la nueva escuela de helicópteros de la Fuerza Aérea en Melgar (Cundinamarca) estuvo conformado por 16 alumnos, entre los cuales se encontraba el general Gustavo Rojas Pinilla.

Aérea Colombiana, permitiendo, entre otras gestiones, la compra de helicópteros Sioux OH-13, de la casa fabricante norteamericana Bell. Estos aparatos se asignaron inicialmente a la base de Palanquero y, después, a la nueva escuela de helicópteros en Melgar (Forero Racines, 1981). Además, una de estas aeronaves se destinó como helicóptero presidencial, y el mandatario mismo la voló en más de una ocasión, una vez terminado su curso de piloto militar en la Fuerza Aérea (figura 62).



Figura 62. Presidente de Colombia, teniente general Gustavo Rojas Pinilla, en el helicóptero presidencial, cuya inscripción está visible en la parte frontal de la aeronave, bajo el escudo nacional.
Fuente: Villalobos (1993, p. 205)

4.2 Primeros intentos por reactivar la Aviación en el Ejército

Después de varios años de inactividad de la Aviación del Ejército, en 1971 se presenta un evento que, a la larga, incidió en los esfuerzos por contar nuevamente con la capacidad aérea dentro de las filas de la Fuerza. Un inquieto oficial del Arma de Caballería, el teniente Camilo Gómez Garzón —quien

después de haber ascendido de la Escuela Militar de Cadetes, en diciembre de 1967, y motivado por su gusto particular por la aviación— solicita al alto mando autorización para realizar por sus propios medios el curso de piloto. Este oficial relata las dificultades que como comandante de pelotón tuvo que enfrentar por los escasos apoyos aéreos y cuán complicado era el proceso para acceder a estos en aquella época, mientras se encontraba en unidades como el Grupo de Caballería Rondón, en La Guajira (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019).

Sin embargo, este sueño no le fue de fácil cumplimiento, ya que no encontró la autorización del mando para realizar el curso, razón por la cual debió escalar la solicitud, con el debido conducto regular, hasta llegar al despacho del ministro de Defensa, el general Hernando Currea Cubides. Este último, después de escuchar la solicitud del oficial, le respondió de manera jocosa: “cuénteme, largo, y usted cómo se va a meter en un avioncito de esos” (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019), debido a los 1,87 metros de estatura de Gómez. El general Currea, quien ya conocía a este joven oficial por su tránsito como alumno de la Escuela Militar de Cadetes (ESMIC) y, en especial, por ser un destacado deportista³, le dio la tan anhelada autorización. De esta manera, el teniente Camilo Gómez, quien para ese momento se encontraba asignado al Grupo de Caballería “Páez” (actualmente Grupo “Rincón Quiñónez”), para esa época ubicado en Bogotá, se dirigió hacia la escuela de aviación Aerocentro, en Guaymaral, al norte de la capital de la república, y se inscribió allí para adelantar el curso de piloto privado.

En ese momento, el director de esta escuela de aviación, Carlos Nivia, le ofreció la posibilidad de adquirir un pequeño avión Piper que había dejado un antiguo alumno de la escuela, quien había perdido interés por el vuelo después de un incidente durante uno de sus aterrizajes en pleno curso, sin más consecuencias que el susto del alumno. Se trataba de Gustavo Guillén, un comerciante capitalino que vendía vehículos en un concesionario al norte de Bogotá. De esta manera, y sin planearlo, el inquieto oficial compró el pequeño

3 Durante su estadía como alumno de la ESMIC, Camilo Gómez fue un destacado deportista, integrante del equipo de esgrima, deporte en el que ganó campeonatos nacionales e internacionales en representación del Ejército Nacional (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019).

avión Piper PA 18A-135 de matrícula HK-362-P (figura 63), a un precio favorable para el caso de una aeronave, y con unas facilidades de pago por cuotas mensuales que hicieron posible tal adquisición.

En esta aeronave, Camilo Gómez desarrolló su entrenamiento de vuelo en la escuela Aerocentro y obtuvo su calificación a mediados de 1972. Para que esto fuera posible, Gómez había obtenido también la autorización del comandante del Grupo, el teniente coronel Jorge Castillo Pernía, para poder ausentarse al mediodía y tomar las clases de tierra, además de cumplir con las horas de vuelo requeridas. Vale la pena mencionar que Castillo Pernía, inquieto por la solicitud del teniente Gómez, porque también él compartía el gusto por volar, decidió realizar el curso de piloto privado, por cuenta propia, en la escuela Aerocentro (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019).



Figura 63. Teniente Camilo Gómez, captado por la cámara después de adquirir su aeronave Piper PA-18 de matrícula HK-362P (al fondo en la foto), por un valor de 25.000 pesos (Guaymaral, 1972).
Fuente: Camilo Gómez Garzón, archivo fotográfico personal

Después de terminar el curso de piloto, en julio de 1972, el teniente Camilo Gómez fue trasladado al Grupo Rondón, en La Guajira, donde además de cumplir con su cargo principal como comandante de compañía y

otras misiones dentro de la Plana Mayor de la unidad, realizaba con frecuencia vuelos de apoyo en los que evacuaba personal enfermo o herido, desde las diferentes bases militares hasta Buenavista, en el puesto de mando atrasado (figura 64). En algunas ocasiones, era necesario acondicionar mecheros encendidos en la pista de aterrizaje para poder llevar a cabo estos apoyos aéreos durante la noche. En una de estas ocasiones, tuvo que trasladar a un menor de tres años de edad, hijo del segundo comandante del Grupo de Caballería “Rondón”, desde Buenavista, en La Guajira, hasta la ciudad de Cúcuta, Norte de Santander, debido a una emergencia por el grave estado de salud del infante. Con esta acción, se logró llevar oportunamente al niño para que recibiera la atención médica requerida y salvar su vida.

El vuelo inicialmente se planeó hacia Bucaramanga, pero al llegar a la ciudad, el aeropuerto se cerró por mal tiempo y tuve que cambiar el destino final al aeropuerto Camilo Daza, de Cúcuta. Ese niño que logré evacuar en tan mal estado de salud, estudió medicina y hoy es un famoso médico. (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019)



Figura 64. Avión Piper PA-18 de propiedad del teniente Camilo Gómez en misiones de vuelo, durante el tiempo que el oficial estuvo trasladado a la Fuerza de Tarea Rondón (Buenavista, La Guajira, 1974).

Fuente: Camilo Gómez Garzón, archivo fotográfico personal

Posteriormente, en 1975, con el grado de capitán, Gómez fue trasladado a la Escuela de Caballería, y en 1977, a la Escuela Militar de Cadetes (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019), ambas unidades ubicadas en Bogotá, donde también sirvió de forma distinguida apoyando con su aeronave. A mediados de septiembre de 1977, durante su estadía en Bogotá, ocurrió un hecho particular, ocasionado por una grave turbación del orden público en la ciudad, a raíz de un paro cívico convocado a nivel nacional.

La protesta social tuvo su epicentro en Bogotá, donde murieron 19 personas, hubo más de 300 heridos y se produjeron incontables daños en edificaciones (Charria, 2017), en medio de enfrentamientos entre los manifestantes y la Fuerza Pública. Ante esta situación, el gobierno decretó el toque de queda en la ciudad, medida que daba cuenta de la gravedad de lo que estaba ocurriendo en la capital de la república. El general Fernando Landazábal Reyes, por ese entonces comandante de la Brigada de Institutos Militares, encargada de la guarnición de Bogotá, requirió al capitán Camilo Gómez para que, en su aeronave, sirviera de comando y control, verificara lo que ocurría en la ciudad e informara en tiempo real al alto mando para actuar de manera oportuna. Para tal propósito, Gómez sugirió llevar a bordo a un suboficial, con todos los radios necesarios para garantizar las comunicaciones con el personal en tierra (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019). Durante la realización de estos sobrevuelos, Camilo Gómez recuerda lo siguiente:

Quando pasaba sobre la Universidad Nacional, en dirección hacia el aeropuerto El Dorado, pararon una camioneta sobre la 26, bajaron a las personas y le prendieron fuego al vehículo; los tipos que la quemaron salieron corriendo, se metieron a la nacional para salir por la zona verde hacia la 45. En eso venían unas camionetas pick-up de la Policía Militar, y yo le dije al sargento de comunicaciones que iba conmigo que les comunicara que ahí no era el problema, que dejaran el carro incendiándose y que salieran a la 45 con 30, que por ahí iba a salir un señor de chaqueta roja y otro de chaqueta verde, ellos dos fueron los que quemaron la camioneta. (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019)

Finalmente lograron detener a los dos sujetos, gracias a las indicaciones dadas por Gómez, quien además de ser piloto era principalmente militar y, por ende, conocedor de conceptos tácticos que puso en práctica de manera efectiva desde una aeronave al servicio del Ejército. Esta misión se llevó a

cabo de manera innovadora, pues permitió la ejecución de una actividad de comando y control que hasta ese momento no se había implementado en el Ejército, ni siquiera en los primeros años en los que el Arma de Aviación estuvo activa en la primera mitad del siglo XX. Este, como todos los apoyos llevados a cabo en su aeronave privada, fue realizado sin retribución económica alguna (ESAVE, 2015), sin otra compensación que el sentimiento de satisfacción por el deber cumplido.



Figura 65. Camilo Gómez en el grado de mayor del Ejército, portando en su uniforme las alas de piloto otorgadas por la escuela AeroCentro (Bogotá, 1983).

Fuente: Camilo Gómez Garzón, archivo fotográfico personal

Camilo Gómez Garzón sirvió en el Ejército de Colombia hasta el año 1984, cuando solicitó su retiro después de renunciar voluntariamente al curso de Estado Mayor, al que fue llamado en 1983 (figura 65). Sus servicios como oficial piloto del Ejército fueron ampliamente reconocidos por el alto mando dentro de la Fuerza, así como por los comandantes de Unidades Tácticas de las que fue orgánico. Sin lugar a dudas, esta iniciativa propia del oficial hizo evidente para los generales de la época la necesidad de contar con una capacidad aérea con la que muchos años atrás se había contado en el Ejército.

Uno de esos oficiales del alto mando del Ejército, interesado en generar mayor capacidad y profesionalización en la Fuerza, en especial en lo relacionado con la aviación, era el general José Joaquín Matallana Bermúdez. Este oficial era reconocido por ser un visionario y entender el provecho de emplear nuevas tecnologías y equipos para mejorar la capacidad del Ejército. En 1964, como comandante del Batallón Colombia, había sido el encargado de liderar el desembarco helicoportado de la Operación Soberanía sobre Marquetalia, en zona montañosa del departamento del Tolima. Esta operación se caracterizó por el empleo de medios aéreos como apoyo para las tropas en tierra, lo que le permitió experimentar de primera mano los efectos y las ventajas que ofrecía esta capacidad.

Para finales de 1971, cuando el teniente Camilo Gómez Garzón estaba iniciando el curso de piloto en Aerocentro, Matallana fue nombrado director de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, cargo que recibió a partir de enero de 1972. Habiendo conocido previamente a Gómez Garzón, y sabiendo del curso de piloto que este había emprendido de manera autónoma, Matallana realizó coordinaciones con la misma escuela de Guaymaral y tomó la decisión de seleccionar un grupo de alféreces de la Escuela Militar de Cadetes para enviarlos a desarrollar el curso de piloto en Aerocentro y en la escuela Aeroclub Los Andes (esta última también ubicada en Guaymaral). La iniciativa de Matallana se fundamentó en el firme propósito de proyectar en el Ejército la conformación del Arma de Aviación, a fin de fortalecer las capacidades propias de la Fuerza en el cumplimiento de la misión institucional.

De este modo, sin contar con el visto bueno del Comando del Ejército, el director de la ESMIC seleccionó un grupo de 30 alféreces de las distintas Armas, que cursaban el último año de estudios en la Escuela Militar, con el objetivo de adelantar entrenamiento de pilotaje (González Neira, comunicación personal, 16 de mayo de 2020). De este nutrido grupo, fueron seleccionados 18 jóvenes, después de pasar por un riguroso proceso de exámenes médicos en el dispensario del Comando Aéreo de Transporte Militar (CATAM) de la Fuerza Aérea, en Bogotá. Matallana tenía la firme convicción de que el Ejército debía contar con una capacidad aérea propia para el desarrollo de las operaciones, y esto se lo hacía saber a los jóvenes alumnos

cada vez que hablaba con ellos (Tamayo Puerto, comunicación personal, 4 de diciembre de 2019).

De esta manera, el curso inició con una primera fase de tierra, en la que se les impartió clases académicas, para lo cual se emplearon las mismas aulas de la Escuela Militar y profesores civiles enviados por las escuelas AeroCentro de Colombia y Aeroclub Los Andes. Una vez terminada con éxito esta primera fase, en abril de 1972, los 18 alféreces fueron divididos en dos grupos de igual cantidad, para continuar con la fase de vuelo en las dos escuelas civiles contratadas por instrucciones del general Matallana y hacer el entrenamiento práctico en aeronaves Piper PA-18 y PA-28 (AeroCentro) y Cessna 152 (Aeroclub Los Andes) (figura 66). El coronel Jaime González Neira, uno de los alféreces que formó parte de este curso de piloto en 1972, relata el difícil horario que debían cumplir, manteniendo los deberes académicos y las responsabilidades militares de su preparación como oficiales del Ejército:



Figura 66. Grupo de nueve alféreces enviados a la escuela de aviación Aeroclub Los Andes, en Guaymaral, en compañía del piloto instructor junto al avión de entrenamiento (1972).

Fuente: División de Aviación Asalto Aéreo (archivo fotográfico institucional)

Embarcados en un bus de la Escuela Militar, salíamos desde las seis de la mañana, con el almuerzo frío empacado en bolsas que el rancho nos entregaba a esa hora, y regresábamos hacia las cuatro de la tarde nuevamente a la Escuela para incorporarnos a las actividades del régimen interno. (González Neira, comunicación personal, 16 de mayo de 2020)

Para finales del mismo año, y en pleno desarrollo del curso que estaban llevando a cabo los alféreces, el alto mando militar se enteró de la iniciativa del general Matallana, lo desautorizó y le dio la orden de suspenderla. El cumplimiento de lo requerido no daba espera. Por esta razón, el general Matallana reunió a los alféreces para manifestarles la orden del comando superior, pero obstinado en su propósito de dotar al Ejército de la capacidad aérea, les propuso que continuaran por sus propios medios el curso, ya que tan solo les faltaban dos meses para culminarlo, y la Escuela no podía seguir asumiendo el costo. Asimismo, les ofreció todo el apoyo por parte de él y la disponibilidad de los fines de semana para que asistieran hasta Guaymaral.

Ante el deseo de los alumnos de terminar su curso, cada quien pagó las horas de vuelo que le restaban para cumplir el requisito de las escuelas civiles de aviación. De los 18 alféreces que iniciaron el curso, 17 lograron graduarse como pilotos privados a finales del mes de noviembre de 1972, días antes de su ascenso a subtenientes del Ejército (figura 67). Por su parte, el general Matallana (figura 68) hizo la gestión con una entidad financiera que les dio el crédito necesario para ser pagado una vez ascendidos por medio de libranza desde la nómina (González Neira, comunicación personal, 16 de mayo de 2020).

Pese al interés de Matallana y al optimismo de los nuevos pilotos, nuevamente no se contó con el visto bueno del mando superior, razón por la que los oficiales recién graduados fueron trasladados a las diferentes unidades del Ejército en el país. Durante el mes de abril de 1973, el general Matallana convocó a los 17 oficiales pilotos del Ejército para que se presentaran en Bogotá y los ayudó a tramitar la licencia de piloto comercial con la Aeronáutica Civil. Así retribuía, de alguna manera, el esfuerzo de este personal por culminar con éxito el curso de aviación. La mayoría de ellos continuó en las filas del Ejército; otros pidieron su retiro por voluntad propia poco tiempo después para continuar proyectándose en la aviación civil.

Por otra parte, para 1976, se dio la posibilidad del cambio de Fuerza, del Ejército a la Fuerza Aérea, situación que fue aprovechada por algunos de



Figura 67. Grupo de oficiales recién ascendidos al grado de subteniente en la Escuela Militar de Cadetes, integrantes del curso de pilotaje llevado a cabo durante 1972 en escuelas civiles, como parte del intento por conformar una capacidad aérea dentro del Ejército (diciembre de 1972).
Fuente: Jaime González Neira, archivo fotográfico personal



Figura 68. Mayor general José Joaquín Matallana Bermúdez, oficial visionario que generó los primeros impulsos para formar en el Ejército una flota aérea durante la década de los setenta en el siglo pasado.
Fuente: Galería de directores de la Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova"

estos oficiales, así como por otros que venían de cursos anteriores y posteriores al momento en que aquellos se habían graduado (diciembre de 1972). Precisamente de este grupo de la ESMIC, cuyo curso se denominó “General Tomás Cipriano de Mosquera”, se destacó Julio Armando Guzmán Ríos, quien alcanzó el grado de mayor general dentro de la Fuerza Aérea y ocupó distinguidos cargos, entre ellos, el de inspector general de la Fuerza Aérea Colombiana, en el 2008.

Durante 1974 y parte de 1975, el general Matallana se desempeñó como director de la Aeronáutica Civil, cargo que le permitió entender aún más la importancia de la aviación como medio para potenciar la capacidad del Ejército. Fue así que, durante 1976, como director del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), Matallana Bermúdez asignó al Ejército Nacional dos aeronaves de ala fija que habían sido decomisadas por tener vínculos con el narcotráfico; se trataba de un avión Piper Cherokee Six y un Piper Navajo. Su intención de formar una aviación dentro de la Fuerza para fortalecer la capacidad operacional aún se mantenía viva, a pesar de no haber contado, cuatro años atrás, con el apoyo para que los alféreces culminaran el curso de piloto.

De esta manera, en julio de 1976, se hizo la entrega oficial de estas dos aeronaves al general Luis Carlos Camacho Leyva, por ese entonces, comandante del Ejército, evento que se llevó a cabo en el aeródromo de Guaymaral, al norte de Bogotá (figura 69). No obstante, puesto que desde la década de los cuarenta —cuando se había conformado la Fuerza Aérea Colombiana— el Ejército Nacional no había tenido ningún tipo de experiencia relacionada con la operación y sostenimiento de aeronaves, la asignación de estos dos aviones fue una completa novedad para el andamiaje logístico propio de la Fuerza, que claramente no estaba preparada para esto.

Justamente esa incapacidad logística y la ausencia de presupuesto asignado para la operación y sostenimiento de estas aeronaves impidieron su empleo inmediato. Fue hasta octubre de 1976, tres meses después de recibidas las aeronaves, que la escuela de aviación Aerocentro ofició por escrito al comando del Ejército una solicitud para usar el avión Cherokee Six en los cursos de paracaidismo dictados por la escuela, ya que no disponían de aeronaves para este tipo de entrenamiento (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019). Aerocentro ofreció la suma de



Figura 69. Entrega de las dos aeronaves realizada por el DAS al Ejército Nacional. De izquierda a derecha: coronel Julio Mosquera, director del Fondo Rotatorio del Ejército; coronel Alberto Rincón, piloto FAC; general Luis Carlos Camacho Leyva, comandante del Ejército; mayor general José Joaquín Matallana Bermúdez, director del DAS; mayor general José Gonzalo Forero Delgadillo, Jefe de Estado Mayor Conjunto FF. MM.; mayor Álvaro Lozada, piloto FAC; coronel Jaime Hernández López, subdirector ESMIC; capitán Camilo Gómez Garzón, oficial de planta ESMIC (Aeródromo de Guaymaral, julio de 1976).
Fuente: Camilo Gómez Garzón, archivo fotográfico personal

1.000 pesos por cada hora de vuelo, con una proyección de uso de 10 horas mensuales (figura 70). Con respecto al avión Piper Navajo —e incluso para el mismo Cherokee— se ofreció tripulación para aquellos vuelos que el Ejército dispusiera dentro de la Fuerza, sin cobrar por este servicio. Esta propuesta finalmente no fue aceptada por el general Camacho Leyva, comandante del Ejército, quien la consideró inconveniente por tratarse de aviones de la institución en actividades de índole privada, pese a que veía con buenos ojos que el Ejército contara con aeronaves para proveer capacidad de movilidad en la Fuerza (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019).

Dada esta situación, la operación de las dos aeronaves se llevaría a cabo meses después de recibidas y se limitaría a la realización de vuelos esporádicos, únicamente en el avión Cherokee Six. En dichos vuelos, participó como piloto el capitán Camilo Gómez, quien para ese momento se encontraba adscrito a

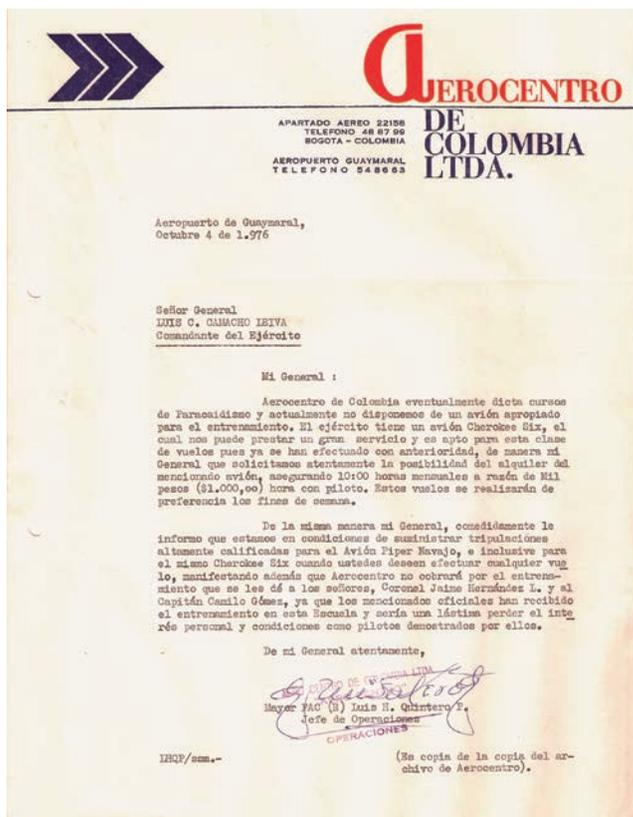


Figura 70. Copia de carta enviada por la escuela AeroCentro de Colombia Ltda. al comando del Ejército, con fecha 4 de octubre de 1976.

Fuente: Camilo Gómez Garzón, archivo fotográfico personal

la Escuela Militar de Cadetes, en Bogotá. Estas misiones de vuelo estaban dedicadas básicamente a requerimientos de apoyo al comando del Ejército, consistentes en visitas a las diferentes unidades en el territorio nacional y acompañamientos a la misma Escuela Militar, especialmente durante los ejercicios de campaña⁴ en Tolemaida, a los que asistía desde Bogotá el director de la Escuela.

⁴ Los ejercicios de campaña de la Escuela Militar son entrenamientos tácticos de pequeñas unidades, para los que los alumnos de la ESMIC son llevados al Fuerte Militar de Tolemaida. Para 1976, esta guarnición militar ya contaba con el trazado de una pequeña pista hecha desde el gobierno del presidente y general de la república, Gustavo Rojas Pinilla.

Ante la imposibilidad de seguir manteniendo esta aeronave, en 1977 se recibió la orden del comando superior de entregar el Cherokee al servicio aéreo de la Policía Nacional, institución que la operó por varios años. Actualmente, esta aeronave descansa como monumento en el Comando del Departamento de Policía en Arauca (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019). En cuanto al Piper Navajo, esta aeronave nunca se operó debido a la inexistencia de presupuesto para tal fin, por lo que se tomó la decisión de regresarla al gobierno nacional, poco tiempo después de haberla recibido.

Estos esfuerzos por contar dentro del Ejército con un Arma de Aviación fueron llevados a cabo de manera aislada por algunos oficiales, dado su interés particular porque la Fuerza contara con la capacidad propia de comando y control. Pese al grado que pudieran ostentar —como es el caso del mayor general José Joaquín Matallana Bermúdez—, este personal no contó con el apoyo decidido del comando del Ejército, ni del alto mando, ni del ministro de Defensa (cargo que por ese entonces era desempeñado por un oficial de grado general en actividad). Tal vez por timidez o por incredulidad del mando de aquella época, el Arma de Aviación del Ejército tuvo que esperar varios años más para cristalizar de manera definitiva el deseo, evidente en cada vez más miembros dentro de las filas, de contar con una ventaja y proyección necesaria para el futuro inmediato de la Fuerza.

4.3 Envío de miembros del Ejército a cursos de aviación en los años 80

La década de los setenta continuó sin mayores iniciativas en el Ejército relacionadas con la Aviación. En septiembre de 1980, asumió como comandante del Ejército el general Fernando Landazábal Reyes. Durante sus primeros meses al frente de la institución, propuso la conformación de una agrupación de fuerzas especiales en la Escuela de Lanceros, con la que el Ejército pudiera realizar operaciones especiales de alto nivel. Con este objetivo, se proyectó la compra de algunas aeronaves de ala rotatoria, con el apoyo del Ministerio de Defensa, por esos años, a cargo del general Luis Carlos Camacho Leiva (Ejército de Colombia, 1995). Esta proyección de Landazábal requería, desde

luego, de personal que operara las aeronaves necesarias para suministrar la movilidad y rapidez demandada por una Unidad de Fuerzas Especiales. Por esta razón, el comando del Ejército decidió que se le diera entrenamiento de piloto a un personal de oficiales e instrucción en mantenimiento aeronáutico a un personal de suboficiales.

Como primera medida, se seleccionó un grupo de 20 oficiales de las diferentes unidades en el país, quienes fueron enviados a finales de 1982 a la Escuela Militar de Aviación “Marco Fidel Suárez” (EMAVI), en la ciudad de Cali, donde la Fuerza Aérea Colombiana se encargó de realizar un proceso general de revisión médica. De este grupo, 17 superaron las exigencias e iniciaron el curso de vuelo en aeronaves de ala fija en EMAVI, a partir del mes enero de 1983 (figura 71). Tras un año de entrenamiento, doce oficiales lograron graduarse como pilotos militares (ESAVE, 2015), en una fase de vuelo inicial que se cumplió en aeronaves Cessna T-41 de fabricación norteamericana. Posteriormente completaron la fase de instrumentos en el avión Cessna 310 bimotor, y lograron alcanzar 100 horas de vuelo durante el curso (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019).

Figura 71. Grupo de oficiales del Ejército, integrantes del curso de piloto de ala fija llevado a cabo en 1983 en la Escuela Militar de Aviación “Marco Fidel Suárez”, en Cali.
Fuente: Óscar Rojas Romero, archivo fotográfico personal



Puesto que el objetivo principal era contar con tripulaciones para la operación de los seis helicópteros que la Fuerza había proyectado adquirir en 1982, una vez culminada esa primera fase en la Escuela Militar de Aviación en Cali, el grupo de doce oficiales graduados de EMAVI se desplazó, por orden del comando del Ejército, a la Escuela de Helicópteros de la Fuerza Aérea Colombiana, ubicada en la base aérea CAATA-1, en Melgar, Tolima. Allí, en enero de 1984, se inició el curso de piloto militar de ala rotatoria. Vale la pena recordar que la intención inicial prevista por el general Landazábal consistía en proveerle movilidad táctica a la agrupación de fuerzas especiales, y para cumplir con este cometido era fundamental contar con aeronaves de ala rotatoria, así como con pilotos militares que las operaran. El desarrollo de este entrenamiento se llevó a cabo en aeronaves Hughes 300 de fabricación norteamericana (figura 72) (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019).



Figura 72. Helicóptero Hughes 300 en misión de entrenamiento para el curso de ala rotatoria de los oficiales del Ejército en la Escuela de la Fuerza Aérea (Melgar, Tolima, 1984).
Fuente: Óscar Rojas Romero, archivo fotográfico personal

Simultáneamente al curso de ala rotatoria llevado a cabo en Melgar en 1984, el comando del Ejército envió a la Escuela Militar de Aviación de la Fuerza Aérea en Cali un segundo grupo de catorce oficiales, de los cuales tan

solo siete lograron terminar el entrenamiento y graduarse como pilotos de ala fija en diciembre de 1984 (figura 73). La intención inicial del comando del Ejército para este segundo grupo de oficiales también era enviarlos a CAATA-1 para recibir el entrenamiento como pilotos de helicópteros con el apoyo de la FAC.



Figura 73. Grupo de siete oficiales del Ejército graduados como pilotos de ala fija a finales de 1984 en la Escuela Militar de Aviación en Cali.

Fuente: Carlos Guarín Agudelo, archivo fotográfico personal

Con respecto a los uniformes del personal durante estos cursos, para las clases académicas se usaba el uniforme habano de manga corta con gorro tipo chacó de color verde, mientras que para el entrenamiento de vuelo se usaba el overol característico empleado por las secciones de transportes del Ejército (figura 74). Una vez que los miembros del primer curso finalizaron el curso de ala rotatoria, se les asignó el overol de vuelo en material de Nomex⁵, para cumplir las comisiones de vuelo con la Fuerza Aérea durante el tiempo que esta agregación duró.

⁵ El Nomex es un material altamente resistente a las llamas, empleado para la confección de trajes especializados, como el de vuelo. Los aviadores militares lo usan como norma de seguridad, para protegerse contra posibles fuegos dentro de la aeronave en caso de accidente mientras logran evacuar.



Figura 74. Oficiales del Ejército, alumnos del curso de piloto de ala fija en la Escuela Militar de Aviación de la Fuerza Aérea, reunidos junto a la plataforma de vuelo para iniciar su entrenamiento de vuelo. Como se observa en la fotografía, por falta de recursos y conocimiento, el personal era dotado de overoles de mecánicos empleados por las secciones de transportes del Ejército.

Fuente: Óscar Rojas Romero, archivo fotográfico personal

Un dato curioso sobre el distintivo de piloto empleado durante esta época por los oficiales del Ejército en calidad de alumnos de la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea es narrado de la siguiente manera por el mayor en retiro Óscar Rojas Romero, quien formó parte del curso convocado a finales de 1982: “Estando en Cali, fuimos a la tienda de Meco y tomamos las alas de piloto americanas y en la mitad le pusimos el escudo de nuestro Ejército que estaba en las mancornas. Al final les mandamos a poner un baño dorado” (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019). Cuenta el exoficial que lo hicieron de esta manera, ya que mandar a hacer el distintivo les salía muy costoso, en razón a la necesidad de diseñar un troquel para un modelo nuevo. Sin embargo, este montaje llevado a cabo por los pilotos alumnos se ha mantenido vigente hasta hoy, pues se convirtió en la insignia para los pilotos del Ejército de Colombia, con algunas modificaciones, como las estrellas en la parte superior del escudo —cuyo número

cambia según la cantidad de horas de vuelo— y el color plateado, que se determinó a partir de 1998.

Una vez terminado el curso de piloto de helicóptero en CAATA-1, a mediados de 1984, los 12 oficiales del Ejército fueron agregados en Melgar a esta misma base aérea, para desempeñarse como copilotos en las tripulaciones de la Fuerza Aérea y apoyar las diferentes misiones de las tropas en el territorio nacional (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019). A finales de 1984, ante la imposibilidad de conformar una flota aérea al servicio del Ejército debido a las dificultades de presupuesto, se dispuso que la totalidad del personal que había recibido el entrenamiento de aviación (oficiales y suboficiales) regresara a las diferentes unidades dentro de la Fuerza (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019). Con la misma suerte corrieron los siete pilotos que se graduaron en diciembre de 1984 a quienes se les permitió culminar el entrenamiento en Cali (Guarín Agudelo, comunicación personal, 5 de diciembre de 2019).

Por otra parte, de forma paralela al entrenamiento llevado a cabo por los oficiales del primer curso de piloto en Cali durante 1983, y con el propósito de conformar dentro de la Fuerza un grupo de mantenimiento para las aeronaves, se seleccionaron 23 suboficiales del Ejército Nacional para desarrollar el primer curso de técnicos en mantenimiento de helicópteros. Esta capacitación se llevó a cabo en el Comando Aéreo de Mantenimiento (CAMAN), con sede en Madrid, Cundinamarca, por el periodo de un año (figura 75), después del cual fueron enviados a la Base de la Fuerza Aérea (CAATA-1) en Melgar. Allí desarrollaron una segunda fase enfocada en el mantenimiento aeronáutico de aeronaves de ala rotatoria durante 1984 (Peña, comunicación personal, 16 de diciembre de 2019). Al término de este curso, todos los suboficiales fueron trasladados nuevamente a las unidades del Ejército, tal como ocurrió con los oficiales pilotos.

Ahora bien, en cuanto a las aeronaves adquiridas, estas fueron puestas a disposición de la Fuerza Aérea para su operación (Ejército de Colombia, 1995). Se trataba de seis helicópteros Bell 205-A de fabricación norteamericana (denominación civil de los UH-1 en su versión militar), que llegaron en 1984 y fueron agregados inicialmente en la base CAATA-1, en Melgar. Después, el alto mando militar ordenó su traspaso definitivo a la Fuerza Aérea Colombiana (Díaz Rodríguez, comunicación personal, 18 de abril de 2020).



Figura 75. Suboficiales del Ejército que integraron el curso de mantenimiento en el Comando Aéreo de Mantenimiento, junto a suboficiales de la Armada, miembros también del curso (Madrid, Cundinamarca, 1983).

Fuente: Álvaro Florido Lozano, archivo fotográfico personal

Con el envío de los oficiales y los suboficiales a las unidades del Ejército, se vio frustrada nuevamente la intención de activar el Arma de Aviación dentro de la Fuerza. Tal parece que la firme intención de proyectar una Aviación dentro de las filas del Ejército, impulsada por el general Fernando Landazábal Reyes⁶ durante su tiempo como comandante del Ejército, e incluso durante su periodo como ministro de Defensa desde finales de 1982 hasta enero de 1984 (figura 76), había perdido la fuerza, en buena medida, por la salida de la línea de mando del general con motivo de las profundas diferencias presen-

⁶ El general Fernando Landazábal Reyes fue un destacado oficial del Ejército, que hizo parte del Batallón Colombia, enviado como parte de las Fuerzas de las Naciones Unidas a la guerra de Corea, entre enero de 1952 y abril de 1953 (Velásquez, 2012). Esta experiencia le permitió observar cómo, de manera innovadora y exitosa, los Estados Unidos empezaban a involucrar helicópteros en el desarrollo de una confrontación bélica. Además, en varias ocasiones participó en diferentes cursos y agregaciones en los Estados Unidos, donde recibió de primera mano la influencia doctrinal del Ejército norteamericano y se relacionó de manera directa con la creciente participación de los helicópteros en el desarrollo táctico de las operaciones de ese país. Toda esta influencia debió haber generado en Landazábal el convencimiento de proyectar nuevamente en el Ejército de Colombia la aparición del Arma de Aviación.

tadas con el mandatario Belisario Betancourt. Esta discrepancia del alto oficial estuvo motivada por los acuerdos llevados entre el gobierno nacional con los grupos guerrilleros en el país, particularmente por las excesivas concesiones otorgadas —a juicio de Landazábal— al M-19, considerándolo “como un desaire hacia las Fuerzas Militares” (Velásquez, 2012, p. 147). Este proyecto no fue secundado por quienes lo sucedieron en el mando por esos años, a pesar de lo cual ya era inminente la aparición definitiva de la Aviación en el Ejército colombiano.



Figura 76. Fotografía oficial del general Fernando Landazábal Reyes como ministro de Defensa de Colombia.

Fuente: Museo Militar "General Fernando Landazábal Reyes", archivo fotográfico institucional

4.4 El Arma de Aviación reaparece en la legislación

Como parte de la idea de formar en el área de Aviación a un grupo de oficiales y suboficiales dentro del Ejército, durante 1983 se empezó a diseñar una reforma en el estatuto de la carrera dentro de las Fuerzas Militares, con lo cual se esperaba dejar el cimiento legal para el funcionamiento de esta Arma. Seguramente eran las últimas pinceladas del general Landazábal Reyes antes

de su retiro, sucedido en enero de 1984, en pro de su intención para organizar el Arma de Aviación del Ejército. De esta manera, el 18 de enero de 1984 se promulgó el Decreto Ley 89, con el cual se incluyó nuevamente la Aviación como parte integrante de los elementos de combate y apoyo de combate en el Ejército Nacional (Decreto Ley 89, 1984), junto con la Infantería, la Caballería, la Artillería y los Ingenieros.

Son Oficiales de las Armas en el Ejército todos aquellos formados, entrenados y capacitados con la finalidad principal de ejercer el mando y la conducción de los elementos de combate y apoyo de combate del Ejército en todos los escalones de la jerarquía militar. Se consideran elementos de combate y de apoyo de combate en el Ejército, los que operan dentro de las modalidades y características de la Infantería, la Caballería, la Artillería, los Ingenieros y la Aviación. (Decreto Ley 89, art. 10, 1984)

Una vez más, la historia se encargaba de plasmar el nombre de esta Arma en sus capítulos, dejando claro que nunca había dejado de existir. Igualmente, se dejó establecido en esta norma que tanto el personal de oficiales como de suboficiales de la Aviación del Ejército que desempeñaran funciones como tripulantes de aeronaves militares o al servicio de las Fuerzas Militares tenían derecho a recibir la prima de vuelo, que correspondía al 20 % del sueldo básico mensual. Así mismo, se mantenía el derecho al cómputo de las horas de vuelo para efectos de la asignación de retiro, siempre y cuando se cumpliera con 20 años de servicio y 3000 horas de vuelo (Decreto 89, 1984).

Desde finales de la década de los treinta, no se había vuelto a aludir a la Aviación como Arma del Ejército dentro de los diferentes decretos relacionados con la organización y estructura de la Fuerza. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, esta nunca se desactivó cuando el personal y medios del Ejército fueron trasladados a la Fuerza Aérea Colombiana. Esta mención del Arma en el Decreto Ley 89 de 1984 se realizó como parte del plan para conformar una capacidad aérea en las filas, para lo cual se habían comprado los helicópteros Bell 205-A y se había preparado el personal de pilotos y técnicos de mantenimiento, a principios de la década de los ochenta.

Si bien esta idea inicial no se pudo concretar, sí quedó determinado dentro del estatuto que empezaba a regir la carrera de las Armas a partir de enero de 1984 que la Aviación estaba activa y cada vez con más fuerza para

surgir nuevamente. Ahora bien, aunque esta norma dejó de ser vigente en enero de 1989, con la promulgación del Decreto Ley 95 —que actualizaba el estatuto de carrera para oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares de Colombia—, el contenido de este último referente a la Aviación del Ejército se mantuvo sin cambios dentro de su articulado, incluso tras la actualización realizada con el Decreto Ley 1211 del 8 de junio de 1990.

La suma de los esfuerzos, en la primera mitad de la década de los ochenta, para contar con una aviación propia —puestos de manifiesto en la compra de aeronaves y el envío de oficiales y suboficiales a realizar entrenamiento aeronáutico—, así como la mención del Arma aérea en la reglamentación de la Fuerza evidencian la firme intención que hubo para esa época de conformar una capacidad semejante a la implementada por el Ejército de los Estados Unidos, con el uso de helicópteros, desde la guerra de Vietnam. Sin embargo, los cambios normales en la línea de mando ordenados por el gobierno nacional, la falta de conocimiento al respecto de unos y la falta de interés por el tema en otros dio como resultado que tales esfuerzos no llegaran a concretarse, al menos no en ese momento.

CAPÍTULO

5





Figura de la página anterior: Avión Turbo Commander que hizo parte de las aeronaves decomisadas por la Dirección Nacional de Estupefacientes que fueron asignadas al Ejército durante los primeros años de la década de los noventa, antes de a la activación del Destacamento Aéreo en 1994. La aeronave —aún con los colores originales— fue matriculada con el número EJC-114.
Fuente: Batallón de Aviación N.º 1, archivo fotográfico institucional

Proceso de reactivación de la Aviación en el Ejército (1984-1995)

5

5.1 Asignación de aeronaves para el Ejército

Si bien el personal que había realizado cursos de aviación en la primera mitad de la década de los ochenta tuvo que regresar a las unidades del Ejército, su interés por materializar el propósito de conformar la capacidad aérea en la Fuerza no había disminuido. Efectivamente, el capitán Álvaro Florido Lozano¹, oficial del Ejército que había hecho parte de los doce oficiales graduados a finales de 1983 como pilotos de ala fija y que en 1984 se graduaron como pilotos de helicóptero, llevó adelante una iniciativa de capital importancia para este fin, después de su traslado al Grupo de Caballería “General Rincón Quiñones”, en Bogotá. Florido, al saber que en la dirección de la Escuela Militar de Cadetes estaba el brigadier general Jaime Hernández López (figura

¹ El oficial Álvaro Florido Lozano, desde su ingreso a la Escuela Militar de Cadetes, tuvo un gran interés por ser piloto. Cuando ostentaba el grado de teniente, mientras estaba en servicio en la Sexta Brigada con sede en Ibagué (Tolima), conoció al director de la escuela de aviación IVIETA, Manuel López, quien llegó al Comando de la Brigada a una reunión con el brigadier general José Alirio Alvarado Hernández. Dicho director, al verle las alas de paracaidista en el pecho, le preguntó si era piloto. Florido le respondió que esas alas no eran de piloto, pero que serlo era un sueño para él.

Después de este evento, en 1981, y con la autorización del comandante de la Brigada, Álvaro Florido Lozano realizó el curso de piloto privado en la escuela IVIETA con sede en Ibagué, sin saber que más adelante este sueño se completaría con su envío como parte del grupo de oficiales del Ejército que llevarían a cabo el curso de piloto militar (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019).

77), quien años atrás había realizado el curso de piloto de manera autónoma², tomó la decisión de acudir ante él para comentarle sus inquietudes en cuanto a la necesidad de que el Ejército contara con su propia Aviación.

El general Hernández, apasionado por los temas de aviación, le comentó a Florido que tenía conocimiento de todos los esfuerzos que se habían estado llevando a cabo desde el alto mando para constituir el Arma dentro de la Fuerza, pero por diferentes razones no se habían cristalizado. Además, lo instó a emprender el proyecto, haciéndole saber del completo apoyo por parte de él. En este sentido, le dio instrucción de ponerse en contacto con el señor Mario García Arango, piloto civil de la compañía aérea Avianca, con el fin de que este lo asesorara en la elaboración de un documento dirigido al Comando del Ejército. El coronel en retiro Álvaro Florido recuerda este hecho de la siguiente manera:

Mi general Hernández me dijo: “Florido, ustedes tienen que sacar adelante este proyecto. Tienen que organizar un documento y presentárselo al comandante del Ejército, de tal manera que él quede convencido...” En realidad, quien tiene la idea del nombre de Destacamento Aéreo del Ejército para la unidad que se estaba proyectando en ese momento fue mi general Hernández López. (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019)

Tras varias semanas de reuniones entre el capitán Florido y el señor Mario García, y después de constantes revisiones por parte del general Hernández, se logró organizar un documento inicial que fue llevado al director de instrucción y entrenamiento en el Comando del Ejército para la revisión y estructuración final, para poderlo presentar ante el mando. A pesar de los esfuerzos, este documento no generó el efecto esperado y no se emitió ninguna orden para emprenderlo.

2 El general Jaime Hernández López fue un oficial de artillería del Ejército de Colombia, quien desde los inicios de la década de los sesenta desarrolló cursos aeronáuticos en Fort Sill y Fort Bliss en los Estados Unidos y, de manera autónoma, motivado por el gusto personal por el vuelo, en 1965 se graduó como piloto privado en la Escuela Nacional de Aviación Civil (ENAC), adscrita a la Aeronáutica Civil (García Arango, comunicación personal, 18 de abril de 2020). Después de haberse graduado como piloto, voló aeronaves de Fuerza Aérea Colombiana y se hizo merecedor de las alas de piloto de esta institución. Durante su vida militar, se caracterizó por ser un apasionado por el arte de volar, que portaba permanentemente y con orgullo sus alas de piloto en el uniforme del Ejército. En la segunda mitad de la década de los setenta, voló las aeronaves que se asignaron al Ejército por la gestión del general Matallana (Gómez Garzón, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019).



Figura 77. Mayor general Jaime Hernández López como director de la Escuela Militar de Cadetes, portando las alas de piloto en su uniforme.

Fuente: Galería de Directores de la Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova". Imagen generada por la Escuela de Aviación del Ejército

Después de haberse visto truncado este último intento por conformar una unidad de Aviación con los miembros del Ejército que habían desarrollado cursos aeronáuticos entre 1983 y 1984, sucedió un hecho que lograría por fin generar la reactivación del Arma de Aviación al interior de la Fuerza, esta vez, de manera contundente. A mediados de 1985, el Consejo Nacional de Estupefacientes, en coordinación con la Quinta Brigada del Ejército, efectuó el decomiso de una aeronave tipo Cessna 421B Golden Eagle de matrícula norteamericana de dos motores, que fue retenida por estar al servicio del narcotráfico en el nororiente del país (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019).

Esta aeronave (figura 78) se encontraba aparcada en un potrero contiguo a una finca en el área rural del municipio de Cimitarra, Santander. Ante esta

situación, el general Rafael Samudio Molina, comandante del Ejército por ese entonces, le ordenó al capitán Álvaro Florido Lozano —quien en ese momento se encontraba laborando en el Departamento de Operaciones del Ejército— desplazarse hasta Cimitarra para emitir un concepto sobre la aeronave. Después de hacer la revisión del avión Cessna, Florido le comunicó al comandante del Ejército que la aeronave se encontraba en perfecto estado y recomendó coordinar con la casa fabricante Cessna, cuya empresa disponía de sede en Colombia, la contratación de un piloto para hacer el vuelo hasta Bucaramanga. Una vez el avión fue llevado a esta ciudad, se le propuso al general Samudio que esta aeronave se asignara al Ejército como avión de comando, ofrecimiento que fue rechazado inicialmente por Samudio, quien dio la orden de que la aeronave fuera dejada en el aeropuerto de Bucaramanga (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019).



Figura 78. Avión Cessna 421B Golden Eagle de fabricación estadounidense, cedido por la Consejo Nacional de Estupefacientes, en 1985. Esta aeronave sería la primera en hacer parte del proyecto de conformación de una unidad de Aviación dentro del Ejército.

Fuente: Óscar Rojas Romero, archivo fotográfico personal

Por iniciativa del capitán Florido, y previa coordinación con el señor Antonio Urdaneta, representante de Cessna en Colombia, se consiguió el apoyo del piloto que junto a Florido había trasladado el avión de Cimitarra a Bucaramanga y, sin ninguna autorización del Comando del Ejército, pero con el visto bueno del comandante de la Brigada en esa ciudad, trasladó la aeronave hasta el aeródromo de Guaymaral, en donde fue dejada en un hangar por

solicitud de Urdaneta. Allí el avión fue revisado y acondicionado como VIP, todo lo anterior pensando en la posibilidad de que pudiera ser empleada por el Comando del Ejército.

Después de un par de meses, el mismo Antonio Urdaneta, junto al capitán Álvaro Florido, fueron al despacho del general Samudio para mostrarle el nuevo estado del avión Cessna 421B Golden Eagle. Florido le expuso al comandante del Ejército las ventajas que le ofrecía un avión de comando, en el que pudiera desplazarse a las diferentes guarniciones del país de una forma más ágil y sin depender del apoyo de la Fuerza Aérea. Ante tal situación y viendo el nuevo estado en el que había quedado la aeronave después del mantenimiento, Samudio aceptó el ofrecimiento y acordó con Urdaneta el pago de los trabajos efectuados a la aeronave.

De esta manera, el avión fue dado de alta en los cargos del Ejército y se le asignó el número de matrícula EJC-001 (figura 79); sin embargo, este número de matrícula debió cambiarse rápidamente ante los inconvenientes generados por la similitud con el avión FAC-001, encargado de los vuelos presidenciales. Por esta razón, se le reasignó la matrícula EJC-102 (figura 80), con lo cual se convirtió en la primera aeronave del Ejército en la historia reciente del Arma, después del receso al que se había visto obligada desde la década de los cuarenta.



Figura 79. Avión Cessna Golden Eagle 421B después del acondicionamiento como aeronave de comando. En la fotografía aparece con la matrícula EJC-001, que semanas después fue cambiada por EJC-102. Fuente: Álvaro Florido Lozano, archivo fotográfico personal



Figura 80. Avión Cessna Golden Eagle 421B con la nueva matrícula asignada EJC-102.

Fuente: Óscar Rojas Romero, archivo fotográfico personal

Con este suceso, el Comando del Ejército contaba entonces con una aeronave como medio de comando y control para efectuar desplazamientos a las guarniciones en todo el país. Para tal fin, se contrató al coronel retirado de la Fuerza Aérea, Alberto Solís Vélez, un oficial con amplia experiencia de vuelo y conocedor del empleo de este tipo de aeronaves. Igualmente, la empresa Cessna le dio el entrenamiento de vuelo requerido para la operación de estas aeronaves al capitán Álvaro Florido Lozano. Durante 1986, a causa de la salida de Florido por el curso de ascenso al grado de mayor, se asignó el teniente del Ejército Rodrigo Santamaría Gaitán, quien también había hecho parte del curso de piloto llevado a cabo en EMAVI en 1983 y en CAATA-1 en 1984. Posteriormente fue llamado el capitán Óscar Rojas Romero, también integrante del primer curso de piloto, para continuar con la operación de esta aeronave al servicio del Comando del Ejército durante la segunda mitad de la década de los ochenta.

5.2 Primer curso de piloto en el exterior

A mediados de 1985, el Comando del Ejército envió al capitán John Marulanda Marín a realizar el curso de piloto de ala rotatoria en la escuela de helicópteros del Ejército de los Estados Unidos, en el Fuerte Rucker, Alabama (figura 81). Marulanda, perteneciente al Arma de Caballería, había sido seleccionado inicialmente para ejercer como instructor invitado en un Batallón estadounidense de Asuntos Civiles, dado su importante desempeño en el área de las operaciones psicológicas dentro del Ejército Nacional; sin embargo, dos meses antes de iniciar la comisión, esta unidad del Ejército norteamericano fue desactivada (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019). Dadas estas circunstancias, y ante el ofrecimiento de un cupo para curso de piloto en los Estados Unidos, el comandante del Ejército lo envió como parte de un grupo de cinco oficiales para presentar examen de inglés en la Misión Americana, en Bogotá, donde obtuvo el puntaje más alto. De esta manera, John Marulanda, junto al teniente Rodrigo Charry, oficial de



Figura 81. Capitán John Marulanda Marín (al centro), junto al teniente Rodrigo Charry (derecha), de la Fuerza Aérea Colombiana (q. e. p. d.), acompañados por el capitán Shim Yaob Seub, del Ejército de Corea del Sur (izquierda), en el Fuerte Rucker, Alabama (1985).

Fuente: John Marulanda Marín, archivo fotográfico personal

la Fuerza Aérea Colombiana y piloto de helicóptero, inició el curso básico de piloto militar en el mes de junio de 1985, que finalizó en junio de 1986, habiendo volado en el helicóptero TH-55 (Hugues 269) y UH-1H (Huey) durante su fase de entrenamiento, que se desarrolló completamente en inglés (figura 82). Asimismo, completó algunas horas como observador en las aeronaves CH-47 (Chinook), UH-60 (Black Hawk), OH-58 (Kiowa) y en BELL-206 (Ranger), con el fin de conocer las diferentes aeronaves que operaba el Ejército de los Estados Unidos.

Al final del curso, el capitán John Marulanda regresó a Colombia y se presentó ante el comandante del Ejército, con la expectativa de desempeñarse como piloto dentro de la Fuerza tras el entrenamiento realizado en Estados Unidos (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019).

Figura 82. Capitán John Marulanda en su fase de alumno del curso básico de ala rotatoria, volando en un helicóptero Huey. Fuerte Rucker, Alabama (1985).

Fuente: John Marulanda Marín, archivo fotográfico personal





Figura 83. Capitán John Marulanda (con chaleco y bolsa de vuelo) durante su agregación a CAATA-1 en la Fuerza Aérea, como copiloto de helicóptero Huey (1987).

Fuente: John Marulanda Marín, archivo fotográfico personal

Dado que para ese momento dentro del Ejército solo se contaba con una aeronave de ala fija³ y no había helicópteros en los que se pudiera desempeñar dentro de la Fuerza, se le hizo el ofrecimiento a Marulanda de hacer traspaso como oficial de la Fuerza Aérea, propuesta que él declinó. Por esta razón, fue enviado en calidad de agregado al Comando Aéreo de Apoyo Táctico número 1 (CAATA-1), en la Base Militar “Luis F. Pinto”, de la Fuerza Aérea, ubicada en Melgar, Tolima. Allí ejerció como piloto de helicóptero UH-1H desde septiembre de 1986 hasta diciembre de 1987 (figura 83), apoyando a las unidades del Ejército en todo el territorio colombiano (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019).

³ Para finales del segundo semestre de 1985, el Comando del Ejército ya tenía en operación el avión Cessna Golden Eagle 421B de matrícula EJC-102, que había sido asignado por la Dirección Nacional de Estupefacientes. Para ese momento, el EJC-102 era la única aeronave con la que contaba el Ejército Nacional de Colombia, razón por la que el comandante del Ejército le ofreció al capitán John Marulanda que se cambiara de Fuerza para que pudiera ejercer como piloto.

A finales de 1987, al término de esta comisión en la FAC, el capitán Marulanda fue destinado al Grupo de Caballería “General Gabriel Rebeiz Pizarro”, en Saravena, Arauca. Durante los siguientes diez años, este oficial se mantuvo en diferentes unidades del Ejército, ya que, para esos primeros años de la década de los noventa, el componente de Aviación dentro de la Fuerza tan solo estaba conformado por unas pocas aeronaves de ala fija incautadas al narcotráfico, las cuales fueron asignadas esporádicamente. Debido a esta situación, los servicios de Marulanda como piloto de ala rotatoria no eran requeridos, pese a que para ese momento contaba con más de 800 horas y una amplia experiencia de vuelo en varias partes del país. En estos años, entre otras asignaciones, se destaca la misión de organizar la Escuela de Relaciones Civiles y Militares del Ejército (ERCM), actualmente denominada Escuela de Misiones Internacionales, de la que fue su primer director. Recién ascendido al grado de teniente coronel, fue destinado como comandante del Grupo de Caballería de Reconocimiento Liviano Aerotransportado N.º 18 “General Gabriel Rebeiz Pizarro”. Este oficial, además, vendría a desempeñar un papel fundamental en la Aviación del Ejército más adelante, después de la reactivación del Arma.

Como parte de los esfuerzos aislados para fortalecer la aviación en la Fuerza, en el mes de noviembre de 1986, por iniciativa propia, el capitán Álvaro Florido Lozano envió un oficio al comandante del Ejército. En este documento, Florido expresaba su preocupación por no haberse dado continuidad con el entrenamiento llevado a cabo por los dos cursos de piloto que habían finalizado tan solo dos años atrás. De esta manera, presentó una propuesta en coordinación con Mario García Arango, quien un año atrás, y por recomendación del general Jaime Hernández López, había acompañado a Florido en la estructuración de la idea para conformar un componente aéreo en el Ejército. García Arango recientemente se había incorporado como oficial profesional de la reserva ostentando para ese momento el grado de teniente, mientras que continuaba desempeñándose como piloto de la empresa Avianca.

La propuesta presentada consistía en llevar a cabo un programa de entrenamiento continuado con la compañía de aviación Helicol, sin ningún tipo de costo para el Ejército, el cual se realizaría mediante comisiones de vuelo en el departamento de Arauca con una aeronave de ala rotatoria de dicha empresa, cubriendo la seguridad del oleoducto de Caño Limón (Florido,

1986). La aeronave se encontraba al servicio de una compañía petrolera que realizaba operaciones en este departamento al oriente del país. En el escrito se evidencia que, para ese momento, se tenía en mente dentro del alto mando —y también dentro del corazón de aviadores como Florido— el proyecto de crear al interior de la Fuerza un componente de Aviación que cristalizara aquellos esfuerzos que empezaron a ser visibles en la década de los setenta, pero que tomaron fuerza con los cursos llevados a cabo a partir de 1983. Además del oficio enviado, Florido expuso el tema personalmente ante el Comando del Ejército, para mostrar las ventajas de mantener la autonomía de vuelo en el personal de oficiales pilotos, todo ello con el fin de mostrar la necesidad de contar con la capacidad aérea dentro de la institución.

A pesar de estos esfuerzos, tal solicitud finalmente no fue aprobada por el Comando del Ejército, ya que, aunque le parecía interesante, no dejaba de preocuparle la falta de control que se podría presentar en este personal y la posibilidad de perder oficiales ante rumores de ofrecimientos hechos por compañías civiles de aviación, que pagaban muy bien este tipo de servicios (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019).

5.3 Primeros accidentes y asignación de nuevas aeronaves

En 1988, el Ejército Nacional, en convenio con Ecopetrol, adquirió dos girocópteros 520 de fabricación estadounidense con el propósito de cumplir misiones de seguridad y patrullaje aéreo sobre el oleoducto Caño Limón-Coveñas, en el departamento de Arauca. Para la operación de estas aeronaves, los capitanes Javier Rey Navas y Carlos Uribe García —oficiales del Ejército que hicieron parte de los doce alumnos que se graduaron del curso de ala fija en 1983 y de ala rotatoria en 1984 con la Fuerza Aérea— recibieron órdenes para tomar el entrenamiento en este tipo de aeronave, que era dado por la casa fabricante en las instalaciones de la Escuela de Helicópteros en el Comando Aéreo de Apoyo Táctico (CAATA-1)⁴, en Melgar (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019).

⁴ A partir de 2002, la base de la Fuerza Aérea CAATA-1, ubicada en Melgar, Tolima, cambió su denominación por la de Comando Aéreo de Combate N.º 4 (CACOM 4), nombre que se mantiene en la actualidad.

Durante este entrenamiento, el 13 de octubre de 1988 se presentó un accidente en el que el capitán Uribe perdió la vida, al parecer por una falla mecánica de motor en pleno tráfico de vuelo, que fue sorteada con una autorrotación⁵ en la que, durante la fase final de aproximación, la aeronave chocó con una palma que la hizo ir a tierra abruptamente (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). Por su parte, el instructor de vuelo norteamericano sobrevivió con algunas heridas; mientras que la aeronave quedó completamente destruida. De esta manera, se frustró la intención de contar con una aeronave para vigilancia y control dentro del Ejército colombiano, lo cual generó aún más escepticismo en el alto mando sobre la conveniencia de contar con una organización de Aviación plenamente definida al interior de la Fuerza.

Durante los últimos años de la década de los ochenta, la incipiente Aviación se mantuvo solamente con la operación al servicio del Comando del Ejército del avión Cessna 421B de matrícula EJC-102, que se tenía desde 1985. No obstante, en mayo de 1990 se logró la entrega de otra aeronave de ala fija; se trataba de un Turbo Commander que, gracias a la gestión del capitán Óscar Rojas Romero, se asignó al Ejército por parte del Consejo Nacional de Estupefacientes, tras el decomiso de dos aeronaves de este tipo propiciado por Rojas como oficial de operaciones del Batallón de Servicios N.º 9 en el aeropuerto de Neiva, Huila. Esta aeronave fue llevada a Tolemaida unas semanas después, bajo la coordinación del alto mando militar, por un oficial de la Fuerza Aérea junto a Rojas como copiloto, donde quedó sellada, junto a la pista de aterrizaje ubicada en ese fuerte.

Poco tiempo después, se presentó el hecho lamentable en el que resultó accidentada la aeronave EJC-102. El 13 de junio de 1990, tras un requerimiento de evacuación de unos alumnos de la Escuela Militar de Cadetes que se encontraban en ese momento en Neiva desarrollando el ejercicio de campaña, la aeronave emprendió vuelo desde Bogotá hacia el aeropuerto

5 La maniobra de autorrotación consiste en que una aeronave de ala rotatoria desciende sin potencia y con la palanca del colectivo hacia abajo, para reducir al máximo el ángulo de paso de las palas. Así, la aeronave impulsa sus hélices a través del flujo de aire hacia arriba generado por su propio descenso. Al final de la maniobra, justo antes de tocar tierra, se hace aplicación positiva del colectivo para incrementar el ángulo de paso en las palas y disminuir el alto régimen de descenso hasta tocar tierra de manera controlada.

de esa ciudad, donde estaba dispuesto el personal a evacuar. En el vuelo de regreso hacia Bogotá, la aeronave se estrelló contra un cerro en cercanías a la población de Pasca, Cundinamarca, ubicada al suroccidente de la capital de la república. El piloto al mando de la aeronave, coronel en retiro Alberto Solís Vélez; el copiloto, capitán del Ejército Rodrigo Santamaría Gaitán; y los cinco pasajeros de la ESMIC a bordo fallecieron en este infortunado suceso, que se constituyó como el segundo accidente aéreo de la historia reciente del Arma de Aviación del Ejército.

Frente a estos hechos, el Comando del Ejército le ordenó al capitán Óscar Rojas, quien meses antes había logrado la asignación del avión Turbo Commander que se encontraba sellado en Tolemaida, que liderara el proceso de alistamiento y puesta en marcha de esta aeronave, para lo cual le fueron asignados los recursos económicos necesarios. En poco tiempo, la aeronave se puso en línea de vuelo y, de acuerdo con el consecutivo del recientemente accidentado Cessna 421B EJC-102, se le asignó el número de matrícula EJC-103 (figura 84).

El avión se pintó de color blanco, con una franja horizontal roja. En la parte trasera se pintó el tricolor junto con el escudo del Ejército Nacional.

Figura 84. Avión Turbo Commander de matrícula EJC-103, con los colores blanco y verde que caracterizaban las aeronaves de ala fija de la Aviación del Ejército durante los primeros años.

Fuente: Batallón de Aviación N.º 1, archivo fotográfico institucional



Posteriormente, se pintó de manera similar a las aeronaves del Ejército de los Estados Unidos: blanco en la parte superior, línea roja en la mitad y toda la parte baja de verde oliva. (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019)

Con la puesta en actividad de esta aeronave, se requirió la asignación de personal correspondiente a los trabajos técnicos, por lo cual el sargento viceprimero Rubén Contreras Vera y el sargento segundo Fernando Carranza Villegas, dos suboficiales que habían hecho parte del curso de mantenimiento aeronáutico llevado a cabo entre 1983 y 1984 con la Fuerza Aérea, fueron trasladados al Comando del Ejército. Igualmente, se convocó al capitán Carlos Guarín Agudelo, oficial del Ejército que hizo parte del segundo curso de piloto de ala fija realizado en la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea en Cali durante 1984. Con este personal, se completó la tripulación requerida para el avión Turbo Commander EJC-103, que desarrollaría vuelos de apoyo directo al comandante del Ejército en actividades de tipo administrativo y de visitas a las unidades. Sin embargo, en noviembre de 1990 cuando se llevó a cabo la Operación Colombia en contra del grupo guerrillero FARC, esta aeronave fue empleada por el general Murillo González como medio para ejercer comando y control de las tropas del Ejército que ejecutaron el asalto aéreo en el lugar conocido como Casa Verde (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019). Actualmente esta aeronave se encuentra en servicio con el número de matrícula EJC-1111, como aeronave insignia que da cuenta del proceso de consolidación de inicios de la década de los noventa en el siglo pasado, para la reactivación del Arma de Aviación del Ejército de Colombia (figura 85).

Con estas acciones que se dieron a finales de los ochenta, se empezó a materializar una pequeña área de Aviación dentro de la Fuerza, cuyas instalaciones y equipamiento, a partir de los últimos meses de 1990, correspondían a la oficina de protocolo en el Comando del Ejército⁶ y al mismo avión Turbo Commander EJC-103. A partir de ello, se inició un proceso de proyección y

⁶ Se hace referencia a la oficina de protocolo, en razón a que esta se encontraba bajo la responsabilidad del capitán Óscar Rojas en el Comando del Ejército, además de sus funciones como piloto del avión EJC-103.



Figura 85. Imagen actual del avión Turbo Commander, con la nueva matrícula EJC-1111, al servicio de la Aviación del Ejército.

Fuente: Batallón de Aviación N.º 1, archivo fotográfico institucional

crecimiento que, sin recursos económicos, se sustentó en la solicitud de aeronaves decomisadas al gobierno nacional.

5.4 Proyección de una nueva unidad en el Ejército

Desde los últimos años de la década de los ochenta, existía la intención de conformar una unidad que le diera forma a la Aviación dentro del Ejército. Hacia el mes de octubre de 1989, el mayor Álvaro Florido le presentó un nuevo oficio al mando, en el que proponía la conformación del Destacamento N.º 1 de Aviación del Ejército. En este documento se recalca la necesidad de realizar un reentrenamiento de los pilotos, para que recobraran la autonomía ante el largo tiempo sin volar, que era el caso de la mayoría de quienes habían realizado el curso años atrás. Ante esta solicitud, se le ordenó a Florido presentar una propuesta de directiva, con el plan para la conformación y

activación de esta nueva unidad. Sin embargo, tras el fatídico accidente del EJC-102 a mediados de 1990, la motivación en el mando había disminuido, a pesar de lo cual se mantuvo la operación del turbo Commander EJC-103.

A partir de 1990, con la asignación del avión Turbo Commander y bajo el liderazgo de Óscar Rojas Romero —quien fue ascendido a finales de este año al grado de mayor—, se emprendió la tarea de buscar estrategias para asegurar el crecimiento de lo que, hasta ese momento, era solamente un pequeño grupo conformado por cuatro personas y un avión. Asimismo, se continuó con el propósito de incentivar en el mando la necesidad de conformar una unidad de Aviación⁷. Precisamente a mediados de este año, se logró el envío de un oficial y cuatro suboficiales a realizar curso de mantenimiento aeronáutico en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea, ubicada en Madrid, Cundinamarca (figura 86). Esto ocurrió así, debido a que gran parte de los suboficiales que habían hecho curso de mantenimiento en 1983 eran demasiado antiguos o ya habían pasado al retiro. El curso culminó en julio de 1991 y, durante el resto del año y parte de 1992, este personal fue agregado al Comando Aéreo de Mantenimiento de la Fuerza Aérea (CAMAN), en Bogotá, y posteriormente a CAATA-1 en Melgar, con el fin de adquirir experiencia en el mantenimiento aeronáutico (Cepeda Turga, comunicación personal, 9 de mayo de 2020). A finales de 1993, una vez terminada esta agregación en la FAC, el oficial y los cuatro suboficiales fueron enviados a integrarse al pequeño grupo que, por ese momento, conformaba la unidad de Aviación del Ejército.

Con el beneplácito del alto mando del Ejército, el mayor Rojas mantuvo contacto permanente con el Consejo Nacional de Estupefacientes a fin de lograr la asignación de más aviones. En este esfuerzo, se contó con el apoyo decidido del general Hernán José Guzmán Rodríguez, quien se desempeñó como comandante del Ejército entre noviembre de 1992 y diciembre de 1994 (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019). Justamente a finales de 1992, se realizó la asignación del primer grupo de aeronaves que llegaban para conformar el proyecto de creación de una pequeña

7 A comienzos de 1991, la Aviación del Ejército no había sido designada aún como Destacamento Aéreo del Ejército (DAE); tan solo era un grupo de dos oficiales (el mayor Rojas y el capitán Guarín) y dos suboficiales (el sargento viceprimero Contreras y el sargento segundo Carranza), quienes permanecían en la oficina de protocolo, en el segundo piso del Comando del Ejército, ubicado en el CAN. Desde allí cumplían misiones de vuelo, a requerimiento directo del comandante de la Fuerza.



Figura 86. Curso de mantenimiento en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea (ESUFA) con efectivos del Ejército (Madrid, Cundinamarca, 1991).

Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

unidad de Aviación; se trataba de cuatro aviones Piper PA-34 Seneca, que se sumaban al Turbo Commander EJC103 (Palma Bríñez, comunicación personal, 2 de mayo de 2020). A estas aeronaves se les asignaron los números de matrícula 104, 105, 106 y 107 (figura 87).

El general Guzmán, pese a no contar con presupuesto disponible para la compra de nuevas aeronaves, al final de su gestión logró obtener la asignación de un total de doce aeronaves, que correspondían a un Cessna Caravan, seis aviones Piper Seneca, dos Turbo Commander, un Piper Azteca, un King 300 y un C-90 (Guzmán Rodríguez, comunicación personal, 18 de diciembre de 2019). Con este incremento sustancial en la flota de aeronaves del Ejército, los comandantes de las Divisiones pudieron recibir apoyos aéreos a los que no estaban acostumbrados; el comando y control territorial de las unidades militares a través de los aviones fue, a partir de ese momento, una actividad que facilitaba el mando, a la vez que lograba visibilizar la necesidad de tener esta capacidad. De esta manera, se pudieron tomar acciones más concretas en el propósito de organizar una unidad de Aviación en el Ejército.



Figura 87. Grupo de las primeras aeronaves asignadas al Destacamento Aéreo del Ejército (DAE) por el Consejo Nacional de Estupefacientes. De izquierda a derecha: Piper Seneca EJC-107, Turbo Commander EJC-103 y Piper Seneca EJC-106 (Plataforma del aeropuerto de Girardot, 1995).

Fuente: Óscar Rojas Romero, archivo fotográfico personal

La llegada de aeronaves a inicios de la década de los noventa permitió que el mayor Rojas obtuviera el apoyo del general Guzmán para el traslado paulatino de más oficiales para la operación de los aviones. Este personal fue seleccionado de quienes habían conformado los cursos de piloto en la década de los ochenta, y de algunos oficiales del Ejército que, por sus propios medios, habían realizado curso de piloto en escuelas civiles en los años previos (Guarín Agudelo, comunicación personal, 5 de diciembre de 2019). Teniendo en cuenta que ya habían transcurrido diez años desde que estos oficiales habían realizado el curso básico, el alto mando coordinó el apoyo de la Policía Nacional para que un puñado de oficiales recobrarla la autonomía de vuelo. Dichos oficiales fueron agregados en comisión a la escuela de aviación de esta institución, ubicada en Mariquita, Tolima (Martínez Soriano, comunicación personal, 16 de mayo de 2020). Este apoyo de la Policía fue fundamental en el esfuerzo de conformar el grupo inicial de tripulaciones para volar las aeronaves que se estaban empezando a recibir en la naciente unidad de Aviación en el Ejército.

Durante 1993 y parte de 1994, fue enviado otro grupo de suboficiales a desarrollar curso de mantenimiento aeronáutico impartido por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) en la ciudad de Barranquilla. Igualmente, el Comando del Ejército autorizó la contratación de un piloto civil, Gustavo

Palma Bríñez, quien con su experiencia apoyó las operaciones de vuelo y fortaleció el entrenamiento de los pilotos militares; inicialmente él participó como piloto al mando de los aviones PA-34 (Palma Bríñez, comunicación personal, 2 de mayo de 2020). Durante el primer semestre de 1994, un año después de su llegada, auspiciado por el Ejército, Palma fue calificado y certificado por la Aeronáutica Civil como piloto instructor de aeronaves bimotores. Gracias a esto, se emprendió un plan de entrenamiento que buscaba la proyección de pilotos al mando del Ejército, ya que para ese entonces el único oficial capacitado para cumplir esa responsabilidad dentro de la pequeña unidad de Aviación era el mayor Óscar Rojas. Este proyecto se empezó a cristalizar con el apoyo del Comando del Ejército y con la asignación paulatina de oficiales pilotos al servicio del Arma de Aviación, algunos de los cuales habían realizado curso de manera independiente en escuelas privadas.

De esta manera, la oficina de protocolo, ubicada en el mezanine del segundo piso del Comando del Ejército, se empezó a convertir en el lugar desde donde se dirigía la Aviación del Ejército, que ya empezaba a albergar a varios oficiales y suboficiales que iban llegando uno tras otro. Con el fin de generar mayor sentido de pertenencia y organizar de alguna manera la misión que se estaba realizando, a finales de 1993 se le asignó a este personal unas pequeñas instalaciones de metal en el Batallón de Intendencia “Las Juanas”, en el sector de Puente Aranda (ESAVE, 2015), instalaciones que eran conocidas de manera jocosa por los miembros de la unidad de Aviación como “Casa de Lata”, por el material del que estaban hechas (figuras 88, 89 y 90).

El 8 de agosto de 1994, el sueño de ver consolidada la Aviación se hace más tangible con la creación formal del Destacamento Aéreo del Ejército, idea que desde hacía varios años se estaba proyectando, pero por diversas razones no se había podido llevar a cabo. En esta fecha, el comandante del Ejército emitió la Disposición n.º 00007, mediante la cual se activó el Destacamento y se aprobaron las Tablas de Organización y Equipo (TOE), que le daban el fundamento legal a la nueva unidad del Ejército, cuyo comandante fue el mayor Óscar Rojas Romero. Esta Disposición fue aprobada por el Comando de las Fuerzas Militares el 31 del mismo mes, mediante la Disposición n.º 029, ratificada por el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Resolución n.º 10058 del 19 de septiembre del mismo año (ESAVE, 2015). De esta manera se logró materializar el fundamento para la reactivación del Arma de Aviación.



Figura 88. Primeras instalaciones, conocidas como "Casa de Lata", asignadas a la Aviación del Ejército durante su época como DAE, a finales de 1993.

Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional



Figura 89. Área de oficina con los escritorios empleados por el personal del DAE durante su fase en las instalaciones de "Casa de Lata".

Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional



Figura 90. Sala de reuniones en las instalaciones del DAE, 1994.
Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

Tras la creación del Destacamento Aéreo del Ejército, se elaboró un diseño triangular de fondo azul con la sigla DAE para identificar esta pequeña unidad, distintivo que sería su primer escudo (figura 91). En la parte lateral izquierda del triángulo se observan líneas con los colores representativos de las demás Armas del Ejército colombiano. Este escudo se mantuvo vigente por un año, hasta que se implementó uno nuevo con motivo de la reactivación del Arma.



Figura 91. Escudo del Destacamento Aéreo del Ejército empleado por los tripulantes como parche en el overol de vuelo, en la parte derecha a la altura del pecho.
Fuente: Ilustración elaborada por el autor con base en entrevistas realizadas e imágenes de la época.

Toda esta situación presentada entre 1990 y 1994, a raíz del aumento del apoyo aéreo desde el interior de las filas del Ejército, motivó al general Guzmán Rodríguez a solicitar al gobierno nacional el apoyo económico necesario para poder garantizar la cobertura requerida por la tropa en el área de combate. De esta forma, a finales de 1994 se logró incluir en la planeación del presupuesto del Comando del Ejército para los siguientes años una proyección realizada por el DAE, en la que se proponía la compra de aeronaves y la adecuación de instalaciones por una suma de 152 millones de dólares (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019). Finalmente, en enero de 1996 se logró la aprobación del gobierno nacional para la contratación por un total de 107 millones de dólares (Departamento Nacional de Planeación, 1996).

Durante 1994, debido al incremento de aeronaves en el Destacamento, se hizo necesario el alquiler de un hangar ubicado en la nueva zona de aviación del Aeropuerto El Dorado (en donde actualmente funciona el CENAC de Aviación), empleado para el parqueo de las aeronaves que, desde 1990 y hasta ese momento, se dejaban en la plataforma militar de la Fuerza Aérea en CATAM. Este hangar en arriendo sirvió por poco más de un año, puesto que en diciembre de 1995 las aeronaves se trasladaron definitivamente a uno nuevo, también ubicado en el Aeropuerto El Dorado, con una pequeña zona administrativa acondicionada para el soporte logístico de los aviones que se tenían en ese momento. Este lugar —actualmente en uso para el mantenimiento de aeronaves de ala fija— fue asumido más adelante por el Batallón de Transporte Aéreo (BATAE).

También en 1994, se hizo necesaria la contratación de un piloto civil con experiencia para desempeñarse, junto al piloto Gustavo Palma, como comandante de aeronave en los vuelos con los pilotos del Ejército, debido a las pocas horas de vuelo que la mayoría de los aviadores militares tenían. Gustavo Palma, a quien se le había pagado el curso de instructor con la Aeronáutica Civil, era el responsable del entrenamiento continuado para el personal que hacía parte del DAE (Guarín Agudelo, comunicación personal, 5 de diciembre de 2019). Esta iniciativa permitió que en poco tiempo se calificaran pilotos al mando del Ejército para los diferentes tipos de aeronaves que hacían parte de la flota. Para el cumplimiento de requisitos de entrenamiento, se tomó como referencia el

Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), que, para esa época —antes de que el gobierno emitiera la orden de organizar nuevamente el Arma de Aviación— era la única regulación aeronáutica que se tenía en consideración por parte del Destacamento Aéreo del Ejército (Palma Bríñez, comunicación personal, 2 de mayo de 2020).

En estos años, con un número importante de medios aéreos, se dispusieron aviones para las diferentes Divisiones territoriales para facilitar el comando y control de los comandantes de estas unidades del Ejército (figura 92). Asimismo, se llevaron a cabo evacuaciones de heridos y enfermos que requerían atención médica en el Hospital Militar de Bogotá o en los centros de salud regionales de cada División, para lo cual se había configurado uno de los aviones Turbo Commander (de matrícula EJC-114) como aeronave medicalizada. Igualmente, se contó con el apoyo del alto mando para que, durante 1994 y parte de 1995, se enviaran algunos oficiales a realizar el curso básico de piloto con el apoyo de las escuelas de aviación de la Armada Colombiana y la Policía Nacional. Estas instituciones de la Fuerza Pública ya contaban con experiencia en aviación, por lo cual su aporte fue valioso, tanto en la fase de reactivación del Arma en el Ejército como en los años siguientes.



Figura 92. Miembros del Destacamento Aéreo junto al comandante del Ejército, frente a un avión Cessna de matrícula EJC-105. De izquierda a derecha: SS Contreras, CT Bermúdez, TO Palma, GR Guzmán Rodríguez, MY Rojas Romero, SS Peña y MY Guarín Agudelo (Florencia, Caquetá, agosto de 1994). Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

5.5 El Arma de Aviación se reactiva

Con la salida del general Hernán José Guzmán Rodríguez a finales de 1994, el Comando del Ejército fue recibido por el general Harold Bedoya Pizarro, quien a partir de 1995 se encargó de continuar con la gestión para hacer realidad la asignación presupuestal del dinero requerido por el Destacamento Aéreo para la compra de aeronaves y la construcción de instalaciones, labor que se había iniciado en 1994 con el plan presentado por el DAE. Con la aprobación del presupuesto por parte del Comando del Ejército, en 1995 se proyectó la adquisición de aeronaves y la construcción de instalaciones para la Aviación del Ejército. En ese momento ya se tenía la idea de conformar una nueva unidad de nivel Brigada para dirigir la operación de las aeronaves que deberían llegar en los siguientes años; sin embargo, el mando superior no lo autorizó mientras las aeronaves no llegaran a Colombia y se terminara la construcción de las instalaciones en Tolomaida (Rojas Romero, comunicación personal, 19 de noviembre de 2019).

Previendo la llegada en los próximos años de estas aeronaves, el Destacamento Aéreo solicitó al Comando del Ejército Nacional el apoyo para la realización de cursos aeronáuticos con el propósito de formar los pilotos y técnicos de mantenimiento de los helicópteros proyectados. El general Harold Bedoya, consiente de la importancia de este requerimiento, ordenó a las unidades del Ejército que postularan oficiales y suboficiales para enviarlos a Bogotá con el propósito de iniciar un proceso de selección médica a fin de escoger el personal. Fue así como, a mediados de 1995, se conformó un grupo para realizar el curso de piloto de ala rotatoria, integrado por cinco oficiales del Ejército que fueron enviados a la escuela de aviación Aerocentro de Colombia, en Guaymaral —curso que se llevó a cabo durante el segundo semestre de ese año— (Moreno Roa, comunicación personal, 2 de abril de 2020).

Una vez terminado este curso básico de ala rotatoria, los cinco oficiales recibieron la orden de agregarse a la Escuela de Helicópteros de la Policía Nacional, ubicada en la población de Mariquita, Tolima, en donde estuvieron durante 1996 realizando transición⁸ al helicóptero UH-1H (Huey)

8 El término *transición*, en aviación, hace referencia al entrenamiento que se hace en un nuevo equipo de vuelo (avión o helicóptero), después de que se ha recibido el curso básico como piloto.

(figura 93). Posteriormente fueron agregados para cumplir misiones en comisiones de vuelo operacionales con la Policía, con el propósito de adquirir experiencia ante la proyectada adquisición de aeronaves de ala rotatoria por parte del Ejército de Colombia.



Figura 93. Grupo de cinco oficiales del Ejército acompañados por el oficial instructor de vuelo de la Policía Nacional, al presentarse para el inicio de la transición al equipo UH-1H (Mariquita, Tolima, enero de 1996). Fuente: Carlos Moreno Roa, archivo fotográfico personal

Por otra parte, en 1995 también se conformó un segundo grupo, compuesto por un total de dieciséis oficiales del Ejército, que tomaron el curso inicial de materias académicas en la Escuela Militar de Aviación de la Fuerza Aérea, en Cali, entre septiembre y octubre de 1995. Posteriormente, este personal fue enviado a completar el entrenamiento en la escuela de helicópteros de la Fuerza Aérea, en la base aérea de CAATA-1 en Melgar (figura 94), para la fase de vuelo en helicóptero, entre noviembre de 1995 y abril de 1996, gracias a lo cual recibieron la calificación final como copilotos del equipo UH-1H (Ramírez Villegas, comunicación personal, 18 de abril de 2020). Durante el segundo semestre de 1996, un grupo de estos oficiales se envió a la compañía de vuelo Helitaxi, para recibir capacitación académica en aeronaves MI-17, puesto que se acercaba la llegada de los helicópteros rusos



Figura 94. Grupo de oficiales del Ejército que integraron el curso de piloto de helicópteros en la Escuela de la Fuerza Aérea (Melgar, 1996).

Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

que estaban en proceso de contratación por parte del gobierno colombiano para la Aviación del Ejército. Los demás oficiales se enviaron a adquirir experiencia de vuelo con el apoyo de aviación de la Policía colombiana en helicópteros UH-1H.

Igualmente, en junio de 1995, se llevó a cabo un proceso en el que se seleccionaron cuatro oficiales y treinta y seis suboficiales de las filas del Ejército, para conformar un curso de mantenimiento aeronáutico, el cual se desarrolló a partir del 1.º de septiembre de 1995 con la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea (ESUFA) en Madrid, Cundinamarca (figura 95) (Parra Osorio, comunicación personal, 18 de diciembre de 2019). Posteriormente, dicho curso se complementó con una fase de adiestramiento en algunas unidades de la FAC en Melgar (Tolima), en Rionegro (Antioquia) e incluso en Bogotá, con las aeronaves de ala fija que se tenían en el Destacamento Aéreo del Ejército (Sánchez Araque, comunicación personal, 14 de enero de 2020).

Con la llegada de este personal, a mediados de 1995, ingresaron también las primeras mujeres al Destacamento Aéreo, las suboficiales Daysi González Rozo, Mayerling Parra Osorio, Martha Susano Álvarez y Elizabeth Silva Hernández, quienes formaron parte del curso de mantenimiento desarrollado en 1995 con la Fuerza Aérea Colombiana. Pocos meses después, ingresaron tres mujeres más, como parte de un nuevo proceso de selección para conformar otro curso de mantenimiento aeronáutico. En esta ocasión, se trataba de las suboficiales Rubi Esperanza López, Yazmín Rocío Ortiz y Aura Yamile Suárez. Durante los siguientes años, continuó la llegada de personal femenino para complementar las labores de vuelo y de mantenimiento requeridas por la flota de aeronaves.

La llegada de las primeras mujeres al Destacamento Aéreo del Ejército se complementó en 1996 con la presencia de la teniente Orfilia Páez Páez, quien se graduó de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”,

Figura 95. Integrantes del curso de mantenimiento aeronáutico desarrollado con la Fuerza Aérea Colombiana (Madrid, Cundinamarca, 1995).

Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional



después de realizar el curso como oficial administrativa. Páez había culminado un pregrado como economista con una especialización en Administración Aeronáutica, además de que era piloto privada egresada de una Escuela de Aviación Civil (Ortiz Hernández, comunicación personal, 16 de diciembre de 2019). Como oficial del cuerpo administrativo del Ejército fue asignada al DAE, en donde, además de prestar valiosos servicios desde la gestión administrativa de la unidad, se desempeñó como piloto. De esta manera, la teniente Orfilia Páez se convirtió en la primera mujer piloto de la Aviación del Ejército de Colombia, y fue seguida por la piloto civil Aura Isabel Álvarez, trabajadora oficial contratada por la unidad de Aviación en 1997.

También durante 1995, el Comando del Ejército ordenó la asignación de tres oficiales profesionales para organizar dentro del Destacamento Aéreo el grupo de profesionales de la reserva. Dicho grupo normalmente se tenía en las unidades de nivel Brigada y División, implementado a partir de inicios de los ochenta, cuando tuvo lugar el primer curso integrado por personal civil con preparación profesional en diferentes áreas puestas al servicio de la Fuerza Pública (García Arango, comunicación personal, 18 de abril de 2020). Este pequeño grupo de oficiales estaba integrado y comandado por el mayor profesional de la reserva Mario García, quien años atrás, a finales de 1984, había acompañado al capitán Álvaro Florido en la estructuración del documento que cimentó las bases para la futura creación de la unidad de Aviación. El interés y aprecio de García por el Ejército colombiano lo llevó a postularse para el curso de profesionales de la reserva desarrollado en 1984, mientras continuaba con el ejercicio de su pasión por el vuelo como piloto de la compañía aérea Avianca⁹. El apoyo de este grupo de oficiales profesionales de la reserva —que continuaría creciendo en número paulatinamente— contri-

⁹ Mario García Arango ingresó al sexto curso de oficiales profesionales de la reserva realizado en 1984, motivado por el profundo amor al Ejército de Colombia, amor heredado de su padre Carlos García y su abuelo Alberto García (integrante del primer curso de la ESMIC en 1907), que habían sido oficiales del Arma de Artillería del Ejército. Su pasión por la aviación y por la milicia lo llevó a defender decididamente la estructuración del documento elaborado por el capitán Álvaro Florido Lozano, en 1984, con el apoyo del brigadier general Jaime Hernández López. Más adelante, en 1987, por iniciativa propia tuvo un encuentro con el general Rafael Samudio, ministro de Defensa por aquel entonces, a quien le manifestó de manera insistente la necesidad de que el Ejército contara con su propia aviación (García Arango, comunicación personal, 18 de abril de 2020). Este acontecimiento, aunque no causó el efecto inmediato esperado, se sumó a los incesantes esfuerzos que desde años atrás se venían gestando al interior del Ejército para dar vida nuevamente al Arma de Aviación.

buyó de diferentes maneras a la evolución de la unidad de Aviación desde las áreas de preparación académica y de ejercicio profesional a las que pertenecía cada uno de estos oficiales.

En pleno desarrollo del plan de choque para obtener el talento humano necesario para sortear los grandes retos que se avecinaban con la llegada de las aeronaves, el 25 de agosto de 1995 se vio concretado el anhelo que desde varios años atrás rondaba en la mente de visionarios y soñadores dentro del Ejército. En este día glorioso para los miembros del Arma de Aviación, después de lograr el visto bueno del comando superior, se promulgó el Decreto Reglamentario 1422, mediante el cual el presidente de la república, Ernesto Samper Pizano, ordenaba la organización de la Aviación del Ejército (Decreto 1422, 1995). Esta norma emitió instrucciones para adoptar las disposiciones y medidas necesarias con el fin de organizar el Arma a la que se hacía referencia en el artículo décimo del Decreto Ley 1211 de 1990, y que, como se mencionó anteriormente, era concebida como una de las cinco Armas del Ejército descritas desde el Decreto Ley 89 de 1984. De esta manera, el 25 de agosto de 1995 fue considerado como el momento de la reactivación oficial del Arma de Aviación en el Ejército de Colombia, pese a la mención de esta desde 1984 en el Estatuto de la carrera de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares¹⁰. La fecha de promulgación del Decreto 1422 fue tenida por diecisiete años como referencia para la celebración del aniversario de la Aviación, hasta 2012, cuando el Comando del Ejército la modificó por el 29 de septiembre, día de san Miguel Arcángel, patrono del Arma¹¹.

Este acontecimiento de la reactivación del Arma fue recibido con gran emoción entre los integrantes del Destacamento Aéreo del Ejército, quienes

10 La inclusión del Arma de Aviación del Ejército en el Estatuto de la Carrera de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares en enero de 1984, después de que esta no se volviera a mencionar desde finales de la década de los treinta, fue un hito que marcó la reaparición de esta Arma dentro de la reglamentación del Ejército. Este hecho, aunque de manera tácita, significó realmente la reactivación más allá del alcance del Decreto 1422; no obstante, este último fue un impulso que evidenció el Arma desde el gobierno nacional y propició la organización y crecimiento de las Unidades de Aviación del Ejército a partir de 1995.

11 En el 2012, el comandante del Ejército Nacional, general Sergio Mantilla Sanmiguel, firmó la Resolución n.º 1685 del 26 de septiembre del año en mención, mediante la cual se ordenó que, en adelante, la celebración del día de la Aviación del Ejército fuera el 29 de septiembre, por referencia al día en que se presenció la aparición del glorioso arcángel en el año 494 d. C. Además, la Aviación del Ejército había tomado como patrono a este ángel guerrero, defensor y guardián de los ejércitos desde el Cielo.

veían concretado el anhelo de consolidar de manera definitiva el Arma a la que pertenecían hace varios años. El sargento mayor en retiro John Jovany Peña evoca con nostalgia aquel momento de la siguiente manera: “Recuerdo que en un desayuno de compañeros mi mayor Rojas nos dio la buena noticia que el presidente Samper ya había firmado la activación del Arma. Eso para nosotros fue muy grandioso, nos abrazamos y lloramos todos” (Peña, comunicación personal, 16 de diciembre de 2019). Con este panorama en el que la Aviación del Ejército tenía nuevamente el sustento jurídico que la avalaba como un Arma dentro de la Fuerza, más la creciente flota de aeronaves de ala fija que se tenía en ese momento, sumado a la proyección de adquisición de nuevos helicópteros y a la preparación de nuevos aviadores en dos cursos de piloto y uno de técnicos de mantenimiento en 1995, no quedaba duda de que ya no había marcha atrás en este sueño que tan solo unos años antes parecía un emprendimiento irrealizable.

Fue así como, después de años de luchas incesantes por parte de los pioneros de esta Arma de Aviación, se lograron sentar las bases para su posterior crecimiento que, en tan poco tiempo, sobrepasó las expectativas de aquellos visionarios. De esta manera, la Aviación del Ejército, que había tenido una evolución discontinua desde la década de los cuarenta —cuando dio paso a un costado para la conformación de una nueva Fuerza independiente—, llegó oportunamente, cuando “las necesidades y dinámicas del conflicto lo exigieron y políticamente fue imprescindible para el Ejército tener su propia movilidad” (Urrego, 2019, p. 76). Esta suma de hechos la convirtieron en las alas que llegaban de manera definitiva para adherirse a las botas de los soldados de Colombia.

CAPÍTULO

6





Figura de la página anterior: Helicóptero UH-60L de matrícula EJC-156 recién llegado al puerto de Santa Marta en el Caribe colombiano, procedente de los Estados Unidos a bordo de una embarcación. Este Black Hawk arribó en abril de 1997, dos meses después de la llegada de las primeras seis aeronaves de este tipo adquiridas por el Ejército de Colombia al gobierno norteamericano, completando así el paquete de siete UH-60L previsto dentro del proyecto que buscó impulsar el Arma de Aviación después de su reactivación.

Fuente: Brigada de Aviación N.º 25, archivo fotográfico institucional

Alas para el Ejército: una nueva capacidad en la Fuerza (1995-2009)

6

6.1 El proyecto de la Aviación Ejército

Con el resurgimiento del Arma de Aviación, empezó a ser evidente en el Comando del Ejército la necesidad de conformar una unidad militar que guardara las características de las tablas de organización y equipo dentro de la Fuerza, y que estuviera acorde a las demás unidades, ya que el Destacamento Aéreo del Ejército era una unidad sui géneris dentro de la Fuerza. Así, de forma simultánea a la reactivación ocurrida en agosto de 1995, se estaba trabajando en el interior del DAE en un documento para ser presentado al Comando Superior, en el que se plasmaba la propuesta de una nueva organización del Arma, que tendría la responsabilidad de administrar los recursos de Aviación existentes para ese momento y las aeronaves que se había proyectado adquirir con el presupuesto previsto desde el Comando del Ejército. Dicha adquisición se había planteado bajo el mando del general Hernán Guzmán Rodríguez, en 1994, y se logró ejecutar con las gestiones del general Harold Bedoya Pizarro, a finales de 1995¹.

1 En noviembre de 1995, el Ministerio de Defensa presentó el Documento CONPES 2824, mediante el cual se daba a conocer un diagnóstico sobre la situación de movilidad de las unidades del Ejército, con el fin de mejorar la capacidad de reacción de las Fuerzas Militares y enfatizar en la necesidad de disminuir el tiempo de reacción entre el momento en que sucedía una alteración del orden público y el momento en el que hacen presencia las tropas. Para lo anterior, se presentaba un proyecto de adquisición de aeronaves y entrenamiento de tripulaciones, así como la construcción de instalaciones para el mantenimiento del material aeronáutico. Esta proyección fue preparada por el

El presupuesto para este proyecto, denominado “Aviación Ejército”, abarcaba un total de 107 millones de dólares, que fueron designados a través del Documento CONPES 2846 de abril de 1996. En este documento se aprobaba la capacitación de personal, la adquisición de los equipos y la construcción de infraestructura, con la firme intención de proporcionar movilidad y capacidad de maniobra a la Fuerza mediante el empleo de helicópteros en el desarrollo de las operaciones (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 1996). Se trataba de una necesidad urgente de movilidad del Ejército (Casilimas, 2014), por consiguiente, era un proyecto de trascendental importancia para las Fuerzas Militares, que requería de un gran esfuerzo presupuestal por parte de la nación para su desarrollo. En ese momento, era urgente la necesidad de fortalecer el control militar del territorio, para que las unidades en tierra pudieran alargar sus líneas de abastecimiento y ampliar su alcance en el área de operaciones, “por lo tanto, se le tenía que dar al soldado alas en los pies para poder llegar a cualquier lugar, en cualquier momento, especialmente durante la noche” (Rey Navas, comunicación personal, 8 de marzo de 2016).

A finales de la década de los noventa, el país estaba inmerso en un periodo de crisis de orden público, debido a la fuerza emergente de los grupos al margen de la ley, que financiaban su accionar delictivo con las jugosas rentas producto del narcotráfico (Sánchez Cobaleda, 2011). Esta situación contrastaba con la poca movilidad que tenían en ese momento las tropas del Ejército para ejercer un adecuado control militar del territorio y contrarrestar la creciente capacidad de asestar golpes a las tropas, especialmente por parte de las FARC (Dávila et al., 2000). No cabe duda de que el limitado apoyo aéreo suministrado por la Fuerza Aérea no les permitía a las unidades en tierra desarrollar operaciones en profundidad y de forma sostenida, en especial si se tiene en cuenta que la misión principal de esta Fuerza estaba enfocada, y aún lo está, en la seguridad y defensa nacional desde el punto de vista del espacio aéreo. Por esta razón, desde su misma creación, el principal interés de la FAC había sido el de contar con aeronaves de ala fija que permitieran desarrollar ese tipo de misiones. Sin embargo, la ejecución de las operaciones militares llevadas a cabo por las unidades del Ejército para contener el accionar subversivo y para-

personal del DAE desde 1994, con lo cual se logró la aprobación final del gobierno nacional y apropiación de recursos mediante Documento CONPES 2846 de abril de 1996.

militar que se veía fortalecido a finales del siglo pasado estaba concentrado en el nivel operacional y táctico, y las pocas aeronaves de ala rotatoria con las que contaba la Fuerza Aérea destinadas a operaciones no eran suficientes para dar el apoyo requerido a las misiones propias del soldado en tierra, además, en ese momento dependían de un proceso administrativo lento para su aprobación (Urrego, 2019).

Este contexto imposibilitaba la reacción inmediata exigida al Ejército ante las acciones delictivas en regiones especialmente apartadas del país. La anterior situación era motivo suficiente para dotar al Ejército colombiano con aeronaves que le proporcionaran la capacidad de movilidad requerida por las tropas terrestres. Para este momento, el Comando del DAE, con el apoyo del general Harold Bedoya, tenía la proyección de adquirir aeronaves de ala rotatoria para suplir las necesidades existentes para la época. Al respecto, la intención del mando estaba enfocada en aeronaves UH-60, de fabricación norteamericana, como primera opción, y en aeronaves Super Puma y Agusta, de fabricación francesa e italiana respectivamente, como segunda opción (figura 96) (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019). Para



Figura 96. El mayor general Jesús María Vergara Aragón y el teniente coronel Álvaro Florido Lozano, en visita al Comando de Aviación del Ejército de Francia, como parte del estudio para la adquisición de aeronaves para el Ejército colombiano (abril de 1996).

Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

este propósito, el Comando General de las Fuerzas Militares ordenó la conformación de un grupo interdisciplinario, compuesto por miembros del DAE, del comando del Ejército y de la Fuerza Aérea Colombiana (Urrego, 2019).

La propuesta de los integrantes de este comité se orientó a recomendar el helicóptero UH-60 como el más conveniente para las necesidades del Ejército Nacional (Mejía Cortés, comunicación personal, 4 de mayo de 2020); sin embargo, en conversaciones sostenidas por el general Harold Bedoya con el comandante del DAE, se aludía a la difícil situación que estaba pasando la imagen del gobierno nacional en cabeza del presidente Ernesto Samper frente al gobierno de los Estados Unidos, como resultado del escándalo por dineros del narcotráfico en su campaña presidencial, que dio lugar a la suspensión de su visa en 1996². Este acontecimiento influyó para que Samper diera instrucciones de no comprar la totalidad de las aeronaves a los Estados Unidos, como se tenía previsto (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019; Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019; Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). Como resultado de esta coyuntura, el Ejército recibió la instrucción de emplear la mitad del presupuesto establecido para la adquisición de aeronaves rusas y la otra mitad para la adquisición de las aeronaves norteamericanas (Casilimas, 2014).

Esta proyección de nuevas aeronaves, sumadas a las de ala fija con las que se contaba en ese momento, requería de una nueva estructura organizacional. Además, para finales de 1995, ya se encontraba un número importante de oficiales y suboficiales del Ejército desarrollando diferentes cursos de aviación, con el objetivo de complementar el impulso que se le estaba dando al Destacamento Aéreo del Ejército. Todo este personal de oficiales y suboficiales que ingresaba al Arma de Aviación era seleccionado por sus comandantes en las diferentes unidades del Ejército de donde eran originarios, de acuerdo con sus méritos y cualidades tanto personales como profesionales. La consideración principal era que se tratara de personal en los primeros años después

2 Para el gobierno del entonces presidente Bill Clinton (1993-2001), los Estados Unidos tenían suficientes motivos para estar en contra de la exoneración del presidente Samper por parte del Congreso colombiano por los cargos de dineros del narcotráfico en su campaña electoral, más aun teniendo en cuenta que EE. UU. calificaban su relación con Colombia según el grado de cooperación en la lucha antidrogas. “Con toda la información disponible, Estados Unidos determinó que, de acuerdo a la legislación americana, el presidente Samper no era elegible para obtener una visa de visitante” (Sánchez Cristo, 2016, p. 49).

de su ascenso en la Escuela Militar de oficiales y suboficiales (hasta segundo año de teniente y segundo año de cabo primero), y que, desde luego, fueran considerados como aptos por el personal médico en el proceso de selección para ingreso a la Aviación.

Durante 1995, la Aviación del Ejército continuó funcionando como Destacamento Aéreo, aun cuando se avizoraba su crecimiento. Como ya se mencionó, en ese momento empezó a surgir la idea de que el DAE evolucionara y se convirtiera en una unidad de mayor nivel dentro de la Fuerza; sin embargo, se trataba de una visión que requería de un proceso de planificación, con el fin de poder presentar ante el alto mando un documento con la rigurosidad para garantizar su apoyo y aprobación. Pese al tiempo requerido para tal propósito —pero dado el inminente incremento de personal—, se solicitó al Comando del ejército la autorización para trasladar el DAE a unas instalaciones de la Aeronáutica Civil ubicadas en el Aeropuerto El Dorado, en Bogotá, las cuales fueron gestionadas a través del alto mando, con la coordinación previa entre el coronel Álvaro Florido, comandante del DAE, y la Dirección Administrativa del Aeropuerto (Guarín Agudelo, comunicación personal, 5 de diciembre de 2019). Se trataba de un sector del Aeropuerto El Dorado empleado como área de reciclaje y para el desarrollo de servicios generales, que había pertenecido a la sección de aduanas. Este lugar contaba con unas pequeñas construcciones apropiadas para la gestión administrativa requerida por el Destacamento; adicionalmente, permitía una mayor cercanía a los aviones a cargo del DAE que se encontraban en la plataforma militar de la Fuerza Aérea dentro del Aeropuerto.

Junto a estas instalaciones ubicadas en la entrada “Puerta 6” del Aeropuerto El Dorado, se alquiló un pequeño hangar cerca al “Hangar 1” en la zona operativa, donde se ubicaron los aviones que, hasta ese momento, eran mantenidos en la plataforma militar de la Fuerza Aérea (Bermúdez Lozano, comunicación personal, 30 de marzo de 2020). Tras la gestión con la Aeronáutica Civil y la respectiva autorización de esta entidad, en enero de 1996 se realizó el traslado desde “Casa de Lata” en Puente Aranda a las nuevas instalaciones, que fueron acondicionadas por los miembros del DAE de manera muy entusiasta (figura 97). Este lugar fue ocupado por la Aviación del Ejército por dos décadas hasta el año 2016, cuando fueron entregadas

nuevamente a la administración del Aeropuerto, ante el requerimiento de esta entidad, como parte del plan de ampliación de sus instalaciones.



Figura 97. En febrero de 1996 se izó, por primera vez, el pabellón nacional en las nuevas instalaciones del DAE, en ceremonia presidida por el mayor Henry Martínez Soriano, ejecutivo de la unidad. (Bandera de Colombia, mayor Carlos Guarín; bandera del Ejército, mayor Iván Matamoros; bandera de la Aviación, sargento primero Geovany Peña).

Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

Con el Destacamento Aéreo funcionando en las nuevas instalaciones a partir de enero de 1996, continuó el proceso de planificación y elaboración del proyecto para el fortalecimiento del Arma. Además de la adquisición de nuevas aeronaves y de la construcción de la infraestructura requerida, se estaba concibiendo el crecimiento de la estructura organizacional de la unidad militar. El DAE era un concepto que no encajaba adecuadamente en el organigrama del Ejército y requería una modificación, aún más por su inminente crecimiento debido al ingreso de personal y equipo. En el nuevo concepto que se estaba diseñando, el DAE se proyectaba como una unidad de nivel brigada, con el respectivo Estado Mayor y dos unidades tácticas que se encargarían respectivamente de la operación de aeronaves de ala fija y del manejo y administración de las futuras aeronaves de ala rotatoria.

En 1995 se hizo el diseño del escudo que identificaría a esta nueva Brigada del Ejército. En su heráldica se incluyó el nombre “Aviación Ejército” en la parte superior y se ubicó un avión y un helicóptero en representación de los dos Batallones proyectados para esta unidad; todo esto sobre un fondo azul, representativo de esta Arma del Ejército. Igualmente, se encontraba plasmado el lema que, a partir de ese momento y hasta la actualidad, ha recogido y plasmado los ideales de la Aviación del Ejército de Colombia: “Gloria sobre el horizonte”³ (figura 98). Este nuevo escudo reemplazó a uno de forma triangular que se había venido usando por parte del Destacamento Aéreo (figura 91, capítulo 5). También en 1995, dentro de la Unidad de Aviación, se llevó a cabo un proceso de escogencia de las alas para representar a los pilotos y técnicos de mantenimiento aeronáutico del Ejército (figuras 99 y 100).



Figura 98. Escudo implementado para el DAE a partir de 1995. Con la activación de la Brigada de Aviación, dos años más tarde, este escudo fue asumido por la nueva unidad.
Fuente: mayor (RA) Óscar Rojas Romero, archivo personal

³ Dentro del Ejército de Colombia, al igual que en otros países del mundo, cada Arma tiene un lema que la identifica. Se trata de una pequeña frase representativa para resaltar los nobles ideales y que sirve de guía para quienes hacen parte de ese grupo específico. Desde la reactivación del Arma en 1995, se acogió el lema “Gloria sobre el horizonte”, que expresa la motivación y el ideal de surcar los cielos de la patria con nobleza e hidalguía, para cubrir de gloria el territorio patrio y al soldado que se posa sobre este.



Figura 99. Alas de piloto metálicas empleadas por los oficiales del Destacamento Aéreo. A diferencia de estas, que eran doradas, las actuales son plateadas.

Fuente: coronel (RVA) Mario García Arango, archivo personal



Figura 100. Distintivo para el personal de mantenimiento aeronáutico de la Aviación del Ejército empleado durante la época del DAE y los primeros años después de la reactivación del Arma de Aviación.

Fuente: sargento mayor (RA) Juan Oliveros Berrio, archivo personal

Para tal fin, se tomó como referencia el diseño empírico que habían hecho los alumnos del curso de piloto en 1982 en EMAVI y el diseño de una nueva propuesta para los técnicos de mantenimiento (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019). Este tipo de acciones dentro del Destacamento Aéreo fue trascendental para generar sentido de pertenencia dentro del Arma recién reactivada y fue también un punto de partida para cimentar las bases y tradiciones de la historia reciente de la Aviación del Ejército.

En agosto de 1996, al celebrarse el primer aniversario de la reactivación del Arma, bajo el mando del coronel Álvaro Florido Lozano, se publicó una revista impresa de la Aviación del Ejército. Se trataba de un magazín que mostraba en detalle, entre otras cosas, la organización que se tenía aprobada y el funcionamiento autorizado para ese momento: una unidad proyectada con el nivel de brigada, con su respectivo Estado Mayor, dos unidades tácticas y un centro de instrucción y entrenamiento. Esta organización, que ya contaba con el visto bueno del Ejército, estaba en proceso de aprobación final por parte del Comando General y del Ministerio de Defensa Nacional.

En las diferentes comunicaciones oficiales y documentos escritos ya no se hacía referencia a la unidad como Destacamento Aéreo, sino como Aviación del Ejército. Esto permite establecer que, si bien la activación oficial se dio en diciembre de 1997, la Brigada de Aviación estaba cobrando vida y funcionando como unidad operativa menor desde mediados de 1996, sin estar formalmente activada ni contar con número asignado. Para la estructuración de esta nueva unidad, el mando de la Aviación contó con el valioso apoyo de asesores, como el del coronel de la Fuerza Aérea Colombiana Luis Alberto Rincón Ochoa, quien fue contratado por el DAE, como oficial en retiro, para acompañar técnicamente el diseño de organización de la Brigada y las secciones del Estado Mayor, que, por tratarse de una unidad aérea, requerían de una estructura particular para la administración de los recursos (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019).

6.2 Desarrollo de infraestructura y adquisición de nuevas aeronaves

Como ya se mencionó, un requisito para la activación de la Brigada era la construcción de las instalaciones previstas para la Aviación, particularmente en Tolemaida. Con la importante aprobación presupuestal del gobierno para la Aviación del Ejército obtenida en 1996, se dio inicio a un gran proyecto de infraestructura. El primer paso consistió en definir el lugar específico para la construcción de las instalaciones aeronáuticas por parte de una comisión compuesta por personal del Ministerio de Defensa y del Ejército. El lugar escogido fue el sector contiguo a la pista del Fuerte Militar de Tolemaida, que décadas atrás había sido trazada por órdenes del general Gustavo Rojas Pinilla y que, para ese entonces, se encontraba en precarias condiciones.

De esta manera, una vez definido en Tolemaida el sitio escogido por el comité técnico designado por el gobierno nacional y el Comando General de las Fuerzas Militares (Urrego, 2019), los primeros esfuerzos se concentraron en la adecuación de la pista de aterrizaje, de la plataforma y de las vías de acceso a la pista, así como en la construcción de una torre de control y de dos hangares para el mantenimiento de aeronaves (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019). Estas actividades se iniciaron en

agosto de 1996 y contaron con la dirección del personal de ingenieros militares con sede en Tolemaida. Así mismo, se construyó el lugar de alojamiento para la tropa, el sistema de almacenamiento y de abastecimiento de combustible, la estación de bomberos, las instalaciones de comando y un área de casino para oficiales y suboficiales (Florido Lozano, comunicación personal, 17 de diciembre de 2019) (tabla 1).

Tabla 1. Presupuesto de inversión para infraestructura del proyecto Aviación Ejército en Tolemaida

Obras	Presupuesto
Hangares 1 y 2	\$ 1.044'254.347
Torre de control	\$ 661'009.513
Plataforma	\$ 1.222'210.794
Pista	\$ 2.709'922.256
Estación de combustibles	\$ 218'442.758
Estación de bomberos	\$ 40'550.000
Alojamientos	\$ 601'360.332
Vías internas	\$ 392'000.000
Depósitos aeronáuticos	\$ 192'000.000
Casino y comando	\$ 3.200'000.000
Transportes	\$ 710'000.000
Guardia y cerramiento	\$ 900'000.000
Iluminación y planta de energía	\$ 550'000.000
Presupuesto total	\$12.441'750.000

Fuente: Elaboración propia con base en la presentación del Informe de Ejecución del Proyecto al ministro de Defensa en Tolemaida (septiembre de 1998)

Desde el segundo semestre de 1996, con el inicio de la construcción de las obras, el personal de oficiales y suboficiales de la Aviación del Ejército destinado a conformar la unidad encargada del manejo de los helicópteros se trasladó de Bogotá a Tolemaida, para iniciar el alistamiento de este Batallón y preparar la llegada de los helicópteros UH-60 y MI-17 adquiridos a los gobiernos de Estados Unidos y Rusia respectivamente —aeronaves que llega-

rían a principios de 1997—. No fueron pocas las incomodidades a las que se vieron expuestos ante la inclemente temperatura de Tolemaida y, por supuesto, ante la falta de instalaciones, de las cuales apenas se podían ver los cimientos en medio de la tierra árida y polvorienta propia de la meseta (figuras 101 y 102). Esto sin hablar de aquellos días de lluvia en los que todo se convertía en un lodazal (figuras 103-105); momentos que recuerdan las épicas historias vividas por los primeros aviadores de la Escuela de Flandes en 1921.



Figura 101. Inicio de la construcción de la torre de control del campo aéreo en Tolemaida (agosto de 1996). Fuente: Carlos Moreno Roa, archivo fotográfico personal

Con el presupuesto asignado para la compra de aeronaves, se adquirieron siete helicópteros UH-60L (Black Hawk) y 10 MI-17 1V. Las primeras de estas aeronaves en arribar a Colombia, fueron seis UH-60L, que llegaron a bordo de aviones norteamericanos C-17 Galaxy al Aeropuerto El Dorado, en Bogotá, desde el 17 de febrero de 1997. Después de surtir los trámites



Figura 102. Imagen de la torre control poco después de terminar su construcción. A la derecha se observan las bases en construcción del Hangar de MI-17 (febrero de 1997).

Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

Figura 103. Construcción de la avenida principal, que conduce de la guardia del campo aéreo Gustavo Rojas Pinilla a la plataforma. Fotografía tomada desde la torre de control recientemente construida entonces (junio de 1997).

Fuente: Carlos Moreno Roa, archivo fotográfico personal





Figura 104. Avance de obra del hangar de UH-60 (junio de 1997).

Fuente: Carlos Moreno Roa, archivo fotográfico personal



Figura 105. Avance de obra del hangar de MI-17 (diciembre de 1997).

Fuente: Brigada de Aviación N.º 25, archivo fotográfico institucional

aduaneros requeridos para estos helicópteros, y de ser matriculados con los números 150 al 155⁴, fueron trasladados en vuelo, con apoyo de personal de la Fuerza Aérea, hacia las instalaciones de la base aérea en Rionegro, Antioquia.

La intención de la Aviación del Ejército era iniciar una fase de entrenamiento para los pilotos y el personal de mantenimiento de estos helicópteros (Sánchez Araque, comunicación personal, 14 de enero de 2020) con el apoyo de la Fuerza Aérea, ya que esta contaba con algunas aeronaves de este tipo adquiridas desde 1988, para las cuales se tenían instructores formados y con experiencia (Mejía Cortés, comunicación personal, 4 de mayo de 2020). Por intermedio del Comando General de las Fuerzas Militares, en cabeza del general Bedoya Pizarro (quien un par de meses atrás había asumido ese cargo, después de desempeñarse como comandante del Ejército), se obtuvo el apoyo para este entrenamiento inicial de tripulaciones y técnicos. El séptimo UH-60L, que completaba el paquete de aeronaves norteamericanas, llegó a mediados de 1997, debido a una demora en el inventario en los Estados Unidos, y se matriculó con el número 156.

Por otra parte, en abril de 1997, llegaron desde Rusia los dos primeros MI-17 1V a bordo de un avión Antonov 124, al Aeropuerto El Dorado, en Bogotá. Estas primeras aeronaves rusas fueron matriculadas con los números 175 y 176⁵. Los siguientes helicópteros de este tipo llegaron de la misma manera, divididos en dos grupos, durante el segundo semestre del mismo año e inicios del siguiente (ESAVE, 2015). Con la llegada de los primeros MI-17 1V, el personal designado para la operación de estas aeronaves rusas inició un proceso de capacitación con la compañía aérea Helitaxi, ubicada en Guaymaral, al norte de Bogotá, puesto que este tipo de aeronaves solamente

4 La razón por la que se inició la numeración de los UH-60 a partir de 150 obedeció a que los primeros números de matrícula de la serie 100 se les había asignado a las aeronaves de ala fija pertenecientes al BATAE existentes con anterioridad, incluso desde antes de la existencia del DAE. Como se mencionó anteriormente, la primera aeronave se matriculó con el número EJC-001 (Golden Eagle 421B, en el año 1985), que se cambió inmediatamente por el número 102. El siguiente avión fue el Turbo Commander, al que se le asignó el EJC-103, y de ahí en adelante se continuó con la secuencia de numeración.

5 Los diez helicópteros MI-17 que llegaron entre 1997 y 1998 se matricularon con los números 175 al 184. Dada la proximidad con los números de los UH-60 (que iban del 150 al 156), teniendo en cuenta que llegarían más UH-60 en febrero de 2001 (a los que les corresponderían los números 157 a 163), fue necesario reasignar la numeración de los MI-17, iniciando con el dígito 3 y no con el 1, como se había hecho a inicios de 1997. De esta manera, los MI-17 se matricularon nuevamente a partir del número 375.

eran operadas en el país por un par de compañías civiles de aviación. Este proceso de capacitación se llevó a cabo en los meses restantes de 1997.

El personal destinado a la operación de las aeronaves norteamericanas y las de fabricación rusa se seleccionó de aquellos oficiales y suboficiales que desde el segundo semestre de 1995 habían desarrollado el curso de piloto y de mantenimiento aeronáutico. Para agosto de 1996, cuando se celebró el primer aniversario de la reactivación del Arma de Aviación del Ejército, ya se contaba con 36 oficiales y 39 suboficiales graduados como pilotos y técnicos de mantenimiento, quienes hacían parte de la organización de Aviación. De igual manera, para ese momento otros 38 oficiales y 61 suboficiales se estaban preparando en diferentes escuelas para integrar las unidades de esta nueva Arma (Aviación Ejército, 1996). Se trataba de un crecimiento de personal importante para fortalecer y proyectar la recién reactivada Aviación del Ejército, situación que se hizo evidente en la opinión pública del país, con la llegada de las primeras aeronaves de ala rotatoria adquiridas en 1997 (*El Tiempo*, 1997, enero 30).

De forma paralela a la fase de entrenamiento que se llevaba a cabo con el personal asignado a los equipos UH-60L en Rionegro y MI-17 1V en Guaymaral, la Aviación del Ejército apoyaba los requerimientos de la Fuerza con las pocas aeronaves de ala fija que se tenían. Para ese momento, varios de los aviones con los que contaba el Destacamento Aéreo debieron ser regresados, por tratarse de equipos decomisados que llevaban complejos procesos jurídicos que ocasionaban inconvenientes administrativos para la unidad. Como resultado, el parque de aeronaves estaba compuesto tan solo por un Super King Air-300, cuatro Turbo Commander 1000, un Beechcraft C-90 y un avión Caravan C-208. Con esta pequeña flota, se realizaban los apoyos aéreos a requerimientos canalizados por cada una de las cinco Divisiones existentes en la Fuerza, las cuales eran priorizadas por el Comando del Ejército.

Ahora bien, entre 1995 y 1998 fueron asignadas para el Arma de Aviación otras aeronaves también decomisadas y puestas a órdenes del Ejército. Simultáneamente, se organizó un programa de entrenamiento, apoyado con cursos de tierra, en escuelas civiles de aviación en Bogotá. Este programa se complementaba con la instrucción de vuelo en las aeronaves propias de la Fuerza dirigidas por pilotos civiles contratados como trabajadores oficiales

del Batallón de Transporte Aéreo (BATAE), así como con entrenamiento en simulador de vuelo en el exterior (Bermúdez Lozano, comunicación personal, 30 de marzo de 2020).

Desde luego, la capacidad de movilidad y maniobra en las unidades terrestres era un requerimiento que aún estaba lejos de cumplirse por parte de la Aviación del Ejército, y que se atendía de manera escasa, con algunos apoyos de aeronaves de ala rotatoria gestionados a través de la Fuerza Aérea Colombiana.

6.3 Activación de la Brigada de Aviación N.º 25 del Ejército

Con el gran impulso que se le estaba dando a la Aviación dentro de la Fuerza, el Comando del Ejército, con el apoyo del Comando General de las Fuerzas Militares, logró obtener el visto bueno final por parte del Ministerio de Defensa para activar oficialmente la nueva Brigada dentro del Ejército. A principios de 1997, recibió la unidad de Aviación el teniente coronel John Marulanda Marín, oficial del Arma de Caballería, que en 1985 había realizado el curso de piloto de helicóptero con el Ejército de los Estados Unidos. En aquel entonces, tras su llegada a Colombia, en 1986, Marulanda desempeñó funciones de piloto agregado en la Fuerza Aérea Colombiana, cumpliendo comisiones de vuelo en diferentes partes del país. Esta experiencia en el área de aviación fue clave para que el Comando del Ejército lo destinara a recibir la unidad con el objetivo principal de materializar la activación de la nueva Brigada en el Ejército, que estaba en proceso de aprobación ante el Comando General y el Ministerio de Defensa.

Una de las primeras acciones llevadas a cabo por el teniente coronel Marulanda al recibir el mando de la unidad de Aviación en febrero de 1997 fue estructurar las dos unidades tácticas que ya se encontraban concebidas en la organización de la nueva Brigada. Para tal fin, nombró al mayor Pedro Bermúdez, piloto de ala fija que había desarrollado curso como piloto de avión de manera autónoma en una escuela de aviación comercial en Brasil en 1991, durante una comisión de estudios en ese país a donde fue enviado a realizar entrenamiento de ingenieros militares. Este oficial —que integraba

el DAE desde 1993— era parte del Estado Mayor de la unidad de Aviación. A Bermúdez se le dio la misión de estructurar y organizar BATAE, con la pequeña flota de aviones existentes en la ciudad de Bogotá.

En cuanto a la unidad táctica de los helicópteros que estaban por llegar para ese momento desde Estados Unidos y Rusia, por recomendación de miembros de su Estado Mayor, Marulanda solicitó al Comando del Ejército el traslado a la Aviación del teniente coronel Javier Enrique Rey Navas, oficial de Caballería que había hecho parte del primer curso de piloto llevado a cabo en 1983 en Cali con la Fuerza Aérea Colombiana. Este oficial fue el encargado de organizar el Batallón Aerotático (BATCO), con sede en Tolemaida. En cuanto al Centro de Instrucción y Entrenamiento (CIE), se confirmó al mayor Carlos Guarín Agudelo, piloto de avión graduado del curso N.º 2 realizado en 1984, quien ya venía desempeñándose desde 1995 en el cargo de oficial de instrucción del DAE. Guarín fue el responsable de la organización del entrenamiento del Arma de Aviación, inicialmente desde Bogotá y posteriormente en Tolemaida, ya con las instalaciones terminadas.

El Batallón de Transporte Aéreo, pese a su activación en 1997, no inició de cero, ya que contaba con la estructura organizacional que heredó del Destacamento Aéreo, por lo cual también asumió el control de las aeronaves de ala fija que se tenían. La gran mayoría del personal que había conformado la unidad de Aviación que se empezó a organizar en 1990 y que llevó a la activación del DAE desde 1994 —todos con especialidad de vuelo en aviones— pasó a integrar este nuevo Batallón. Por su parte, el nuevo Batallón Aerotático emprendía la titánica labor de crear la unidad tomando como epicentro la base del Comando de Apoyo Aerotático N.º 2 (CAATA-2) en Rionegro, mientras que en Guaymaral se hacía el entrenamiento para los MI-17. En efecto, puesto que los oficiales de alto grado dentro de la Fuerza Aérea no veían con buenos ojos que estas aeronaves UH-60L hubiesen sido adquiridas para el Ejército, el coronel Marulanda envió al comandante del BATCO a Rionegro para tener un control más cercano. Existía el temor para ese momento de que estas aeronaves norteamericanas, de la misma manera que había ocurrido varios años atrás con otro grupo de helicópteros adquiridos inicialmente para el Ejército, fueran finalmente puestas a cargo de la Fuerza Aérea (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020).

Para entonces, al personal de la Aviación del Ejército se le asignó un pequeño cuarto que antes era usado como la peluquería de CAATA-2, y que estaba acondicionado con tan solo con un computador y una caja de herramientas de vehículo proporcionada por el jefe logístico del Ejército. Gracias al apoyo de la gobernación de Antioquia, en cabeza de Álvaro Uribe Vélez, se recibieron cinco computadores más y nuevas cajas de herramientas de aviación para las actividades de mantenimiento aeronáutico (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). No fueron pocos los inconvenientes que se presentaron con los mandos de la base aérea por situaciones relacionadas con asuntos administrativos y con el mismo entrenamiento (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019), entre ellos, se presentaban demoras en el proceso de calificación de las tripulaciones. Esta situación llevó a que en mayo de 1997 el comandante general de las Fuerzas Militares diera el orden de mover los helicópteros UH-60L y todo el personal hacia Tolemaida, autorizando a su vez el apoyo de pilotos al mando de la Fuerza Aérea para realizar este traslado aéreo. Para continuar con el entrenamiento de las tripulaciones, se empezó a gestionar a través del mayor general Norberto Adrada Córdoba, segundo comandante del Ejército, un contrato con la empresa Sikorsky, fabricante de estas aeronaves (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020), lo cual se pudo concretar en los últimos meses de 1997.

Entre mayo y septiembre de este año, se formalizó la creación de las dos unidades tácticas de la Aviación del Ejército (BATCO y BATAE), aun sin que se activara oficialmente la Brigada 25. Estas unidades se activaron oficialmente, a pesar de estar funcionando como tal desde inicios del mismo año, mediante la Disposición n.º 00007 del 28 de mayo (BATCO) y n.º 000011 del 25 de septiembre (BATAE), ambas del Comando del Ejército. El Ministerio de Defensa aprobó las anteriores Disposiciones a través de las Resoluciones n.º 07928 del 2 de julio y 13565 del 24 de octubre respectivamente (ESAVE, 2015), en cuyo articulado se determinaba que los Batallones en mención hacían parte orgánica de la Brigada de Aviación del Ejército, unidad operativa menor que, para ese momento, se encontraba en proceso de estructuración para su activación. Bajo el mando del teniente coronel John Marulanda, tras largas jornadas de presentaciones ante el alto mando y de hacer y rehacer documentos en los que se mostraba la importancia de activar

la nueva unidad, en el mes de diciembre de 1997 finalmente se pudo obtener el esperado visto bueno del gobierno nacional y del Ministerio de Defensa, que, entre otras condiciones, esperaba la construcción de las instalaciones en Tolemaida y la llegada de los siete helicópteros UH-60 y los diez MI-17 (que habían empezado a llegar desde febrero).

De esta manera, el 11 de diciembre del año en mención, mediante la Disposición 00055 del Comando del Ejército (ESAVE, 2015), se autorizó la activación de la Vigésima Quinta Brigada del Ejército con sede en Santafé de Bogotá, D.C., con la sigla BR-25, número que le correspondió como consecutivo de las unidades operativas menores ya existentes dentro de la Fuerza (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019). La organización definida en esta Disposición comprendía el Comando y Estado Mayor, una sección de seguridad aérea, el Batallón Aerotáctico, el Batallón de Transporte Aéreo y un centro de instrucción y entrenamiento. Puesto que para ese entonces aún estaban en pleno desarrollo las obras del campo aéreo en Tolemaida, se tomó la decisión de esperar el tiempo requerido para culminar las edificaciones principales del proyecto: los dos hangares de mantenimiento de aviación, la plataforma principal, las calles de acceso y la pista principal (la torre de control se había recibido desde principios de 1997). Fue así que, para septiembre de 1998, con la participación del recién posesionado ministro de Defensa Rodrigo Lloreda Caicedo y del general Fernando Tapias Stahelin —quien se acababa de recibir como comandante general de las Fuerzas Militares—, se llevó a cabo la tan esperada ceremonia de activación de la Brigada de Aviación N.º 25 del Ejército en la plataforma del Campo Aéreo “Teniente General Gustavo Rojas Pinilla”, en Tolemaida (figura 106).

En esta ceremonia (figuras 107 y 108), el mando de la Brigada de Aviación N.º 25 presentó al ministro de Defensa y al alto mando de las Fuerzas Militares el avance de la construcción de las instalaciones en el Campo Aéreo “Teniente General Gustavo Rojas Pinilla”. Asimismo, se rindió un informe del presupuesto de inversión ejecutado. Para septiembre de 1998, aún se encontraba por desarrollar cerca del 50% de las obras en Tolemaida, sin embargo, los dos hangares de mantenimiento, la plataforma y la torre de control se encontraban completamente terminadas. Todo este proceso logístico y de seguimiento administrativo para lograr el adecuado cumplimiento del proyecto de infraestructura contó con la participación del teniente coronel



Figura 106. Ceremonia de activación de la Brigada de Aviación N.º 25, presidida por el ministro de Defensa Rodrigo Lloreda Caicedo y el general Fernando Tapias Stahelin (septiembre de 1998).
Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

Gabriel García Bonilla, un oficial de Ingenieros que el Comando del Ejército designó como jefe de Estado Mayor de la BR-25 desde 1997.

Desde luego, la experiencia propia de la especialidad técnica del Arma a la que pertenecía García fue fundamental para garantizar el adecuado desarrollo del proyecto (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019), sin embargo, vale la pena mencionar que este oficial había llevado a cabo el curso de piloto privado de manera independiente en una escuela de aviación civil en los Estados Unidos en 1993 (Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil [UAEAC], 2012). Esto, por supuesto, le daba la visión necesaria como aviador, además de las herramientas profesionales para llevar a cabo, desde su cargo administrativo en la Brigada, el seguimiento de las obras y el empleo de los recursos presupuestales asignados para el funcionamiento de la Aviación del Ejército. Gabriel García Bonilla, años más tarde y en uso de buen retiro, falleció en un accidente aéreo, el 19 de noviembre de 2012, mientras se desempeñaba como piloto de un avión Cessna 172 en área montañosa del municipio de San Francisco, departamento de Cundinamarca (UAEAC, 2012).



Figura 107. El teniente coronel John Marulanda entrega la bandera de guerra de la Brigada 25 al grupo estandarte, después de haberla recibido de manos del Ministro de Defensa en la ceremonia de activación de esta unidad en la plataforma de Tolemaida (1998).
Fuente: John Marulanda Marín, archivo fotográfico personal



Figura 108. Informe de avance de obras rendido por el teniente coronel John Marulanda al ministro de Defensa y al alto mando militar.
Fuente: John Marulanda Marín, archivo fotográfico personal

Como se mencionó, con la activación de la Brigada de Aviación en 1997 se conformó el Centro de Instrucción y Entrenamiento (CIE) para centralizar los procesos de capacitación del Arma. Esta unidad, ubicada en Tolemaida, tuvo como primera misión complementar la formación que desarrollaban los pocos oficiales y suboficiales que para ese momento integraban las diferentes unidades de la BR-25, mientras estos se encontraban en comisión de estudios adelantando los cursos de ascenso llevados a cabo en la Escuela de Armas y Servicios. Así mismo, se diseñó el primer curso de mantenimiento aeronáutico, para capacitar en esta especialidad a los suboficiales requeridos dentro del Arma (Díaz Rodríguez, comunicación personal, 18 de abril de 2020).

Esta pequeña unidad en 2003 se convirtió en la Escuela de Aviación del Ejército (ESAVE)⁶, inicialmente bajo el control de la BR-25. Al cabo de un año de su activación, la ESAVE se trasladó de Tolemaida a Bogotá, tomando un pequeño terreno frente al Batallón de Transporte Aéreo, donde se levantaron unas aulas con material prefabricado y unos contenedores. Todo lo anterior se acondicionó para el desarrollo de las actividades académicas y administrativas del plantel en el que se siguió llevando a cabo la fase de especialización del Arma dentro del curso de ascenso de los oficiales y suboficiales de Aviación, además del curso de mantenimiento aeronáutico y otros nuevos cursos que se implementaron en la malla curricular.

Volviendo a 1997, en los primeros meses de este año, el Congreso de la República de Colombia había aprobado la Ley de Racionalización del Gasto Público, hecho que afectó de manera negativa el presupuesto de inversión para las Fuerzas Militares y la Policía con un recorte de \$130.000 millones para ese año; sin embargo, el programa especial “Aviación del Ejército”, por considerarse como esencial y de alta prioridad, no se afectó (*El Tiempo*, 1997, febrero 18). Esto daba cuenta de la importancia estratégica que se le estaba dando desde los más altos niveles del gobierno y de las Fuerzas Militares a la adquisición de aeronaves, al entrenamiento de tripulaciones y a la construcción de infraestructura para el Arma de Aviación.

Para 1999, las instalaciones de la Aviación del Ejército en el Fuerte Militar de Tolemaida estaban terminadas. Su campo aéreo se designó con el

⁶ El 27 de junio del 2003 se sancionó la Resolución n.º 0533 del Ministerio de Defensa, mediante la cual se creó y activó la Escuela de Aviación del Ejército (ESAVE, 2015).



Figura 109. Etapa de construcción de la Escuela de Aviación del Ejército en la zona asignada a la Aviación del Ejército dentro del Aeropuerto El Dorado, antes de su traslado desde Tolemaida.
Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional



Figura 110. Primeras instalaciones de la Escuela de Aviación después de su traslado a la ciudad de Bogotá.
Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

nombre de “Teniente General Gustavo Rojas Pinilla”, en reconocimiento al interés demostrado por este distinguido oficial hacia la aviación militar en la década de los cincuenta, gestor de esa primera pista en la meseta de Tolemaida que, sin saberlo, sería la base para la construcción de las nuevas instalaciones de un moderno campo de aviación, donde surgiría de manera definitiva el Arma que durante muchos años se mantuvo inactiva, esperando impacientemente su reaparición.

Los ojos del gobierno nacional y del alto mando estaban puestos en ese lugar, debido al elevado presupuesto que se había invertido en la compra de aeronaves y en la construcción de instalaciones. Sin embargo, la importancia evidente radicaba en el surgimiento de una unidad que le permitiría al Ejército disponer de la capacidad de movilidad y maniobra que, para esos momentos, se requería con urgencia ante los graves hechos de alteración del orden público que se presentaban, especialmente, en regiones apartadas de la geografía nacional. Las acciones terroristas de la guerrilla perpetradas contra tropas del Ejército Nacional en lugares como Puerres (abril de 1996), Las Delicias (agosto de 1996), La Carpa (septiembre de 1996) y el cerro Patascoy (diciembre de 1997) señalaban la imperiosa necesidad de tener una flota de helicópteros con la que se pudiera reaccionar de forma adecuada y oportuna, además de llevar a cabo acciones para prevenir este tipo de atentados.

Apenas estructurándose la recién creada Brigada No. 25 de Aviación del Ejército para 1997, el 21 de diciembre del mismo año las Farc propinaron un ataque al cerro de Patascoy en el departamento de Nariño, donde funcionaba una estación de comunicaciones del Ejército. Este ataque a la Fuerza Pública arrojó un saldo de 11 soldados asesinados y 18 secuestrados. (Tovar Cabrera, 2018, p. 34)

Además de los ataques a unidades militares ocurridos en los últimos años del siglo XX, las incursiones guerrilleras en poblaciones alejadas de la geografía nacional eran otro fenómeno que se incrementaba durante esta época y que alcanzaba cifras récord, tal como lo muestran los estudios del Centro Nacional de Memoria Histórica. Estas acciones de los grupos subversivos buscaban presionar al Estado y materializar los objetivos de su lucha ideológica (CNMH, 2016), con lo cual impactaban el orden público, ante una limitada capacidad de reacción del Ejército.

6.4 Fortalecimiento del Arma

Tras la activación de la Brigada de Aviación, el esfuerzo se concentró en fortalecer la unidad de ala rotatoria, que ya se había trasladado, a mediados de 1997, de Rionegro (UH-60L) y Guaymaral (MI-17 1V) al campo aéreo del Ejército en Tolemaida. Después de la llegada de estas aeronaves, el BATCO inició un proceso de entrenamiento y organización de la unidad que se extendió hasta 1998. En el caso de la flota UH-60L, durante el segundo semestre de 1997, se llevaron a cabo vuelos de entrenamiento integrados a las capacitaciones realizadas por las diferentes unidades de Tolemaida⁷ (Moreno Roa, comunicación personal, 2 de abril de 2020). Estos ejercicios se realizaban con tripulaciones conformadas por un piloto al mando y un jefe de tripulación orgánicos de la Fuerza Aérea Colombiana, junto a un piloto y un técnico de vuelo de la Aviación del Ejército. Se hacía de esta manera, puesto que para esa época no se contaba con la experiencia de horas de vuelo necesarias para tener pilotos al mando autónomos en el BATCO.

Igualmente, la empresa fabricante Sikorsky llevó a cabo un curso de tierra y vuelo en Tolemaida, entre los meses de diciembre de 1997 y febrero de 1998, en el que además de preparar al personal de pilotos del BATCO, certificaron a Gerardo Mejía Cortés, teniente coronel en retiro de la Fuerza Aérea Colombiana, y a Nilo Bernier, mayor retirado de la Aviación del Ejército de los Estados Unidos, quienes fueron contratados como trabajadores oficiales al servicio de la Brigada 25 como pilotos de pruebas y pilotos instructores de estas aeronaves. Con estos dos trabajadores oficiales, se inició un programa de entrenamiento de tierra y de vuelo para certificar pilotos al mando en este equipo, gracias a lo cual se lograron las primeras dos calificaciones en el mes de abril de 1998. Para finales de 1999, después de casi tres años de su llegada a Colombia, la flota de UH-60L del Ejército ya contaba con 12 pilotos con autonomía de comandantes de aeronave (Moreno Roa, comunicación personal, 2 de abril de 2020).

⁷ Los cursos de la Escuela de Lanceros y de la Escuela de Fuerzas Especiales del Ejército, así como los ejercicios de campaña de la Escuela Militar de Cadetes, fueron integrados con las misiones de entrenamiento de vuelo llevadas a cabo por el BATCO en Tolemaida, a partir de finales de 1997. Esta integración continúa en la actualidad, con estas y otras nuevas unidades del Centro Nacional de Entrenamiento (CENAE), como parte de la preparación de las tripulaciones de la Aviación del Ejército.

En el caso de las tripulaciones de MI-17 1V, establecidas en Tolemaida desde el segundo semestre de 1997, se contrató a un personal de pilotos civiles que, junto al personal militar, llevaban misiones locales de entrenamiento con tropas de la Décima Brigada en ese fuerte militar y algunos vuelos a las diferentes unidades del país a modo de gira nacional⁸ (figura 111). Esto último se hacía con el propósito de mostrar el proceso de crecimiento de la Aviación del Ejército y la capacidad que se estaba proyectando en la Fuerza, al tiempo que se efectuaban algunos apoyos aéreos sencillos en las Divisiones y Brigadas territoriales (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019).

También en 1997 se hicieron gestiones con la Dirección de la Policía Nacional, con el fin de agregar cuatro de sus oficiales superiores con la especialidad de piloto. Aunque dichos oficiales tenían experiencia de vuelo en otro tipo de aeronaves, esta era la suficiente para poder recibir en Rusia el entrenamiento en MI-17, de esta forma, a su regreso serían promovidos como pilotos al mando, situación que finalmente se cumplió (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). La agregación de estos oficiales en el BATCO para apoyar la operación de las aeronaves rusas se dio hasta el 2002. Lamentablemente, dos de ellos perdieron la vida en cumplimiento de misiones de vuelo en los MI-17 del Ejército durante ese tiempo⁹.

8 Este recorrido se llevó a cabo en los dos helicópteros MI-17 que ya habían llegado al país procedentes de Rusia (EJC-175 y EJC-176). La gira se bautizó como Operación “Oso Tropical”, con la participación de dos pilotos civiles dispuestos por la empresa de aviación Helicol, mediante gestión realizada por el comando de la Brigada con la gerencia de Avianca (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019).

9 Los cuatro oficiales de la Policía Nacional que hicieron parte de las tripulaciones de MI-17 a partir de 1997 (coronel Luis Alberto Moore Perea, coronel Óscar Osorio Hincapié, coronel Marcos Forero Huertas y teniente coronel Jorge A. Rodríguez) se desempeñaron como pilotos al mando de este equipo de vuelo, participando de forma permanente en misiones de apoyo a unidades del Ejército. Precisamente en el desarrollo de estas misiones, en 1999 ocurrió un accidente en el área del Nudo de Paramillo, en el departamento de Antioquia, donde un helicóptero MI-17 se precipitó a tierra a causa de fuertes vientos, hecho en el que resultó muerto el coronel Osorio. Dos años más tarde, el coronel Forero, al mando de otro helicóptero MI-17, se accidentó en el sector de San Juanito (Meta), en la cordillera Central, en una misión de abastecimiento, a causa de las malas condiciones atmosféricas. A partir del 2002, después del último accidente, no se continuó con el apoyo de estos oficiales de la Policía Nacional, puesto que ya se disponía de suficientes pilotos propios del mando del Arma de Aviación, más algunos pilotos civiles trabajadores oficiales contratados (Ramírez Villegas, comunicación personal, 18 de abril de 2020).

Con la activación de la Brigada en 1997, se dio el impulso necesario para que el resurgimiento del Arma ocurrido en 1995 fuera completamente visible en el Ejército y así la Aviación adquiriera vida propia dentro de la Fuerza. A partir del segundo semestre de 1997, la torre de control del campo aéreo de Tolemaida ya estaba por completo en operación, administrada por un grupo de técnicos controladores de tráfico aéreo compuesto por cinco suboficiales y un civil contratado por la Brigada 25. Su preparación como controladores aéreos había tenido lugar en Bogotá, en el Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA) de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (UAEAC). En ese momento la operación del aeródromo era exclusivamente diurna, y la frecuencia de radio empleada para la comunicación entre la torre de control y las aeronaves era 127,0. Unos años más tarde, se activó una frecuencia adicional (128,0) para el control de aeronaves en superficie.

La operación de este campo aéreo como aeródromo autónomo tuvo algunos inconvenientes en sus primeros años, debido a que en la población de Melgar, muy cerca al Fuerte Militar de Tolemaida, se encontraba el Comando Aéreo de Apoyo Táctico N.º 1 (CAATA-1), en donde también funcionaba

Figura 111. Helicópteros MI-17 (EJC-175 y 176) en la base militar de El Bagre, Antioquia, durante su recorrido por varias guarniciones del Ejército en el país, en el segundo semestre de 1997.

Fuente: John Marulanda Marín, archivo fotográfico personal



la escuela de helicópteros de la Fuerza Aérea (García Chávez, comunicación personal, 24 de marzo de 2015). Después de un par de años, se logró elaborar un documento de acuerdo entre el comandante de la Brigada de Aviación N.º 25 y el comando de CAATA-1, en el que se establecieron procedimientos y normas para la operación aérea de manera coordinada en los dos aeropuertos militares, que conforman la zona restringida denominada SK-R 9 (Fuerza Aérea Colombiana, 2020).

Entre 1998 y 1999, el BATAE continuó efectuando misiones de apoyo enfocadas en el comando y control de los comandantes de las Divisiones y Brigadas, así como del mismo Estado Mayor del Ejército. Igualmente se llevaban a cabo misiones de evacuación aeromédica y de transporte de pasajeros, con las aeronaves de ala fija existentes, junto a otras que se fueron recibiendo como producto del decomiso de aviones al servicio del narcotráfico. Hacia finales de 1999, por ejemplo, se logró la asignación de la que hasta ese momento era la aeronave de mayor tamaño dentro de la unidad de aviones. Se trataba de un avión Convair CV-580 de fabricación norteamericana que, después de pocos meses de haber sido decomisado por la Dirección Nacional de Estupefacientes, y tras la solicitud de la Brigada de Aviación N.º 25, fue asignado para el Batallón de Transporte Aéreo (Martínez Soriano, comunicación personal, 16 de mayo de 2020). Una vez que esta aeronave quedó acondicionada, entró al servicio en el primer semestre del 2000 con el número de matrícula EJC-121, y prestó sus servicios hasta el 2009, cuando fue retirada de la línea de vuelo (ESAVE, 2015).

Un año después, se recibió otra aeronave de igual tamaño, producto nuevamente de un decomiso de la Dirección Nacional de Estupefacientes. Este era un avión YS-11 de fabricación japonesa, que se inmovilizó en el aeropuerto de Pereira, Risaralda, por actividades relacionadas con el narcotráfico, y que se encontraba en muy buen estado de funcionamiento. La aeronave fue puesta a cargo del BATAE, con el número de matrícula EJC-122 (figura 112). Este avión tan solo prestó sus servicios en la Aviación del Ejército por un poco más de un año, ya que la compañía mexicana dueña de la aeronave logró que se resolviera el litigio a su favor, con lo cual el BATAE se vio obligado a entregarla de vuelta (Palma Bríñez, comunicación personal, 2 de mayo de 2020).



Figura 112. Avión YS-11 de matrícula EJC-122 en servicio del BATAE.

Fuente: Batallón de Aviación N.º 1, archivo fotográfico institucional

En cuanto a la flota de ala rotatoria de la Brigada 25, conformada por siete UH-60L y diez MI-17 1V, sus tripulaciones adquirieron mayor experiencia en el desarrollo de misiones de vuelo, enviando aeronaves agregadas a las diferentes divisiones del Ejército; ya para 1998 se contaba con los primeros pilotos al mando orgánicos del Arma. Entre las misiones, se empezaron a realizar abastecimientos a las unidades y movimiento de tropas en el área de operaciones, evacuaciones de personal herido y enfermo, así como las primeras misiones de asalto aéreo. De esta manera, a mediados de 1998 la Brigada de Aviación N.º 25 desplegó algunas aeronaves de ala rotatoria (UH-60 y MI-17) permanentemente en apoyo a las unidades del Ejército, dispositivo que se sumaba al existente con los aviones del BATAE.

En esos momentos era evidente el incremento del accionar delictivo de los grupos guerrilleros en el país, situación que ocasionaba un riesgo inminente en el desarrollo de los vuelos. Una afectación importante en este sentido ocurrió el 15 de agosto de 1998 en el área general del municipio de Mutatá, en Antioquia, en el primer año de despliegue de los helicópteros. Después de recibir instrucciones de la Brigada 17 en Carepa, el UH-60L de matrícula EJC-154 despegó con la misión de realizar una evacuación urgente de

soldados heridos como resultado de combates sostenidos por las tropas en esa región. Al llegar al lugar indicado, confirmado visualmente y por comunicación radial, la aeronave inició el descenso y aproximación al helipuerto ubicado en medio de la selva, un espacio reducido y mal preparado que no le permitió aterrizar, por lo que debió efectuar un vuelo estacionario inicial. Estando en esa posición, el EJC-154 recibió disparos desde todos los sectores, que ocasionaron heridas a los dos pilotos, especialmente, al piloto al mando (TO Nilo Bernier), y daños de importancia en la aeronave.

La reacción inmediata de la tripulación les permitió salir con la aeronave maniobrando de manera reducida hasta un claro cercano, puesto que se presentaba falla total de un motor, falla hidráulica y del estabilizador, pérdida total de comunicaciones y vibración en el eje vertical. Un helicóptero Arpía de la Fuerza Aérea que escoltaba la maniobra evacuó inicialmente al piloto al mando, quien había recibido disparos de fusil en el abdomen. Posteriormente, un MI-17 del BATCO que se encontraba en Carepa desembarcó tropas para asegurar la aeronave aterrizada y evacuó al resto de la tripulación hacia Carepa. Este evento se presentó debido a que, con antelación, miembros de la guerrilla habían logrado apoderarse del radio de una unidad militar en la zona rural de Mutatá, lo que les permitió coordinar engañosamente a la aeronave para que efectuara una falsa misión de evacuación de heridos.

Unos días después de hacerse la evaluación de los daños, la aeronave logró recuperarse en un vuelo inicial hacia Carepa, en donde se le realizaron las acciones de mantenimiento requeridas, para posteriormente realizar el vuelo de traslado a Tolemaida, en donde se llevó a cabo su reparación total. El EJC-154 recibió 82 impactos en su estructura (ESAVE, 2015), lo que ocasionó una gran cantidad de daños en sus componentes.

De esta forma, las capacidades de mantenimiento de la Brigada de Aviación del Ejército se empezaban a poner a prueba a raíz de este tipo de trabajos en el área de operaciones. Para cumplir este propósito, tanto el BATCO como el BATAE habían conformado dentro de su organización una compañía de mantenimiento propia cada uno. Estas unidades, con personal de oficiales y suboficiales preparados en el área de mantenimiento aeronáutico, iniciaron un programa para realizar las inspecciones requeridas en las aeronaves tanto de ala fija como de ala rotatoria. En este sentido, fue importante la agregación a las unidades de la Fuerza Aérea, la Policía Nacional y las

compañías de aviación civil en Bogotá (operadoras de helicópteros rusos) a las que fueron enviados los graduados de los cursos de mantenimiento llevados a cabo entre 1995 y 1996; así como también el apoyo de contratistas rusos que se desempeñaron como inspectores de la casa fabricante en Kazán (Rusia). En estas instancias, la Aviación del Ejército pudo obtener la experiencia necesaria, fortalecer los conocimientos adquiridos y ganar la confianza para realizar estas importantes labores y operar con seguridad las aeronaves.

De igual manera, se contrató personal asesor en temas de logística aeronáutica con el propósito de implementar y guiar un programa de mantenimiento y abastecimiento para las aeronaves de ala rotatoria, equipo del que no se tenía experiencia administrativa, ya que, durante los años anteriores, como Destacamento Aéreo, solamente se habían tenido equipos de ala fija. Una de las personas encargadas de llevar a cabo esta actividad, fue el teniente coronel de la reserva Luis Israel Díaz, oficial retirado de la Fuerza Aérea, quien tenía amplia experiencia en el manejo logístico de helicópteros, adquirida durante sus años de servicio en la FAC. Este oficial fue contratado a partir de 1996 (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020) para trabajar como asesor en el equipo UH-60 (Díaz Rodríguez, comunicación personal, 18 de abril de 2020). Asimismo, en 1997 se contrató al ingeniero aeronáutico Óscar Billy López como trabajador oficial al servicio de la Aviación del Ejército y asesor técnico de la flota MI-17 (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019), puesto que contaba con la capacitación y experiencia necesarias en el equipo ruso.

Esta tarea de implementación de un programa de sostenimiento logístico inició precisamente con la llegada de los helicópteros a principios de 1997. El primer gran inconveniente que se presentó en este sentido fue que no se previó la compra de repuestos con la llegada de los UH-60L, y mientras se lograba normalizar esta situación con la asignación de nuevo presupuesto, se tuvo que acudir al apoyo de la Fuerza Aérea Colombiana, que ya contaba con este tipo de aeronaves. Por la falta de experiencia en la contratación de equipo aeronáutico en la jefatura logística del Ejército (para el proceso de adquisición en 1996), se optó por la compra de siete UH-60L, y no de seis aeronaves más los repuestos requeridos para los años siguientes, como se había previsto y recomendado inicialmente. Este inconveniente llevó a que en algunos meses durante 1998 se llegara a tener la mitad de los UH-60L en línea de vuelo,

mientras el resto esperaba en el hangar de mantenimiento por repuestos (Díaz Rodríguez, comunicación personal, 18 de abril de 2020).

Pese a estos inconvenientes, el programa de mantenimiento evolucionó de forma adecuada, y el personal técnico del Arma de Aviación pudo adquirir experiencia en el desarrollo de inspecciones y reparaciones de las aeronaves. En este sentido, durante estos años no se llegó a presentar ningún accidente o incidente aéreo relacionado con fallas de mantenimiento¹⁰. Este alto nivel de pericia incluso fue puesto al servicio de la Aviación del Ejército ecuatoriano que, para finales de 1998, requirió el apoyo de Colombia para una asesoría en tareas de mantenimiento con el fin de poner en línea de vuelo unos helicópteros MI-17. Ante esta solicitud, la Brigada de Aviación N.º 25 envió dos técnicos de mantenimiento y un civil por aproximadamente un mes a Quito, quienes lograron completar satisfactoriamente el requerimiento (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019).

De igual manera, la experiencia adquirida por las tripulaciones y la participación cada vez más frecuente en apoyos aéreos empezaba a hacer visible a la recién reactivada Arma del Ejército. Con el paso de los meses, se incrementaba la confianza del alto mando en las tripulaciones de la Aviación del Ejército, que poco a poco se integraban al planeamiento operacional de las unidades a las que apoyaban, especialmente, en el sur del país. Esto estaba ligado al programa del Comando General de las Fuerzas Militares, que buscaba incrementar “al máximo la movilidad y flexibilidad de las maniobras militares, la rapidez para reaccionar frente a las acciones de las FARC y la destreza en el combate nocturno” (Centro de Estudios Históricos del Ejército [CEHEJ], 2015, p. 29).

Para los primeros meses de 1999, las tripulaciones de los helicópteros UH-60 empezaron a realizar misiones con lentes de visión nocturna (LVN), con lo cual se le dio un giro importante al desarrollo de las operaciones del Ejército, puesto que antes estas se limitaban a movimientos aéreos de tropas o asaltos aéreos durante el día, limitación que era conocida y aprovechada por la

¹⁰ Según los reportes finales de investigación de accidentes del Centro de Excelencia de Aviación del Ejército (CEAVE), desde la reactivación del Arma hasta la fecha, no se ha presentado ningún accidente de aviación relacionado con fallas de mantenimiento en las aeronaves del Ejército. Este es un récord que evidencia el profesionalismo alcanzado en las actividades técnicas realizadas en las inspecciones programadas, así como en las reparaciones de imprevistos por parte de las unidades de mantenimiento de la Aviación del Ejército (información suministrada por el CEAVE-DAVAA).

guerrilla para atacar poblaciones y unidades militares aisladas. Esta capacidad nocturna no se había empleado en los años previos con los apoyos de los helicópteros de la Fuerza Aérea Colombiana, ya que el entrenamiento con LVN solo se aplicó operacionalmente en las aeronaves de apoyo de fuego, pero no en las de transporte de soldados; en este sentido, la Aviación del Ejército fue pionera (Mejía Cortés, comunicación personal, 4 de mayo de 2020).

Así, las operaciones nocturnas facilitaron en la Fuerza el incremento de su operatividad y le permitieron obtener una ventaja clara en términos de sorpresa, seguridad y maniobra (Urrego, 2019). Entre 1998 y 1999, antes de la llegada del Plan Colombia, y a tan solo dos años de haber iniciado la operación de los helicópteros, “la Aviación del Ejército había realizado más de 125 misiones de combate, 1398 misiones de apoyo de combate y 553 misiones de apoyo y servicios para el combate” (Cardona, 2015, p. 76); un promedio de casi tres misiones diarias en ese periodo de dos años. Esto daba cuenta del rápido crecimiento y puesta en marcha del proyecto de movilidad para el Ejército. Desde luego, tal crecimiento aumentaría exponencialmente con la llegada del Plan Colombia.

No obstante, con el incremento de las misiones realizadas y con el aumento de las horas de vuelo por parte de la Aviación del Ejército, en 1999 se presentaron los primeros accidentes aéreos en la Brigada N.º 25, tras la reactivación del Arma. El primero ocurrió en marzo de este año: un helicóptero MI-17 de matrícula EJC-176 (una de las dos primeras aeronaves rusas que llegaron a Colombia en abril de 1997) se accidentó en área montañosa del Nudo de Paramillo en el departamento de Antioquia, mientras realizaba abastecimientos de las tropas de la Cuarta Brigada (Ramírez Villegas, comunicación personal, 18 de abril de 2020). En este accidente falleció el piloto al mando de la aeronave, coronel Óscar Osorio Hincapié, oficial activo de la Policía colombiana que cumplía funciones de vuelo para la Aviación del Ejército desde 1997.

Meses más tarde, en diciembre del mismo año, resultó accidentado el avión Turbo Commander de matrícula EJC-112, en zona montañosa de Bahía Solano, en el departamento de Chocó, mientras realizaba una misión de búsqueda y rescate. En este accidente falleció toda la tripulación, compuesta por el trabajador oficial Jaime Moya Méndez, el teniente Eduardo Villamil Bermeo y el sargento segundo Arcesio Vega Pérez; así como el sargento segundo

Mario Figueredo M. y el cabo primero Isnardo Bermúdez C., también pertenecientes al Arma de Aviación, quienes se encontraban como pasajeros en la aeronave (Martínez Soriano, comunicación personal, 16 de mayo de 2020).

De esta manera, después del último accidente presentado en octubre de 1990 con la aeronave EJC-102, la Aviación del Ejército se vio enfrentada a una prueba de fuego, pocos años después de haberse reactivado el Arma. La dura pérdida de estos aviadores y también de las aeronaves dejó un sentido dolor que comprometió aún más la responsabilidad en la misión encomendada.

6.5 El Plan Colombia

El cambio en la estructura del negocio de las drogas a nivel global, sucedido a mediados de los noventa, que llevó a Colombia a convertirse en el mayor productor de hoja de coca del mundo al reemplazar a Bolivia y a Perú obligó a modificar también las prioridades de la lucha contra los narcóticos. Ciento cincuenta mil hectáreas de cultivos de hoja de coca, localizadas en dos millones de hectáreas de selvas en el sur del país, con fuerte presencia en ellas de las Farc, llevaron a un cambio en las prioridades. El control de las zonas cocaleras se volvió prioritario, pero para ello la Policía Antinarcóticos no tenía la capacidad suficiente para enfrentar las guerrillas que protegían esas áreas. Se requería la participación del Ejército, para lo cual en 1999 se diseñó el Plan Colombia. (Pardo, 2015, pp. 662-663)

Durante los últimos años de la década de los noventa, tras el incremento de la flota de aeronaves de la Aviación del Ejército, se requirió que el Ejército Nacional hiciera un esfuerzo importante con el envío de oficiales y suboficiales subalternos para conformar los diferentes cursos aeronáuticos que se estaban desarrollando en escuelas de aviación de la Fuerza Aérea, la Policía Nacional y otras entidades particulares. Además, desde la posesión de Andrés Pastrana como presidente, en 1998, estaban en desarrollo las conversaciones entre el gobierno colombiano y el de los Estados Unidos para llevar a cabo un programa de ayuda económica de este último, con el fin de apoyar la lucha contra el narcotráfico, flagelo que, según el Departamento de Estado de los EE. UU., mostraba un incremento del 300% en los últimos siete años de la década de los noventa (United States Government Accountability Office [US GAO], 2008).

Este programa, anunciado en octubre de 1999 por el gobierno nacional, abordaba una estrategia para reducir en un 50% los cultivos ilícitos del país, así como su procesamiento y distribución (Sánchez Cobaleda, 2011). En cuanto al Ejército, dicho plan incluía la creación de una unidad de nivel Brigada, acompañada de un paquete de aeronaves asignadas para su operación, principalmente, en el sur del país (Ramsey, 2008). La llegada de estas aeronaves requirió un esfuerzo importante para poder disponer del personal necesario para el vuelo y mantenimiento. Desde luego, esta gran cantidad de personal tenía que salir de los grados subalternos desde las mismas filas del Ejército (tenientes y subtenientes, cabos primeros y cabos segundos de las unidades en todas las Armas).

El primer grupo de aeronaves con las que el gobierno norteamericano pensaba apoyar a Colombia estuvo compuesto por helicópteros usados, ya que las aeronaves nuevas requerían tiempos prolongados de producción, lo que suponía demoras en la entrega (Tovar Cabrera, 2018). Por esta razón, Estados Unidos propuso que las aeronaves fueran unos “viejos” UH-1N de fabricación norteamericana que, pese a la gran cantidad de horas de vuelo que ya tenían acumuladas, aún podían mantenerse en servicio por unos años más. Este apoyo inicialmente iba dirigido a la Policía Nacional, pero no fue aceptado por esta ni tampoco por la Fuerza Aérea Colombiana (Ramsey, 2008). Ante tal situación, el general Fernando Tapias Stahelin, en calidad de comandante general de las Fuerzas Militares de Colombia, llamó al personal de la Brigada de Aviación del Ejército y les explicó la opción de recibir dichas aeronaves, porque, aunque “viejas”, podían representar un beneficio para la Fuerza (Rey Navas, comunicación personal, 8 de marzo de 2016).

Dicha reunión, ocurrida a principios de 1999 en el Comando General, llevó a la aceptación del ofrecimiento ante la necesidad de fortalecer la recientemente reactivada Arma. El único requisito solicitado por la Aviación era que el presupuesto para el mantenimiento y operación de estos helicópteros UH-1N fuera auspiciado y administrado directamente por Estados Unidos, y que el entrenamiento requerido para la operación de las aeronaves también fuera provisto por este país; todo lo cual fue aceptado (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). De esta manera, en un primer momento, llegaron de Estados Unidos 18 helicópteros Bell de fabricación norteamericana (Ramsey, 2008). Sin embargo, el general Fernando Tapias solicitó al gobierno

de los Estados Unidos un mayor apoyo, debido a la poca movilidad que ofrecían estas aeronaves para las operaciones en la lucha contra las drogas, a causa de la orografía de Colombia: “un territorio montañoso y selvático seis veces más grande que Vietnam del Sur” (Ramsey, 2008, p. 65). Esto valió para que se programara el apoyo de 15 UH-1N adicionales, con los que se completó un paquete de 33 aeronaves norteamericanas de este tipo (US GAO, 2008), que fueron matriculadas desde el número EJC-200 hasta el EJC-232. Igualmente se programó la llegada, a partir de 2001, de helicópteros adicionales (UH-60 y UH-1H II) para el apoyo a las operaciones contra el narcotráfico.

Con la llegada de las aeronaves UH-1N a Colombia, la Brigada de Aviación del Ejército ordenó que un grupo de pilotos que hacía parte del Batallón Aerotático pasara a conformar este nuevo equipo de vuelo, el tercero después de los UH-60L y los MI-17 1V adquiridos desde 1997. Este personal de pilotos y técnicos del BATCO fue puesto a disposición de la compañía contratista DynCorp¹¹, que había sido seleccionada por el gobierno norteamericano para administrar el programa de entrenamiento y de mantenimiento de los helicópteros del Plan Colombia.

Las actividades iniciales con el equipo UH-1N estuvieron enfocadas exclusivamente en el entrenamiento, que tuvo lugar, en un principio, en Tolemaida, pero que rápidamente se trasladó al Fuerte Militar en Larandia, departamento del Caquetá. Allí, la recién creada Brigada Contra el Narcotráfico (BRCNA) se encontraba en proceso de entrenamiento, en un programa liderado por personal del Ejército de los Estados Unidos. Como parte de la integración del entrenamiento llevado a cabo a finales del 2000 y durante el 2001, se realizaron ejercicios de planeamiento de misiones con la respectiva práctica de asalto aéreo, una misión relativamente nueva que proyectaba en el Ejército la capacidad de movilidad y maniobra visualizada desde la reactivación del Arma de Aviación en 1995. Este nuevo equipo de vuelo integrado en

11 DynCorp era una compañía de contratistas de personal norteamericano, normalmente oficiales y suboficiales retirados del Ejército de ese país, quienes estaban encargados de administrar el programa de helicópteros asignados al Ejército colombiano y a la Policía Nacional. Igualmente, tenían a cargo la administración de los aviones de fumigación para la aspersión de cultivos ilícitos en desarrollo de las operaciones contra el narcotráfico. Como parte del programa acordado en el Plan Colombia, DynCorp contrató pilotos colombianos civiles (varios de ellos retirados de la Fuerza Pública), para acompañar las operaciones de vuelo de los helicópteros con los que contaba la Aviación del Ejército (UH-1N, UH-60L y UH-1H). Este personal, con el paso de los años, se fue reduciendo paulatinamente, como parte del proceso de nacionalización previsto dentro del Plan.

el BATCO, fue denominado Fuerza de Tarea Urano, y estaba compuesto por dos compañías de vuelo, con su base adelantada de operaciones en Larandia (Murillo Gallo, comunicación personal, 16 de marzo de 2016).

Para la operación de las aeronaves en el Fuerte Militar de Larandia, se construyó con recursos del Plan Colombia una amplia plataforma con zona de parqueo, tanqueo y hangares de mantenimiento, así como una torre de control, un edificio administrativo y un bloque de alojamiento para las tripulaciones. Estas instalaciones empezaron a operar desde el 2001 y estuvieron a cargo de la Brigada de Aviación N.º 25, con el objetivo de lanzar las operaciones de lucha contra el narcotráfico en el sur del país, todo lo cual se constituyó como el primer escenario dentro de las fases previstas en el Plan Colombia (Ramsey, 2008).

Las siguientes aeronaves que llegaron como producto del Plan Colombia fueron 14 helicópteros UH-60L (US GAO, 2008), también de fabricación norteamericana, del mismo tipo de los 14 que ya eran de propiedad de la Aviación del Ejército. Estas aeronaves llegaron en el segundo semestre del 2001, en dos grupos, voladas por tripulaciones del Ejército colombiano desde los Estados Unidos hasta el país. A estos Black Hawk se les asignaron los números de matrícula EJC-164 hasta el EJC-177. Para la operación de estas aeronaves, a finales del 2001 se inició un importante programa de entrenamiento de pilotos para el que se emplearon las mismas aeronaves UH-60L recién llegadas. Este programa consistió en una fase inicial de transición al equipo con el apoyo de pilotos instructores de la Fuerza Aérea Colombiana, seguido por una fase final de entrenamiento de vuelo con lentes de visión nocturna y entrenamiento de misión, llevados a cabo con la compañía norteamericana Night Systems International Training Center (NSITC), contratada dentro del Plan Colombia. Este mismo entrenamiento fue realizado a finales del 2002 por las tripulaciones de los helicópteros UH-1H II que llegarían como parte del tercer paquete de aeronaves (Monroy Franco, comunicación personal, 11 de abril de 2020).

El programa fue tomado por pilotos recién graduados del curso básico de ala rotatoria desarrollado en la escuela de helicópteros del Ejército de los Estados Unidos, ubicada en el Fuerte Rucker (Alabama), a la que, como parte del Plan Colombia, se estaban enviando oficiales desde el año 2000 (Urrego, 2019). Igualmente se dio un entrenamiento de estandarización a los pilotos ya operativos de UH-60L —que en ese momento hacían parte de ese equipo

de vuelo en el Batallón de Helicópteros (BAHEL¹²), antes BATCO—, como requisito del Departamento de Estado de los Estados Unidos para desempeñarse como tripulante de las aeronaves del Plan Colombia (Rey Navas, comunicación personal, 2 de mayo de 2020). Por su parte, la empresa Sikorsky estuvo encargada de hacer transferencia de conocimiento con el personal de mantenimiento, llevando a cabo un entrenamiento técnico y acompañamiento en el desarrollo de las inspecciones de las aeronaves. Con este programa intensivo, se logró preparar el personal necesario durante un poco más de un año, tiempo en el que estas aeronaves aún no eran empleadas en las operaciones contra el narcotráfico que ya se estaban llevando a cabo en el sur del país con la recién creada Brigada Especial Contra el Narcotráfico (con los helicópteros UH-1N a cargo de la Aviación del Ejército y las aeronaves de fumigación de la Policía Nacional).

El tercer grupo de aeronaves que llegó al país como parte del Plan Colombia consistió en una flota de 25 helicópteros UH-1H II (US GAO, 2008) recién repotenciados en la fábrica Bell de los Estados Unidos, cuya matrícula abarcó los números EJC-400 al EJC-424. Con su llegada, durante 2002, se inició un programa de entrenamiento para capacitar pilotos, técnicos y artilleros, que fue cubierto por personal recién graduado del curso de piloto tomado en la Escuela Conjunta de Helicópteros de la Fuerza Pública, recientemente activada en las instalaciones del Comando Aéreo de Apoyo Táctico N.º 1 (CAATA-1) en Melgar, Tolima (actualmente CACOM4 de la Fuerza Aérea Colombiana). Dicho programa de entrenamiento también fue tomado por los pilotos que llegaban graduados del curso básico en ala rotatoria en Fort Rucker, Alabama, y por algunos más del grupo que ya se había capacitado en la compañía DynCorp para el equipo UH-1N. Estos últimos fueron asignados a este nuevo equipo de vuelo, para que, gracias a su experiencia,

12 A partir de 1999, el Batallón Aerotático (BATCO) cambió su nombre por el de Batallón de Helicópteros (BAHEL). Este cambio obedeció a un fundamento doctrinal en el que se buscaba que la denominación de la unidad que concentraba las aeronaves de ala rotatoria, estuviera ligada al concepto de Ejército y no al de la Fuerza Aérea. Con este fin, se tomó como referencia la Aviación del Ejército de los Estados Unidos y de otros países de la región, como Chile y Brasil, que habían sido visitados por el teniente coronel Javier Rey Navas, primer comandante de la unidad de ala rotatoria en la BR25. De esta misma forma se escogió el escudo que tuvo el BAHEL, conformado por dos alas desplegadas con una espada en posición vertical en el centro. Para su diseño se tomó como base el distintivo de las unidades de helicópteros del Ejército norteamericano empleado desde la guerra de Vietnam (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020).

adquirida en los dos años anteriores, lideraran el proceso de conformación de la unidad (Tovar Cabrera, 2018). Este tipo de aeronaves, al igual que los UH-1N, durante la operación del Plan Colombia fueron empleadas mayormente para ejecutar misiones de escolta y seguridad de las aeronaves de transporte durante misiones de asalto aéreo; sin embargo, eventualmente también se configuraban como helicópteros utilitarios para efectuar evacuaciones o misiones de comando y control.

Con esta flota de Huey II, se completó, para finales de 2002, un total de 72 helicópteros en la Aviación del Ejército como parte del Plan Colombia (33 UH-1N, 14 UH-60L y 25 UH-1H II) (US GAO, 2008). Con esta importante llegada de aeronaves a la Brigada de Aviación, que fueron puestas a cargo del BAHEL, esta unidad táctica fue objeto de una reorganización. En primer lugar, como se mencionó arriba, para el año 2000 ya se habían conformado dos nuevas compañías de vuelo en esta Unidad Táctica como resultado de la llegada de los UH-1N (ESAVE, 2015). Por otra parte, en el 2002 se activaron dentro de esta estructura dos nuevas compañías para albergar el personal y los UH-1H recién llegados, que se sumaban a las ocho unidades fundamentales ya existentes en ese momento. Esta cantidad de aeronaves y de personal requerido para su operación y mantenimiento estaba señalando un crecimiento importante en el futuro cercano para la Brigada de Aviación del Ejército.

Además del paquete de aeronaves UH-1N, UH-60L y UH-1H II que llegó con el Plan Colombia, el gobierno estadounidense participó con un grupo de cinco helicópteros Kaman K-MAX de fabricación norteamericana (figura 113). Esta aeronave con doble rotor principal entrelazado llegó a partir del año 2003 para apoyar las operaciones realizadas contra el narcotráfico en misiones de transporte de carga externa, principalmente, para desplazar bidones de combustible hacia puntos adelantados de reabastecimiento de combustible y, así, facilitar la operación de los helicópteros del Ejército y de la Policía Nacional. Estas aeronaves recibieron los números de matrícula del EJC-500 hasta el EJC-504 y fueron operadas directamente por la compañía contratista DynCorp con pilotos civiles. Los K-MAX permanecieron en servicio dentro de la Aviación del Ejército hasta el 2008, después de haberse iniciado el proceso de nacionalización de aeronaves, dentro del cual estas no estaban incluidas, por lo cual regresaron a Estados Unidos (Rojas Romero, comunicación personal, 25 de abril de 2016).



Figura 113. Helicóptero K-MAX de matrícula EJC-503 al servicio de la Aviación del Ejército colombiana (Tolemaida, 2006).

Fuente: Brigada de Aviación N.º 25, archivo fotográfico institucional

Un aspecto fundamental que trajo consigo el Plan Colombia para el Arma de Aviación del Ejército fue la implementación y fortalecimiento de una doctrina estandarizada para el empleo de las aeronaves en apoyo a las operaciones terrestres. Antes de su llegada, a finales de 1999, la doctrina empleada en la Aviación estaba ligada a conceptos heredados de la Fuerza Aérea Colombiana, entre otras razones, por la influencia obtenida durante el desarrollo de los diferentes cursos de piloto llevados a cabo en la Escuela Militar de Aviación (EMAVI), en Cali, y la capacitación en mantenimiento aeronáutico desarrollada en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea (ESUFA) desde 1983. En su gran mayoría, el personal que conformaba las unidades tácticas de la Brigada de Aviación había sido preparado en esta Fuerza, y hechos como la denominación de Batallón Aerotáctico, dada en 1997 a la unidad táctica de helicópteros, obedecía precisamente a conceptos doctrinales obtenidos de la FAC (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020).

Pese a haberse desarrollado algunos cursos en escuelas civiles de aviación, o incluso a la fase de vuelo llevada a cabo en helicópteros de la Policía durante 1996, esta influencia era mínima en comparación con la de la Fuerza Aérea.

Sin embargo, para 1999 aún no se contaba con una base doctrinal estandarizada y se evidenciaban marcadas diferencias entre la unidad de ala rotatoria y de ala fija, incluso dentro del mismo Batallón de Helicópteros se podía notar una diferencia de procedimientos entre UH-60 y MI-17. Igual suerte se corría en las actividades de logística aeronáutica: la base fundamental para iniciar con el programa de mantenimiento y abastecimiento fue tomada de la Fuerza Aérea Colombiana, pues se empleaban como referencia los manuales respectivos para ser implementados con las aeronaves de ala fija y rotatoria (Díaz Rodríguez, comunicación personal, 18 de abril de 2020).

Como se mencionó anteriormente, el apoyo del Plan Colombia para el Arma de Aviación no estuvo definido solo por la asignación de aeronaves, sino también por una completa fase de entrenamiento para las tripulaciones y el personal de mantenimiento aeronáutico. De esta manera, la ayuda militar de los Estados Unidos que acompañó el Plan Colombia propició una reestructuración doctrinal (Cardona Angarita, 2015) que inicialmente afectó a los equipos UH-1N, UH-60 y UH-1H, pero que terminó abarcando en general a toda la Brigada de Aviación, incluso a las aeronaves de ala fija. Paulatinamente, a partir del 2005 dentro del Arma se llevó a cabo un proceso de homologación y de generación de nueva doctrina, que tomó como referente principal el Ejército de los Estados Unidos. Este ejercicio empezó a evidenciarse en el 2007, con la aprobación de varios manuales de Aviación dentro de la Jefatura de Educación y Doctrina del Ejército colombiano, algunos de estos homologados de los manuales de la Aviación del Ejército de los Estados Unidos (Urrego, 2019).

6.6 Más aeronaves como apoyo del gobierno norteamericano

Durante el tiempo transcurrido del Plan Colombia, incluso desde antes de su inicio a finales de 1999, la Aviación del Ejército había mantenido unas excelentes relaciones con el personal del Ejército de los Estados Unidos asignado a la Embajada norteamericana en Colombia en una oficina denominada Misión Americana, con sede en el edificio del comando del Ejército (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). Para el 2004, la Brigada de Aviación N.º 25 recibió la agregación de un oficial de grado coronel del

Ejército norteamericano, como asesor del comando de la Brigada en Bogotá. Se trataba del coronel Foreman, quien constantemente acompañaba las misiones realizadas por la Aviación en apoyo a las operaciones de las unidades del Ejército, y emitía conceptos y recomendaciones tanto al mando de la Brigada de Aviación N.º 25 como a sus superiores en Estados Unidos. Una de esas recomendaciones hechas por el coronel Foreman fue la de apoyar al Ejército con unas aeronaves medicalizadas, para las diferentes evacuaciones que a diario realizaban las tripulaciones de la Aviación. Este apoyo consistía en tres aviones y cuatro helicópteros UH-60L agregados por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos y soportados por un proyecto elaborado por la Brigada de Aviación N.º 25. El proyecto contaba con la asesoría de la Misión Americana y el respaldo del general Orlando Carreño, comandante del Ejército.

Finalmente, cuando el proyecto debía ser expuesto ante el Ministerio de Defensa, en noviembre del 2004, se presentó un cambio en la cúpula militar, pues recibió el mando del Ejército el general Reinaldo Castellanos, quien no estaba enterado de los pormenores del proyecto. Precisamente en su primer día al mando de la Fuerza, Castellanos fue el encargado de asistir a la reunión con el Ministro de Defensa y los demás comandantes de las Fuerzas Militares, pero el coronel Javier Rey, comandante de la Brigada de Aviación N.º 25, no pudo ingresar por tratarse de una reunión de alto nivel que requería solo de la presencia de oficiales con grado de general. En esta reunión se definió que estas aeronaves serían asignadas para la Fuerza Aérea Colombiana, pese a los esfuerzos previos de Rey y Foreman para estructurar el proyecto (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). Estos medios eran de vital importancia para el cumplimiento de misiones de evacuaciones de personal herido y enfermo del campo de combate, misiones que se realizaban y se continuaban realizando en la actualidad con helicópteros utilitarios y personal de rescatistas con entrenamiento de búsqueda y rescate en combate. Los cuatro helicópteros UH-60 que en su momento llegaron para la Fuerza Aérea fueron denominados como aeronaves “Ángel”.

Por otra parte, en esa misma época el terrorismo había incrementado la afectación indiscriminada a la infraestructura productiva del país, en especial, a la de los hidrocarburos. Estas acciones delictivas de la guerrilla sobre los oleoductos ocasionaban un inmenso daño ambiental (Vera Solano, 2018), además de importantes pérdidas económicas en empresas estatales y privadas (Issa

Tejada, 2015). Esta realidad obligó a que, desde finales del 2001, se realizaran gestiones por parte del gobierno colombiano para implementar una estrategia de seguridad con apoyos al Ejército que le permitieran mayor efectividad en la protección de los oleoductos, solicitud que fue aprobada por los Estados Unidos en 2002 (US GAO, 2005). Ante tal situación, y en pleno desarrollo del Plan Colombia, durante marzo de 2005 se recibió un nuevo apoyo para el Ejército colombiano, consistente en dos helicópteros UH-60L y siete UH-1H II; apoyo denominado Plan Escudo (*El Tiempo*, 2005, febrero 21). Tal como se refiere en un informe presentado por la Oficina de Responsabilidad del gobierno de los Estados Unidos en septiembre de 2005, este apoyo estuvo compuesto por las aeronaves mencionadas, junto al equipo, infraestructura y capacitación, con el propósito de proteger el oleoducto Caño Limón-Coveñas en sus primeras 110 millas (US GAO, 2005), que constantemente eran objeto de diversos atentados terroristas que ocasionaban derrames indiscriminados de crudo.

En efecto, este grupo de aeronaves se destinó al departamento de Arauca, en los llanos Orientales de Colombia, para prestar un apoyo directo e inmediato a las tropas de la Brigada N.º 18 del Ejército, unidad operativa menor, a la que también estuvo dirigido el programa de apoyo norteamericano. Antes de la llegada de estas nuevas máquinas, también con el apoyo económico del gobierno de los Estados Unidos, recientemente se había terminado la construcción de un campo aéreo en las instalaciones del Grupo de Caballería “Revéz Pizarro”, en la población de Saravena, como parte del mismo apoyo recibido por el gobierno norteamericano para la seguridad del oleoducto.

El Departamento de Estado (de los Estados Unidos) construyó barracas e instalaciones para aeronaves en una base del Ejército cerca a la población de Saravena, con capacidad para 10 helicópteros. Las instalaciones fueron completadas en diciembre de 2004, pero se mantuvieron vacías por 5 meses en espera de la llegada de los helicópteros. Los UH-60 Black Hawk y cuatro de los UH-1H II, fueron entregados a Colombia en abril de 2005. Estos se llevaron a Arauca en mayo para el entrenamiento y las operaciones aéreas. A finales de junio de 2005, arribaron a Colombia los UH-1H II restantes y fueron desplegados a Arauca en agosto. (US GAO, 2005, p. 11)

Estas instalaciones fueron puestas bajo la responsabilidad del Batallón de Helicópteros y desde ahí se coordinaron todas las operaciones de seguridad al oleoducto, así como también se continuó con el desarrollo de apoyo a las

operaciones de fumigación a los cultivos ilícitos propias del Plan Colombia. Las operaciones que se llevaban a cabo con el Plan Escudo consistían principalmente en misiones de vigilancia desde aeronaves UH-1H II sobre el recorrido del oleoducto, tanto en el día como en la noche, en sectores especialmente críticos, de acuerdo con los informes de inteligencia suministrados por las unidades de la Brigada N.º 18 del Ejército (Monroy Franco, comunicación personal, 11 de abril de 2020). Además, se llevaban a cabo misiones de asalto aéreo con tropas de esta misma unidad operativa menor con el propósito de asegurar puntos vulnerables o ante eventuales voladuras del oleoducto que requerían el ingreso de personal técnico. De esta forma se podían llevar a cabo labores de reparación del tubo de forma inmediata, con lo cual se reducía el impacto ambiental por el derrame del crudo y se lograba reanudar en el menor tiempo posible el transporte del hidrocarburo, lo que disminuía las pérdidas económicas para el Estado.

Este grupo de aeronaves, al igual que las que habían llegado por cuenta del Plan Colombia años atrás, se mantuvo bajo el control del gobierno norteamericano. Todo el presupuesto requerido para la operación de estos helicópteros y para el mantenimiento fue cubierto por el Programa de Helicópteros del Plan Colombia (Plan Colombia Helicopter Program, PCHP por sus siglas en inglés) (US GAO, 2008), como sección encargada del Departamento de Estado y el Departamento de Defensa de los Estados Unidos. Esto fue así hasta cuando se inició una fase de nacionalización de los apoyos recibidos, en la que la responsabilidad de las aeronaves quedaba a cargo de Colombia, evento que se inició a partir de diciembre del 2007, precisamente con los dos UH-60 y los siete UH-1H del Plan Escudo.

6.7 Nacionalización del Plan Colombia y del Plan Escudo

Tal como se había concebido desde el inicio del programa a finales de 1999, las aeronaves del Plan Colombia que llegaron para el Arma de Aviación pasarían de manera paulatina a los cargos del Ejército Nacional (Rojas Romero, comunicación personal 25 de abril de 2016; Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). Los tiempos requeridos para la nacio-

nalización estaban fundamentados en la necesidad de adquirir la experiencia y cantidad de personal propio dentro del Ejército, requisito establecido por Estados Unidos para la operación de los helicópteros por parte Ejército de Colombia (US GAO, 2008). Esto representaba un voto de confianza dentro de una relación de asociación más que de asistencia (Rojas, 2013), dada la capacidad adquirida por el Ejército, particularmente, por el Arma de Aviación.

Durante los primeros años del Plan Colombia, hasta el 2004, en el primer periodo de gobierno del entonces presidente Álvaro Uribe Vélez, la Aviación del Ejército había participado de manera protagónica en las operaciones contra el narcotráfico, aunque el empleo de las aeronaves era exclusivo para esta destinación, tal como estaba concebido el Plan de ayuda de los Estados Unidos (Ramsey, 2008). Sin embargo, desde la misma posesión de Uribe en agosto de 2002 se insistió en la solicitud hecha desde finales del gobierno Pastrana al presidente George W. Bush para autorizar el uso de los equipos militares del Plan Colombia, particularmente los helicópteros, también en la lucha contra los grupos armados ilegales (DNP, 2003; Ramsey, 2008). Esto fue así a raíz del fallido resultado del proceso de paz implementado en el gobierno anterior con las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).

Esta solicitud fue bien recibida por el gobierno norteamericano, que había emprendido una lucha frontal contra el terrorismo a raíz de los ataques del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos; además, a razón de la comprobada relación directa de los grupos guerrilleros con el narcotráfico. Con esto, se otorgaba una participación más amplia del apoyo del Plan Colombia en el conflicto armado que se vivía en el país por aquel entonces, sin embargo, se mantuvo la prioridad de empleo de las aeronaves en la lucha antidrogas.

Tras el éxito observado en el empleo de estos medios contra el narcotráfico y la insurgencia, medios que hasta ese momento habían sido controlados permanentemente por los asesores de operaciones que participaban directamente acompañando y verificando el desarrollo del planeamiento y ejecución de las misiones con las aeronaves en los años previos, a partir de 2007 se dio inicio al proceso de nacionalización. Este proceso estaba previsto hasta el año 2012, en razón al requisito del gobierno estadounidense de completar el personal de pilotos y mecánicos requeridos para la operación de las aeronaves (US GAO, 2008).

Los primeros equipos en ser puestos a cargo del Ejército colombiano fueron los dos helicópteros UH-60L y los siete UH-1H II, un total de nueve aeronaves (US GAO, 2008) que habían sido asignadas dos años atrás en el marco del Plan Escudo. Seguidamente, se llevó a cabo la nacionalización de las aeronaves UH-60L, UH-1N y UH-1H II restantes, que habían arribado al país entre 1999 y 2002. Es importante aclarar que, de la totalidad de helicópteros UH-1H recibidos en un comienzo, solamente se nacionalizaron 23 para la Aviación del Ejército, ya que algunos de estos equipos fueron traspasados a la Policía Nacional y tres más resultaron accidentados en el desarrollo de operaciones en la lucha contra el narcotráfico durante el tiempo que duró el Plan Colombia. En el caso de los UH-60, de los 16 helicópteros que se recibieron en total, se nacionalizaron 15, ya que una de estas aeronaves se accidentó igualmente ejecutando operaciones en los años previos. En cuanto a la flota de UH-1N, de estas aeronaves tan solo se nacionalizaron 16, las demás fueron puestas a disposición de la Policía Nacional, según instrucciones del gobierno norteamericano (Rojas Romero, comunicación personal, 25 de abril de 2016) (tabla 2).

Tabla 2. Proceso de nacionalización del Plan Colombia en el Ejército, 2007-2012

Proceso de nacionalización por años				
Año	UH-60L	UH-1H	UH-1N	Total
2007	2	7	0	9
2009	0	0	11	11
2010	5	0	5	10
2011	0	8	0	8
2012	8	8	0	16
Total	15	23	16	54

Fuente: Elaboración propia con base en el informe de nacionalización entregado por Narcotics Affairs Section (NAS) del Departamento de Estado de los Estados Unidos en Colombia a la División de Aviación Asalto Aéreo en el 2015

Como parte del programa diseñado para la nacionalización con la Brigada de Aviación del Ejército, a partir del 2004 estaba prevista una reducción en el personal contratista que el Departamento de Estado tenía dispuesto

para apoyar en la operación y mantenimiento de las aeronaves (US GAO, 2008). En este sentido, Colombia debió asumir de manera paulatina, a partir de ese momento, estas responsabilidades con los helicópteros. Asimismo, el personal de contratistas que desempeñaba funciones de vuelo y de mantenimiento se redujo de manera paulatina durante estos años, hasta que se logró cubrir el 100 % con personal militar de la Aviación del Ejército (Rojas Romero, comunicación personal, 25 de abril de 2016). Al terminar el proceso de nacionalización del Programa de Helicópteros del Plan Colombia, se había entrenado y certificado un total de 1275 personas, distribuidas como se muestra en la tabla 3.

Tabla 3. Personal capacitado por el Programa de Helicópteros del Plan Colombia

Personal entrenado y certificado por PCHP	
Pilotos de helicóptero	418
Artilleros de helicóptero	419
Mecánicos de aviación	275
Especialistas para apoyo de talleres	84
Personal de logística de aviación	42
Especialistas de armamento aéreo	37
Total	1275

Fuente: Elaboración propia con base en el informe de nacionalización entregado por Narcotics Affairs Section (NAS) del Departamento de Estado de los Estados Unidos en Colombia a la División de Aviación Asalto Aéreo en el 2015

Un elemento importante dentro de los compromisos adquiridos por el Ejército colombiano en el programa de nacionalización de las aeronaves del Plan Colombia hacía referencia a que estos equipos pasaban a los cargos de la Aviación del Ejército, con la condición de mantenerse en la lucha en contra del narcotráfico. Bajo esta cláusula, el gobierno de los Estados Unidos se reservaba el derecho de propiedad en caso de no observar tal aplicación, con la posibilidad de poder destinarlos a una ubicación diferente, en otras palabras, retirar las aeronaves del dominio del Ejército colombiano (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020).

6.8 Crecimiento de la unidad de Aviación

Como se mencionó anteriormente, después del Destacamento Aéreo del Ejército se activó la Brigada de Aviación N.º 25, conformada por un Batallón de transporte Aéreo, un Batallón Aerotático (que más adelante cambió su nombre a BAHEL) y un Centro de Instrucción y Entrenamiento. Dentro del BAHEL, se estaba incrementando la cantidad de aeronaves y de personal, especialmente debido al apoyo del Plan Colombia. Hasta 1999, la Aviación del Ejército tan solo contaba en sus filas con 422 miembros, mientras que para finales del 2002, apenas con tres años de iniciado el Plan Colombia, este número se había elevado a 1001 personas, en su gran mayoría integrantes del BAHEL, debido a que era la unidad que más aeronaves tenía (Tovar Cabrera, 2018). Precisamente, este continuo incremento de personal llevó a que, para finales del 2006, solamente en el Batallón de Helicópteros estuvieran concentrados 1700 aviadores y cerca de un centenar de aeronaves (ESAVE, 2015).

Ante esta situación, el Comando del Ejército autorizó la activación del Comando Operativo de Aviación (COAVE), a partir del 30 de agosto del 2007, mediante la Disposición N.º 00019¹³ que, además de crear este nuevo comando, activó cuatro unidades tácticas dentro del COAVE, una por cada equipo de vuelo: Batallón de Aviación N.º 2 (UH-60), Batallón de Aviación N.º 3 (MI-17), Batallón de Aviación N.º 4 (UH-1N) y Batallón de Aviación N.º 5 (UH-1H). De esta manera, el Batallón de Helicópteros fue desactivado para darle paso a una nueva unidad de mayor magnitud. Asimismo, esta Disposición del Comando del Ejército creó otros tres batallones que fueron adscritos a la Brigada de Aviación N.º 25: el Batallón de Mantenimiento de Aviación (BAMAV), el Batallón de Servicios y Apoyo para la Aviación (BASAV) —más tarde denominado BASPA25— y el Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento de Aviación (BETRA) (figura 114). Otro cambio que se dio durante esta época fue que el Batallón de Transporte Aéreo (BATAE) pasó a denominarse Batallón de Aviación N.º 1 (Aviones).

13 La Disposición N.º 00019 del 30 de agosto de 2007 emitida por el Comando del Ejército fue avalada por la Disposición N.º 039 del 19 de septiembre de 2007 del Comando General de las Fuerzas Militares y por la Resolución N.º 4228 del Ministerio de Defensa, firmada el 5 de octubre del mismo año (ESAVE, 2015).

Con esta nueva organización del Arma de Aviación ocurrida en el segundo semestre del 2007, la estructura quedó conformada de la siguiente manera: como máxima unidad estaba la Brigada de Aviación N.º 25, cuyas unidades subordinadas eran el BAAV1, BAMAV, BASAV, BETRA y el COAVE; este último a cargo del BAAV2, BAAV3, BAAV4 y BAAV5. El rápido crecimiento de la unidad de Aviación ocurrido en 2007 estuvo acompañado también por la adquisición de más aeronaves: además de la llegada del Plan Colombia y los helicópteros que este trajo a la Aviación del Ejército, entre el 2002 y el 2009 se adquirieron 15 UH-60L y 12 MI-17 con recursos del presupuesto nacional (DNP, 2013). Todo esto ocurrió en el marco del programa de seguridad democrática vigente para esa época, en el gobierno del expresidente Álvaro Uribe Vélez entre los años 2002 y 2010. Dicho programa se caracterizó por fortalecer la fuerza pública y, en particular, su capacidad para desarrollar operaciones de gran envergadura, especialmente en el sur del país en contra de las FARC, como fue el caso del Plan Patriota (Pataquiva García, 2009).

Figura 114. Fotografía aérea de la ceremonia de activación del COAVE y las nuevas unidades tácticas de aviación en el Campo Aéreo del Ejército "Teniente General Gustavo Rojas Pinilla" (Tolemaida, enero de 2008).

Fuente: Brigada de Aviación N.º 25, archivo fotográfico institucional



Este crecimiento de la Aviación del Ejército también estuvo acompañado por una importante inversión en nuevas instalaciones para las unidades. Durante el 2007, en el Campo Aéreo “Teniente General Gustavo Rojas Pinilla” en Tolemaida se construyó un edificio para las labores administrativas del nuevo Comando Operativo de Aviación, que también sirvió de sede para algunas de las nuevas unidades tácticas activadas ese mismo año; estas instalaciones en la actualidad sirven de sede para la Brigada de Aviación N.º 25. De la misma manera, durante estos años se observó un crecimiento en la infraestructura de mantenimiento, con nuevos hangares modulares que llegaron de la mano del Plan Colombia, así como con una importante ampliación de la plataforma para el estacionamiento de los helicópteros.

Por otra parte, en Bogotá se había realizado un comodato con la administración del Aeropuerto El Dorado para finales de 1996, mediante el cual se permitió el empleo de unos terrenos en la zona general de aviación (Valbuena Farfán, comunicación personal, 20 de abril de 2020), donde se realizaron construcciones para la unidad de ala fija. Unos años más tarde, los terrenos en comodato se ampliaron, y se permitió la adecuación y construcción de otras instalaciones, como la Escuela de Aviación del Ejército, que, a partir de 2004 se trasladó de Tolemaida a la capital de Colombia, ya que en ese mismo año pasó a formar parte del Centro de Educación Militar (CEMIL), unidad que concentra las escuelas de las diferentes Armas que integran el Ejército Nacional.

En definitiva, fue fundamental el apoyo del gobierno nacional (como parte de la política de seguridad democrática y del Plan Colombia) al Ejército y, específicamente, al Arma de Aviación no solo por la asignación de un importante número de aeronaves de ala rotatoria, sino por el efecto directo en la profesionalización del Arma y del personal que la integraba. En efecto, día tras días se contaba con mayor reconocimiento por las capacidades demostradas en el desarrollo de misiones de aviación en apoyo a las operaciones realizadas por el Ejército colombiano. Este fortalecimiento del Arma se veía reflejado en el incremento de la movilidad en la Fuerza, que daba como resultado nuevas capacidades en la ejecución de operaciones especiales de alto impacto estratégico a nivel nacional y, a la vez, generaba mayor confianza en un Arma que, aunque reciente, demostraba un alto nivel de preparación y profesionalismo.

Desde luego, esta capacidad de movilidad y reacción oportuna que la Aviación proporcionaba en el Ejército estaba generando un efecto positivo en los resultados estratégicos, especialmente, en contra de las FARC. Tal situación llevaba a este grupo al margen de la ley a una etapa de inflexión que, según Pizarro Leongómez (2006), sería viable solo si el Estado garantizaba la permanencia de los esfuerzos que se tenían hacia el final del primer mandato de Álvaro Uribe Vélez, escenario que en efecto ocurrió durante su segundo periodo presidencial (2006-2010).

Con el incremento en la flota de aeronaves de ala rotatoria dentro de la Aviación del Ejército, fortalecida también con la nacionalización de aeronaves al término del Plan Colombia, la Fuerza contó con una gran capacidad de movilidad que le permitió un cambio importante en la manera de efectuar las operaciones hasta finales de la década de los noventa. La logística, como aspecto fundamental al momento de planear una operación militar en contra de los diferentes grupos al margen de la ley, especialmente en regiones apartadas y de difícil acceso, era siempre un elemento que restringía la ejecución de las misiones en términos de alcance y profundidad. Desde luego, las patrullas limitaban su movimiento en la selva a la necesidad de mantenerse cerca de lugares en donde pudieran acceder a abastecimientos por vía terrestre; asimismo, el tiempo de la misión estaba determinado por la cantidad de víveres que pudieran llevar consigo las tropas. Este panorama también estaba limitado por los escasos y complicados procedimientos de apoyo aéreo de la Fuerza Aérea en esa época (Urrego, 2019). En cambio, con la gran cantidad de medios aéreos disponibles en el Ejército y el nivel de entrenamiento alcanzado por las tripulaciones, traducidos en la capacidad de movilidad para la Fuerza, este limitante paso a ser una anécdota del pasado. Prueba de esto es la ejecución de grandes operaciones que empezaron a desarrollarse durante los primeros años de este siglo, como el Plan Patriota en el sur del país, en el que de manera sostenida se atacaron las áreas base y de retaguardia estratégica de las guerrillas.

CAPÍTULO

7





Figura de la página anterior: Múltiples helicópteros en la plataforma del Campo Aéreo del Ejército "Teniente General Gustavo Rojas Pinilla" (Tolemaida), como evidencia de la gran capacidad de movilidad aérea para las tropas, objetivo principal con el que se reactivó el Arma de Aviación del Ejército de Colombia.

Fuente: División de Aviación Asalto Aéreo, archivo fotográfico institucional

7.1 Un Arma en crecimiento continuo

La primera década del siglo XXI en el Ejército de Colombia se vio marcada por una notable profesionalización de la Fuerza y un crecimiento en efectivos y equipamiento militar, producto de la necesidad de combatir un flagelo que intentaba poner en jaque al Estado a finales del siglo pasado. Esto se logró principalmente gracias al proceso de transformación sucedido a partir de la llegada del Plan Colombia en 1999 y su implementación en la lucha contra el narcotráfico y la subversión (Casilimas, 2014). Para el 2009, 14 años después de haberse reactivado el Arma de Aviación, se había pasado de un parte de aeronaves de diez aviones incautados al narcotráfico y puestos a cargo del DAE a tener una imponente flota de más de cien aeronaves, en su gran mayoría conformada por helicópteros. Sin duda, se trataba de un crecimiento exponencial que surgía paralelo al incremento en el Ejército de una capacidad de movilidad y de reacción inexistente diez años atrás.

Durante esta primera década se implementaron las operaciones especiales con aeronaves para ejecución de misiones de asalto aéreo en zonas apartadas y de difícil acceso, en las que antes era imposible su desarrollo, mediante técnicas de inserción y extracción de tropas como el descenso por rapel, sogas

rápida y SPIES (sistema de inserción y extracción de tropas especiales, por sus siglas en inglés), entre otras. Precisamente en el mes de marzo de 2003 se había creado el Comando de Operaciones Especiales del Ejército (COESE) (Ramsey, 2008), que se sumaba a la Brigada de Fuerzas Especiales ya existente para entonces. A partir de este momento, se diseñaron y ejecutaron misiones de altísima complejidad y elevado nivel de riesgo, en las que la participación del Arma de Aviación fue fundamental. Basta recordar operaciones como Neptuno en contra de alias Sonia (2004); Sol Naciente, en contra de alias el Negro Acacio (2007); Alcatraz, en contra de alias Martín Caballero (2007); o la renombrada Operación Fénix, realizada el 1.º de marzo del 2008, en la que murió Luis Édgar Devia Silva, alias Raúl Reyes, quien en su momento era considerado el segundo cabecilla del grupo terrorista FARC, encargado del esfuerzo político internacional de este grupo ilegal (Tovar Cabrera, 2018).

Se trataba de operaciones complejas, que habían empezado a consolidar el empleo de la capacidad nocturna de la Aviación del Ejército adquirida a inicios de 1999. En efecto, después de años de entrenamiento y experiencia, que se sumaban al uso de equipos de última tecnología e innovación de inteligencia militar, más la implementación del esfuerzo conjunto de las Fuerzas Militares a la hora de combatir a las guerrillas y el narcotráfico¹, estas operaciones le proporcionaron reconocimiento a nivel internacional como “la Aviación de Ejército más poderosa de Sudamérica” (Alfonzo, 2012, p. 25). Con esta nueva capacidad dirigida especialmente contra los objetivos de alto nivel estratégico de los denominados grupos terroristas, el Arma de Aviación había dado muestra de un crecimiento y profesionalización acelerada que aún no se detenía frente a los constantes requerimientos en temas de seguridad exigidos por el gobierno al Ejército nacional. Así, las operaciones regulares de las Fuerzas Militares con esfuerzos a gran escala, como las llevadas a cabo a partir de 2003 con la creación de la Fuerza de Tarea Conjunta “Omega” en el sur del país para generar un punto de inflexión definitivo (CEHEJ,

1 Durante la primera década del siglo XXI, las Fuerzas Militares de Colombia dieron un giro importante en el desarrollo de operaciones militares, al integrar de manera conjunta los esfuerzos y capacidades del Ejército, la Armada, la Fuerza Aérea e incluso la Policía Nacional (Rodríguez Triana, 2012), con lo cual se fortaleció la efectividad en la lucha contrainsurgente que, para finales del siglo pasado, no se tenía. Este concepto de operaciones conjuntas empezó a dar importantes resultados en la lucha contra los flagelos del narcotráfico y el terrorismo en el país.

2015), tuvieron en la Aviación del Ejército un elemento importante para darle profundidad y sostenimiento a las operaciones realizadas por esta unidad militar ante la magnitud del territorio y la complejidad de la amenaza (Flórez Henao, 2012).

Para el 2009, la Brigada de Aviación N.º 25 ya contaba con un mayor número de aeronaves de ala rotatoria que la Fuerza Aérea o la Policía Nacional y Tolemaida se había convertido en la organización de helicópteros más grande de la región (Alfonzo, 2012). Las unidades tácticas del Comando Operativo de Aviación, activado en 2007, habían crecido en capacidad y experiencia, así como en número de efectivos y, para ese momento, ya se había recibido cerca del 35 % de las aeronaves dentro del proceso de nacionalización del Plan Colombia (Rojas Romero, comunicación personal, 25 de abril de 2016). La Brigada de Aviación N.º 25 del Ejército contaba, además, con el control de los campos aéreos en Larandia y Saravena, en donde permanentemente se llevaban a cabo misiones en apoyo a la lucha contra el narcotráfico, como parte del compromiso del Plan Colombia firmado con el gobierno norteamericano (Murillo Gallo, comunicación personal, 16 de marzo de 2016).

En razón al incremento de la flota de aeronaves, y para una mejor organización y diferenciación, fue necesario reajustar los números de matrícula de estas (tanto de ala fija como de helicópteros) por parte de la sección técnica de la Brigada de Aviación N.º 25. A partir de 2009 se pasó de usar tres dígitos a cuatro en el número de identificación de cada aeronave: a los aviones se les asignó la serie 1000, a los UH-60 la serie 2000, a los MI-17 la serie 3000, a los UH-1N la serie 4000 y a los equipos Huey la serie 5000. El cambio consistió agregarle el 1, 2, 3, 4 o 5 al inicio del número de matrícula anterior, tomando como base el número del batallón de vuelo al que pertenecía cada aeronave; por ejemplo, el helicóptero UH-1N perteneciente al BAAV-4, que anteriormente tenía asignada la matrícula EJC-200, se le antepuso el número cuatro, pasando a identificarse como EJC-4200, y así se hizo con las demás aeronaves pertenecientes a las demás unidades tácticas (Oliveros Berrío, comunicación personal, 21 de mayo de 2020). Efectivamente, la asignación inicial de números de matrícula no alcanzó a dimensionar la cantidad de aeronaves y la variedad de equipos de vuelo que llegarían con el paso de los años a la Aviación del Ejército.

7.2 Nuevas unidades de Aviación para consolidar el Arma

La gran cantidad de recursos humanos y materiales dentro de la Aviación del Ejército requería una organización de mayor nivel que se encargara de la supervisión en la ejecución de misiones propias del Arma y que liderara el proceso de proyección de esta. Así, el 3 de septiembre del 2009, el Comando del Ejército ordenó la creación de la División de Aviación, mediante la Disposición 0037, aprobada por la Disposición 049 del Comando General el 6 de octubre del mismo año (ESAVE, 2015), con lo cual recibió formalmente la denominación de División de Aviación del Ejército Nacional (y la sigla DIVAV), con sede en Bogotá (Ejército de Colombia, 2009).

Pese a la intención del Comando del Ejército, esta unidad operativa mayor no se activó inmediatamente debido a que, para ese momento, no se había obtenido la autorización del Ministerio de Defensa Nacional, por lo cual continuó funcionando con la Brigada 25 como máxima unidad de Aviación (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020); sin embargo, con esta Disposición del Comando del Ejército se establece el hito histórico de creación de la División de Aviación. Además, con la misma Disposición 0037 de 2009, se ordenaba también la creación de una nueva unidad táctica bajo el mando directo de la División, encargada de la ejecución de misiones especiales de aviación. El Batallón de Operaciones Especiales de Aviación (BAOEA), como se denominó en ese momento, tenía la responsabilidad de apoyar el Comando Conjunto de Operaciones Especiales (CCOES), unidad del Comando General de la Fuerzas Militares que, desde el 2007, estaba liderando las grandes operaciones contra los objetivos estratégicos de las organizaciones al margen de la ley (Bedoya Lima, 2011). Por otra parte, la Disposición 0037 también ordenaba la creación de ocho nuevos Batallones de Movilidad y Maniobra de Aviación (BMMA), unidades tácticas ubicadas geográficamente en cada una de las ocho divisiones del Ejército para el control operacional de aviación, y para la gestión y apoyo de los requerimientos de las unidades en cada jurisdicción. Sin embargo, debido a la falta de la aprobación en su momento por parte del Ministerio de Defensa, esta activación de las unidades (BAOEA y BMMA) no se pudo concretar en ese mismo año.

A pesar de lo ocurrido, dos meses después se presentó un evento que aceleró el apoyo del Ministerio de Defensa para activar la División de Aviación. En pleno proceso de nacionalización del Plan Colombia (2007-2012), el empleo de los medios aéreos dispuestos para el Ejército en la lucha contra el narcotráfico había sido priorizado por el Comando Superior para atacar los cabecillas de las guerrillas, considerados como objetivos estratégicos en la lucha contra el terrorismo a nivel nacional. Desde luego, estas grandes operaciones que se estaban llevando a cabo en los últimos años habían requerido de una participación importante de aeronaves, especialmente helicópteros, incluyendo aquellos que hasta el 2009 ya se habían nacionalizado.

Para finales del 2009, Dan Foote, jefe del NAS (Narcotics Affairs Section) en Colombia, llamó al brigadier general Javier Rey Navas —quien para ese momento se desempeñaba como comandante de la Brigada de Aviación N.º 25— para hacerle saber sobre la preocupación que tenía la Embajada de Estados Unidos en cuanto al empleo de aeronaves del Plan Colombia en otras prioridades (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). En reunión en la oficina de Foote, este le informó a Rey sobre la intención de retirar el apoyo de helicópteros del Plan Colombia para pasarlos a la Policía Nacional y continuar desde esa institución con las operaciones de lucha contra el narcotráfico. El general Rey de manera improvisada tomó una servilleta del escritorio y dibujando sobre ella le expresó lo siguiente: “¿Y si yo cojo la Brigada 25 y la uno con la Brigada Contra el Narcotráfico y creo una División de Asalto Aéreo?” De manera escéptica, Dan Foote cuestionó si esa idea ya estaba aprobada, a lo que Rey respondió positivamente que se encontraba en trámite en el mando superior (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). El funcionario norteamericano recibió con optimismo esta conversación, afirmando que recomendaría que las aeronaves continuaran en el Ejército una vez se observara el documento que certificaba lo que Rey afirmaba (Tovar Cabrera, 2018).

Desde luego, esta idea de integrar las dos unidades operativas menores había surgido de manera improvisada y se había plasmado sobre una simple servilleta, pero el Comando del Ejército no tenía conocimiento alguno de esta. No obstante, dada la gravedad de lo que significaba perder las aeronaves del Plan Colombia —que representaban el 50% del total de los helicópteros

con los que contaba la Aviación del Ejército para ese momento—, el general Rey, con la servilleta en la mano, informó de lo sucedido al general Óscar González Peña, comandante del Ejército, quien de inmediato lo apoyó en la intención de conformar esta nueva División para asegurar la permanencia de las aeronaves. Igual suerte corrió al informar al general Fredy Padilla De León, comandante general de las Fuerzas Militares de Colombia y posteriormente con el ministro de Defensa.

Puesto que la unidad prevista por la Disposición 0037 de 2009 apenas se estaba consolidando, la idea inicial de contar con una división exclusiva de aviación se modificó, incluyendo en su nueva estructura a la Brigada Especial Contra el Narcotráfico para conformar la unidad operativa mayor, que quedaba designada como División de Aviación Asalto Aéreo (DAVAA). En este sentido, el Comando del Ejército emitió la Disposición 0036 del 11 de octubre de 2010, por medio de la cual modificó la disposición anterior del 2009 y cambió la denominación de DIVAV por DAVAA (ESAVE, 2015). Así, se formalizó la BRCNA dentro de la unidad de aviación, la Brigada N.º 25 con sede ahora en Tolemaida —que asumió la estructura del COAVE— y una nueva unidad encargada de las responsabilidades de mantenimiento y abastecimiento de la Aviación, denominada Brigada de Aviación N.º 32 (BRIAV32), con sede en Bogotá. Precisamente esta última unidad operativa menor asumió los batallones de mantenimiento de aviación que se habían creado en 2007.

Durante el mes de agosto, con la llegada del general Alejandro Navas Ramos al Comando del Ejército, antes de la promulgación de la Disposición 036, se tomó la decisión de incluir también la Brigada de Fuerzas Especiales (BRFER). Esta medida fue tomada en último momento, ya que existía la solicitud del general de la Fuerza Aérea Tito Saúl Pinilla —quien acababa de recibir el mando del Comando Conjunto de Operaciones Especiales (CCOES)— de incluir en este último a la BRFER, unidad insigne del Ejército que, para ese momento, no se encontraba asignada a ninguna División dentro de la Fuerza (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020). Ante esta situación, el general Navas, comandante del Ejército, ordenó que la BRFER también pasara a conformar la organización de la División de Aviación Asalto Aéreo del Ejército a partir de este año. Con la Disposición 0036 del 11 de octubre

de 2010, se materializó la activación del BAOEA y de los BMMA², unidades que se habían considerado desde el año anterior en la Disposición 0037. Estos nuevos Batallones de Aviación se constituyeron, a partir de entonces, en las unidades con la responsabilidad operacional de planear y ejecutar las misiones de aviación en apoyo al Ejército en todo el territorio nacional. Más adelante, esta responsabilidad generaría la necesidad de conformar una nueva Brigada de Aviación.

El continuo crecimiento de la Aviación llevó a que, en agosto del 2011, en el marco de la celebración del decimosexto aniversario de la reactivación del Arma, se inaugurara un nuevo campo aéreo, esta vez, en la ciudad de Bogotá. Este campo aéreo comprendió las instalaciones de la DAVAA, BRIAV32, BAAV1, BAAAS y ESAVE, y recibió el nombre del general José Joaquín Matallana Bermúdez, ilustre oficial del Ejército que durante la pasada década de los setenta contribuyó incansablemente, desde los diferentes cargos ocupados, a desarrollar los primeros pasos en la consolidación para la reactivación del Arma años más tarde. En memoria de Matallana Bermúdez, se desveló una estatua suya durante la ceremonia de inauguración de este campo aéreo (ESAVE, 2015).

Ante este crecimiento en la organización del Arma entre 2009 y 2010, se llevaron a cabo ampliaciones de infraestructura y la construcción de nuevas instalaciones, como el edificio de dos pisos para el funcionamiento de la nueva Brigada de Aviación N.º 32 en la ciudad de Bogotá. Este proyecto se edificó en los terrenos que se habían asignado en comodato por parte de la administración del Aeropuerto El Dorado desde la década de los noventa y se inauguró en el primer semestre del 2010. En el 2011 se continuaron los esfuerzos para ampliar la infraestructura de la División de Aviación Asalto Aéreo, y se construyó un nuevo edificio para esta unidad operativa mayor, entre la recién entregada obra de la sede administrativa de la BRIAV32 y las instalaciones de la Escuela de Aviación del Ejército que se habían construido desde el 2004 (figura 115). De esta manera, hacia finales del 2011 la sede de la DAVAA dejó de funcionar en las antiguas instalaciones que habían sido ocupadas por

2 Inicialmente, los Batallones de Movilidad y Maniobra de Aviación recibieron la asignación de la sigla BAMAA, sin embargo, a partir del 2015, esta sigla fue modificada por parte del Comando del Ejército ante la similitud con otras unidades tácticas. Por tal razón estos batallones se identificaron con la sigla BMMA, seguida por el número respectivo del 1 al 8.

el Destacamento Aéreo desde enero de 1996 en la Puerta 6 del Aeropuerto El Dorado. Allí quedó funcionando la recientemente activada Jefatura de Aviación, unidad administrativa encargada de los asuntos contractuales del Arma y que dependía directamente del segundo comandante del Ejército. Esta jefatura asumió la responsabilidad que hasta ese momento había estado en cabeza del comandante de la DAVAA (Rey Navas, comunicación personal, 10 de abril de 2020).



Figura 115. Instalaciones inauguradas y ocupadas por la División de Aviación Asalto Aéreo a partir del 2011. Fuente: División de Aviación Asalto Aéreo, archivo fotográfico institucional

En junio del 2014, el Comando del Ejército dispuso la creación y activación de una nueva Brigada para el Arma de Aviación. Se trató de la Brigada de Aviación N.º 33, ordenada mediante la Disposición 0012 del año en mención, la cual se estableció en la ciudad de Bogotá, en el campo aéreo del Ejército “General José Joaquín Matallana Bermúdez”. A esta unidad operativa menor se le dio la responsabilidad de asumir el mando del BAOEA —que hasta ese momento dependía directamente de la DAVAA— y de los ocho BMMA activados desde el 2010, que hacían parte de la Brigada de Aviación N.º 25. Con esta medida, se retiró la responsabilidad operacional que tenía la BRIAV25 y se traspasó a la nueva BRIAV33.

Para diciembre del 2016, el Comando del Ejército ordenó la activación de la División de Fuerzas Especiales (DIVFE), evento que determinó la reorganización de las Fuerzas Especiales del Ejército como especialidad independiente (Hernández, 2018), desligándola de la División de Aviación Asalto Aéreo y convirtiéndola en una nueva unidad operativa mayor. Por su parte, ante la reciente activación de la nueva Brigada Contra la Minería Ilegal (BRCMI) ordenada por el gobierno nacional a finales del 2015, se estableció que a partir del 2016 esta pasaba a depender de la DAVAA. De esta manera, en la actualidad la División de Aviación Asalto Aéreo cuenta en su organización con la BRIAV25, la BRIAV32, la BRIAV33, la BRCNA y la BRCMI.

7.3 La consolidación de una capacidad en el Ejército

Desde mediados de la primera década del presente siglo, el Ejército de Colombia vio fortalecida su capacidad de movilidad y maniobra a través del crecimiento de su Aviación. La cantidad de aeronaves, especialmente helicópteros, y la gran experiencia adquirida por las tripulaciones eran reconocidas a nivel nacional e internacional por su destacada participación en las grandes operaciones que realizaban las Fuerzas Militares de Colombia. El reabastecimiento periódico de las tropas en el Ejército que para los años noventa era considerado como un tema crítico, ya que el transporte terrestre tan solo cubría el 33% de los requerimientos logísticos de las tropas (Dávila et al., 2000), presentó una notoria mejoría en términos de movilidad y logística como resultado de la adquisición de helicópteros (Flórez Henao, 2012). Esta fortaleza se presentaba en un escenario de enorme crecimiento del Ejército que, de las cinco divisiones y tres brigadas móviles existentes en 1999, había pasado a tener un total de ocho divisiones y 36 brigadas móviles activas en 2012, distribuidas en todo el territorio nacional. El sostenimiento del pie de fuerza del Ejército en cuanto a los constantes abastecimientos de las tropas, evacuación de heridos y enfermos, reposicionamiento y relevo de unidades en el campo de combate, así como el desarrollo de operaciones militares tales como asaltos aéreos y misiones especiales, se realizaba con el apoyo de aeronaves de la Aviación del Ejército. Operaciones como Fénix, Jaque, Sodoma y Odiseo, ejecutadas entre el 2008 y el 2011 —consideradas como las opera-

ciones militares de mayor importancia estratégica en la historia reciente del país (Gómez Parrado, 2019)—, fueron realizadas con la participación de aeronaves del Ejército colombiano.

Una capacidad que marcó la diferencia en las operaciones realizadas por el Ejército fue el empleo de lentes de visión nocturna por parte de las tripulaciones del Arma de Aviación. Aunque el entrenamiento se empezó a desarrollar a partir de finales de 1998, específicamente con las aeronaves UH-60 del Batallón Aerotáctico (BATCO) en Tolemaida, su empleo en operaciones se empezó a reflejar en los apoyos aéreos realizados durante 1999. Como se mencionó anteriormente, la capacidad nocturna de la Fuerza Aérea tan solo cubría los requerimientos de apoyo de fuego; sin embargo, los altos mandos del Ejército entendían que no podían planear abastecimientos o movimientos helicoportados, así como asaltos aéreos para ser efectuados durante la noche ante la imposibilidad de su ejecución. En este sentido, la Aviación del Ejército era conocedora de la gran necesidad de garantizarle a la tropa la disponibilidad de apoyo a sus requerimientos las 24 horas del día, y fue pionera en el desarrollo de este tipo de misiones empleando lentes de visión nocturna (Mejía Cortés, comunicación personal, 4 de mayo de 2020). Desde luego, esta capacidad que inició con las aeronaves UH-60 se fortaleció a partir del 2000 con la llegada del Plan Colombia y se amplió a los demás equipos de vuelo de la Aviación del Ejército, lo que dio lugar a la ejecución de misiones de Asalto Aéreo de gran magnitud, especialmente durante la noche, las cuales “en el 2002 se implementaron en Colombia permitiendo tener la gran capacidad de adelantar operaciones especiales” (Casilimas, 2014, p. 164).

A partir del 2002, con la capacidad nocturna plenamente consolidada y el respectivo incremento de las operaciones del Ejército ya no solamente durante el día, sino también en la noche, se propició un giro de la balanza a favor del Estado al causar un evidente retroceso de las acciones terroristas de los grupos al margen de la ley, especialmente, las Farc. Esto fue posible gracias a la capacidad de reacción rápida y movilidad del Ejército en un ambicioso proceso de transformación que permitió enfrentar con éxito las estrategias de este grupo narcosubversivo (Casilimas, 2014). Mientras que en 2002 las FARC y el ELN llevaron a cabo 1645 actos terroristas, para 2008 se había presentado una considerable reducción del 85 %, con 243 acciones (Pataquiva

García, 2009). Esta involución en la intención de las FARC para lograr la intimidación del Estado a través de la guerra de movimientos tuvo como principal causa la capacidad de movilidad y reacción que, en tan poco tiempo, alcanzó el Ejército al ser dotado de medios aéreos (Pécaut, 2015). Tal capacidad fue en gran parte proporcionada por el Arma de Aviación, potenciada por el entendimiento de las tripulaciones, quienes al conocer de cerca las necesidades de sus compañeros en tierra, emprendían con gran compromiso y cohesión fraterna la misión encomendada (Urrego, 2019).

Los grandes reveses de las FARC ocasionados por las operaciones militares en su contra lograron el cometido de debilitar militarmente esta organización terrorista al punto de menguar también su intención política de tomarse el poder por la vía armada. En la entrevista para el libro *El país que se hizo posible*, concedida por Barry McCaffrey, quien se desempeñó como director de la oficina nacional de control de drogas de la Casa Blanca entre 1996 y 2001, este mencionó que el aspecto más importante para reducir el asedio de las FARC y el ELN fue la movilidad que le brindaron los helicópteros al Ejército colombiano (Sánchez Cristo, 2016). En este sentido, la movilidad puede considerarse como la clave en la evolución sufrida por la Fuerza para fortalecer su efectividad contra el accionar delictivo de los grupos terroristas; si se tiene en cuenta la basta y difícil geografía del país, así como la poca cobertura que proporcionan las vías terrestres, especialmente en las regiones apartadas, la Aviación se convirtió en la principal Arma del Ejército para maniobrar en todo el territorio nacional.

La Aviación del Ejército impactó de manera decisiva el desarrollo del conflicto a favor del Estado colombiano mediante la movilidad aérea, porque con esta capacidad se les dio a las tropas la posibilidad de llegar a cualquier sitio a lo largo y ancho del territorio nacional, por más alejado que este se encontrara. Dio la capacidad de acceso, capacidad de sostenimiento de las operaciones, así como también de una alta movilidad y flexibilidad a las operaciones militares, permitiendo e incrementando la capacidad de control territorial por parte del gobierno y la implementación misma del Estado. (Casilimas, 2012, p. 164)

Desde luego, esta capacidad aérea en el Ejército encontró otros ámbitos de aplicación en el marco del apoyo humanitario requerido ante la ocurrencia de eventos de calamidad por causa de fenómenos naturales. No en pocas ocasiones, el Arma de Aviación ha tenido que ser empleada con sus capaci-

dades distintivas para atender hechos que han desbordado a las autoridades civiles: incendios forestales, desbordamiento de ríos y avalanchas, entre otros, han puesto a prueba satisfactoriamente las capacidades de la Aviación del Ejército. Estos casos se han registrado no solamente a nivel nacional —como el terremoto ocurrido en Armenia en enero de 1999, en el que se dispuso la participación de helicópteros para la atención del desastre con el movimiento de carga en ayuda humanitaria (Marulanda Marín, comunicación personal, 2 de diciembre de 2019)—, sino también en apoyo a países de la región —como el desastre natural ocasionado por el huracán Stan en Guatemala en el 2003 (Tovar Cabrera, 2018) y la fuerte temporada invernal que azotó a Perú en 2017 (*El Espectador*, 2017, marzo 21)—.

Por otra parte, la evolución del conflicto y la necesidad de las tropas de una mejor visualización del campo de combate hizo que durante el 2012 se contratara la adquisición de aeronaves remotamente tripuladas, con el fin de proveer mayor capacidad de maniobra a las unidades en el desarrollo de las misiones tácticas en el terreno. De esta manera, en enero de 2013 llegaron los primeros dos sistemas, cada uno de ellos compuesto por tres aeronaves RQ-11B Raven de fabricación norteamericana, mientras que paralelamente también se conformó el primer grupo de operadores seleccionados del personal de la División de Aviación Asalto Aéreo, quienes recibieron la capacitación por parte de la casa fabricante de estos equipos, en Paipa, Boyacá (Jiménez Montañez, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Este grupo integró una nueva unidad fundamental dentro del Batallón de Aviación N.º 1 (BAAV1) a partir de abril del 2013, y se inició un programa de entrenamiento para más operadores de los equipos Raven, denominados entonces SANMT (Sistemas de Aeronaves no Tripuladas para la Maniobra Terrestre), cursos realizados por la Escuela de Aviación del Ejército (ESAVE) (figura 116). Durante el 2015, con un total de 15 Raven, la compañía fue trasladada para integrar el Batallón de Operaciones Especiales (BAOEA), donde continuó apoyando las operaciones desarrolladas por las Divisiones del Ejército Nacional y se cambió su denominación a SMART (Sistemas Multimisión de Aeronaves Remotamente Tripuladas), esto último como producto de un ejercicio de revisión estratégica e innovación que se realizó en 2017 liderado por la DAVAA.



Figura 116. Primer grupo de operadores de aeronaves Raven con los primeros equipos de este tipo que llegaron al país. Este personal integraba la compañía de no tripulados del BAAV1 (Plaza de Armas del Campo Aéreo "General José Joaquín Matallana Bermúdez", 2013).

Fuente: Johan Jiménez Montañez, archivo fotográfico personal

La rápida evolución del Arma permitió que en 2014 ingresara la primera oficial de arma con mando de tropa egresada de la Escuela Militar de Cadetes, para desempeñarse como piloto dentro de la Aviación del Ejército (Ejército de Colombia, 2018). La participación femenina en cargos de pilotaje dentro de la Aviación se había limitado a la corta estadía por un par de años de la teniente Orfilia Páez a finales de la década de los noventa, no obstante, se trataba de una oficial del cuerpo administrativo. Lo mismo ocurrió con la participación de la piloto civil Aura Isabel Álvarez, contratada bajo la figura de trabajadora oficial a finales del siglo pasado, quien después de pocos años pasó a cumplir labores como docente de la ESAVE. Ambas pilotos desempeñaron funciones en aeronaves de ala fija.

Así mismo, desde 1995 había iniciado la participación de las mujeres en el DAE, con el ingreso de suboficiales femeninas para integrar los cursos de mantenimiento que se dieron a partir de ese año y que continuaron de manera permanente en los años siguientes. Algunas de estas mujeres cumplieron funciones de vuelo dentro de la Aviación del Ejército, desempeñándose eventualmente como tripulantes de aeronaves UH-60L, MI-17 y UH-1N, y desarrollando principalmente actividades como técnicos de mantenimiento en ala fija y ala rotatoria, así como responsabilidades de control de tránsito aéreo (ESAVE, 2015). Sin embargo, en 2014, con la llegada a la División de Aviación Asalto Aéreo de la subteniente Ingrid Yuliana Arango Calderón — oficial de Arma de Comunicaciones egresada de la ESMIC en diciembre del 2011 y parte del primer grupo de oficiales femeninas con mando de tropa del Ejército colombiano (Arango Calderón, comunicación personal, 23 de mayo de 2020)—, se hizo propicio por primera vez la participación de oficiales femeninas de Arma como pilotos del Ejército, particularmente en aeronaves de ala fija, lo que permitió la llegada de nuevas mujeres para desempeñar esta función. Arango había realizado curso básico de ala fija en la Escuela de Aviación de la Policía Nacional, ubicada en la población de Mariquita (Tolima) desde el año 2013, e ingresó al Batallón de Aviación N.º 1 a partir de 2014, tras concluir su entrenamiento inicial con la Policía.

De manera semejante, durante el 2017 ingresó la segunda oficial del Ejército a realizar curso básico de ala rotatoria en la Escuela Conjunta de Helicópteros de las Fuerzas Armadas, ubicada en la base aérea CACOM4 de la Fuerza Aérea. Se trató de la subteniente Viviana Yesenia Forero Moncada quien, después de graduarse como piloto en abril del 2018, fue la primera mujer en desempeñarse como piloto de helicóptero en el Ejército, asignada específicamente al equipo UH-60L (Ejército de Colombia, 2018). De esta manera se consolidó la importante participación femenina dentro del grupo de pilotos del Ejército, lo que permitió el ingreso paulatino de más mujeres oficiales durante los últimos años para desempeñar esta función, que se suma a la de las demás mujeres oficiales y suboficiales que venían desarrollando la fundamental labor de soporte logístico dentro del Arma.

7.4 Proyección del Arma

Regresando a los inicios de la segunda década del presente siglo, a partir del segundo semestre del 2011 se presentó un proceso de transformación en el sector defensa en Colombia, liderado por el recién posesionado ministro, Juan Carlos Pinzón Bueno. Se trató de un ejercicio de revisión interna en el Ejército, que permitió en los siguientes años otra serie de ejercicios tales como el Comité Estratégico de Transformación e Innovación (CETI), desarrollado en 2012, y el Comité Estratégico de Diseño del Ejército del Futuro (CEDEF), en 2013 (Rojas, 2017). Precisamente en el desarrollo de este último, la División de Aviación Asalto Aéreo ordenó llevar a cabo de manera paralela al interior del Arma el Comité Estratégico de Transformación e Innovación (CRE-i 1 DAVAA) entre abril y julio del 2013 (DAVAA, 2013). Este comité realizado en la Aviación centró sus esfuerzos en presentar un plan estratégico de mejora en los procesos y procedimientos para optimizar los recursos y mejorar la efectividad.

En los años siguientes, el Ejército continuó con el propósito de estructurar los ejercicios llevados a cabo en los años anteriores, lo que dio como resultado en 2016 la presentación del Plan Estratégico de Transformación del Ejército del Futuro (PETEF), con el que se proyectaba a la Fuerza en escenarios futuros hasta el 2030. En el marco de este Plan se llevó a cabo, desde el segundo semestre del 2015, un nuevo ejercicio de revisión estratégica dentro de la Aviación (CRE-i 2 DAVAA). En este segundo ejercicio, finalizado en los primeros meses del 2016, se alinearon las capacidades de la División y se ajustaron al PETEF y a la proyección del Ejército en el desarrollo de nuevos escenarios, entre los que se contempló el internacional (DAVAA, 2016).

Precisamente una de las actividades que consolidó la imagen de la Aviación del Ejército Colombiano hacia los países de la región y de otros continentes fue la Conferencia Internacional de Aviación de los Ejércitos - Colombia 2015 (CIAVEC), llevada a cabo entre el 22 y el 24 de septiembre de dicho año en la ciudad de Bogotá, en el marco de la celebración de los veinte años de reactivación del Arma. Este evento buscó compartir experiencias y fortalecer los lazos de amistad entre más de 25 delegaciones de países asistentes, entre los que se encontraban Francia, Rusia, Alemania, Reino Unido, España, Estados Unidos, Brasil, México y Perú, entre otros (Barrios Jiménez,

comunicación personal 23 de mayo de 2020). Esta conferencia internacional también contó con una serie de eventos llevados a cabo en el Fuerte Militar de Larandia y Tolemaida, donde se dio muestra de las capacidades operacionales adquiridas por la Aviación del Ejército en los últimos años, capacidades que fueron reconocidas ampliamente durante las diferentes participaciones de los expositores de los países invitados. Los grandes resultados obtenidos en CIAVEC 2015 permitieron que esta conferencia se llevara a cabo por segunda vez el año siguiente, con la participación para esta ocasión de más de 30 países, con lo cual se tuvo la oportunidad de conocer en conferencias de primer nivel la participación de las Aviaciones de los Ejércitos asistentes en operaciones contra amenazas transnacionales.

También durante 2016, como resultado del CRE-i 2 DAVAA, se estructuró en el comando de la División de Aviación Asalto Aéreo un nuevo proyecto de organización, en el que se creó el Centro de Excelencia de Aviación (CEAVE). Este centro se fundamentó en el objetivo de hacer más eficientes y seguros los procedimientos de operación, integrando a partir de ese momento bajo una misma dependencia las áreas de entrenamiento, capacitación, estandarización, alistamiento para el combate, seguridad operacional y lecciones aprendidas (DAVAA, 2016). De esta forma, el CEAVE fue inaugurado por parte del comandante del Ejército en el mes de enero de 2017, en ceremonia llevada a cabo en el Campo Aéreo “General José Joaquín Matallana Bermúdez”.

También en 2017 se puso en marcha el Centro Logístico de Aviación Ejército (CLAVE), unas amplias instalaciones destinadas al apoyo logístico, que entraron en operación a partir del mes de agosto del año en mención en el Campo Aéreo del Ejército “Teniente General Gustavo Rojas Pinilla”, en el Fuerte Militar de Tolemaida (figura 117). Este importante proyecto se había emprendido desde el 2013, con la participación del cuerpo de ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, en una amplia zona de 9000 metros cuadrados bajo una sola cubierta, con capacidad para proveer almacenamiento de repuestos para 150 aeronaves (Álvarez Serrato, comunicación personal, 20 de mayo de 2020). A partir de la puesta en funcionamiento del CLAVE, en 2017, como nueva capacidad logística, la Aviación del Ejército se posicionó como el centro de gestión de almacenamiento y reserva de componentes

más importante de la región (Pelcastre, 2017), dotando de mayor agilidad el proceso de recepción, transporte, almacenamiento, distribución y seguridad del material aeronáutico.



Figura 117. Instalaciones del Centro Logístico de Aviación Ejército en Tolemaida.
Fuente: Brigada de Aviación N.º 32, archivo fotográfico institucional

Otro evento importante dentro de la intención de proyección internacional del Arma de Aviación del Ejército ocurrió en el segundo semestre del 2017. La División de Aviación Asalto Aéreo, consciente de la intención de dar por terminada la oferta de cursos de aviación en español por parte de los Estados Unidos, cursos que durante muchos años sirvieron para la preparación de los aviadores del Ejército de Colombia, así como de varios países de Centro y Suramérica, buscó a través del Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento de Aviación (BETRA) la posibilidad de proyectar un centro de entrenamiento local, que también pudiera ofertar capacitación a los países de la región (Castillo Acosta, comunicación personal, 20 de mayo de 2020). De esta manera, con el apoyo del gobierno norteamericano, a partir de 2018 se realizaron diferentes mesas de trabajo con representantes

de la Misión Americana en Colombia y del Comando Sur del Ejército de los Estados Unidos: se hicieron unas visitas técnicas a las bases aéreas de las Fuerzas Armadas de este país con la misión de verificar las capacidades de cada uno de estos lugares y definir la ubicación del proyecto.

Como resultado de este análisis, se estableció el Campo Aéreo del Ejército “Teniente General Gustavo Rojas Pinilla” en Tolemaida como la sede del centro regional de entrenamiento (Castillo Acosta, comunicación personal, 20 de mayo de 2020). Para el desarrollo de este proyecto, se designó al BETRA, con el apoyo de las Brigadas de Aviación N.º 25 y N.º 32, para ejecutar este emprendimiento mediante un grupo de trabajo encargado del diseño y estructuración del proyecto denominado Centro de Entrenamiento Avanzado de Ala Rotatoria (CEAAR). Se tomó como referencia para este fin las escuelas de aviación del Ejército de los Estados Unidos en Fort Rucker, Alabama, y Fort Eustis, Virginia, proyectando esta capacidad en las instalaciones del BETRA (Castillo Acosta, comunicación personal, 20 de mayo de 2020). Con este propósito, las aulas de esta unidad táctica de Aviación fueron modernizadas a partir de 2019 con apoyos económicos del gobierno de los Estados Unidos y fueron dotadas con equipos audiovisuales de última tecnología para propiciar ambientes académicos de vanguardia. Así mismo, se contó con la donación de cuatro maquetas de aeronaves UH-1H por parte de la Aviación del Ejército norteamericano (figura 118), como complemento a los programas de entrenamiento de cursos de mantenimiento aeronáutico tanto actuales como proyectados por el CEAAR, equipos que llegaron inicialmente por vía aérea al Aeropuerto El Dorado y después fueron trasladados por vía terrestre hasta Tolemaida.

Este proyecto se consolidó a partir de julio del 2019, con el inicio del primer curso del centro de entrenamiento, integrado por diez alumnos nacionales (cinco del Ejército, tres de la Armada y dos de la Policía). El inicio de cursos para personal extranjero, como parte de la amplia oferta académica a países de la región, está previsto para el año 2021 en los diferentes cursos de vuelo y de tierra con que cuenta el CEAAR.

En cuanto a la proyección de nuevas aeronaves para el Arma de Aviación, el Plan Maestro de Flota (PMF) desarrollado en 2018 por la División de Aviación Asalto Aéreo, tiene contemplado un proyecto de relevo de equipos en



Figura 118. Ingreso al Fuerte Militar de Tolemaida de una caravana con fuselajes de cuatro UH-1H (Huey) donados por el Ejército de los Estados Unidos, para ser empleados como maquetas en cursos del CEAAR. Fuente: Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento, archivo fotográfico institucional

el que se visualizan diferentes opciones que en la actualidad se encuentran en estudio para la aprobación de presupuesto ante el gobierno nacional (DAVAA, 2018). Al término de este ejercicio de investigación, la Aviación del Ejército de Colombia cuenta con una importante flota de aeronaves, compuesta por 26 aviones y 112 helicópteros (DAVAA, 2020). Esta capacidad se suma a la experiencia adquirida por sus tripulaciones y personal de mantenimiento y soporte logístico, así como su despliegue a través de las unidades que la integran a lo largo de todo el territorio nacional; pero la Aviación del Ejército es un referente en la región no solo en términos de expansión de sus componentes, sino por los importantes resultados operacionales alcanzados y por los invaluable apoyos en misiones de ayuda humanitaria en las que esta Arma ha participado.

CAPÍTULO

8

A MANERA DE CONCLUSIÓN





Figura de la página anterior: Ceremonia con motivo de la activación del Batallón Aerotáctico (BATCO), responsable de los nuevos helicópteros adquiridos para la Aviación del Ejército en 1997, en momentos en los que se consolidaba la reactivación del Arma (ocurrída dos años atrás) para convertirse en la gran capacidad de movilidad para la Fuerza. El presidente Ernesto Samper Pizano, en compañía del ministro de defensa Gilberto Echeverri Mejía y el alto mando militar, entrega la bandera estandarte de la Aviación del Ejército al teniente coronel Javier Rey Navas, comandante de la nueva unidad táctica. Plataforma militar CATAM, aeropuerto El Dorado (Bogotá). Junio de 1997.
Fuente: Brigada de Aviación N.º 25, archivo fotográfico institucional

Un Arma con más de 25 años de historia

8

El pasado nos resulta inteligible solamente a la luz del presente; y solo podemos comprender plenamente el presente a la luz del pasado.

Edward H. Carr

La realidad vivida en Colombia en términos de aviación hacia finales de los años veinte del siglo pasado estuvo definida, por un lado, por los importantes esfuerzos de personalidades notables de la sociedad para implantar en el país la actividad aérea comercial y, por otro, por las inquietudes del estamento militar que instaban al alto gobierno y al Ministerio de Guerra (más que al alto mando del Ejército) por seguir los pasos de la naciente aviación militar en el desarrollo de la Primera Guerra Mundial en Europa.

La aviación militar —como era denominada comúnmente la Quinta Arma del Ejército de Colombia— se trató de una nueva responsabilidad que fue recibida con efervescencia por parte de los jóvenes oficiales, suboficiales y civiles designados para conformar la Escuela Militar de Aviación en Flandes. La legislación que se promulgó por parte del gobierno nacional entre 1919 y 1922 hasta el cierre de esta escuela, así como las grandilocuentes notas de prensa dedicadas por los diarios al hacer referencia a los aviadores, daban muestra de lo novedoso de aquel emprendimiento. No obstante, ante el desconocimiento de aquel tema para los nacionales, se adoptó como referente durante esos primeros años a los países europeos, que eran considerados el

estándar a seguir no solo en el proceso de profesionalización del Ejército en la década anterior —con el presidente Rafael Reyes Prieto, quien optó por el modelo prusiano a través de la misión militar chilena—, sino en los diferentes aspectos propios de la estructuración de la nueva Arma, establecida como Quinta dentro de la Fuerza en diciembre de 1919. Al respecto, se había considerado inicialmente a Suiza como el país encargado de liderar este proceso en 1916, cuando por primera vez se pensó en crear el arma aérea tal como se podía ver por esos años en el Viejo Continente. No obstante, tras el fallido intento del presidente José Vicente Concha por activar la aviación militar en Colombia, fueron escogidos los franceses como encargados de conformar la misión militar para hacer realidad lo establecido en la Ley 126 de 1919.

En este sentido, resulta innegable concluir, en primer lugar, que la Aviación del Ejército en Colombia se creó el 31 de diciembre de 1919, tal como lo estableció la Ley 126 del año en mención firmada por el presidente Marco Fidel Suárez, documento que da fe del nacimiento de esta Arma dentro de las filas del Ejército. Ante este hecho irrefutable, es pertinente afirmar que la historia de la Aviación del Ejército —pese a celebrar en este año las bodas de plata al tomar como referencia la reactivación propiciada oficialmente en 1995— se remonta a la segunda década del siglo pasado. Ahora bien, por diversas situaciones a las que a continuación se hará referencia, el desarrollo de esta Arma llevó a que en los siguientes años se gestara cierta autonomía del mando del Ejército, lo que propició la activación de una nueva e independiente Fuerza en el estamento militar colombiano a partir de la década de los cuarenta. Empero, esta evolución inicial tuvo hechos que hacen parte de un contexto histórico mutuo para la Aviación del Ejército y la Fuerza Aérea Colombiana.

Efectivamente, en la gran mayoría de la literatura consultada sobre la aviación militar en Colombia se relaciona la creación de la sección de aviación establecida directamente bajo el control del ministro de Guerra a finales de 1920, como el momento en que dejó de ser un Arma dentro del Ejército para constituirse como una Fuerza independiente. Sin embargo, el mismo decreto que creó la sección ordenó que el personal integrante fuera tomado del mismo Ejército, tal como ocurrió a principios de 1921 con los seleccionados para integrar la escuela, tanto en la parte administrativa como en el

alumnado. Dicho personal fue extraído de las demás Armas y se mantuvo dentro del Ejército, como lo muestran las hojas de vida; incluso ocurrió lo mismo con aquellos jóvenes civiles que ingresaron como alumnos a la Escuela Militar de Aviación y se graduaron como oficiales con el visto bueno de la Escuela Militar de Cadetes, tal como lo demuestra el Decreto 2165 de 1935, en el que, entre otros, es ascendido a subteniente del Ejército Nacional al alférez Alberto Pawels, quien años después llegó al grado de general en la Fuerza Aérea.

La nutrida normatividad promulgada por el gobierno nacional durante los años veinte y treinta del siglo XX da cuenta de la continuidad del Arma de Aviación dentro del Ejército. La reglamentación de uniformes e insignias, así como los asuntos presupuestales y los traslados de personal dentro de la Fuerza, permiten confirmar esta aseveración, pese a la creciente autonomía de la Aviación militar en Colombia. Evidencia de lo anterior es el Decreto 2247 de diciembre de 1920 que, dos semanas después de la creación de la Sección de Aviación dentro del Ministerio de Guerra, ordenaba establecer una escuela militar de aviación para formar el personal necesario para el funcionamiento de la Quinta Arma del Ejército, es decir, la Aviación dentro de la Fuerza continuaba en actividad. Tres meses después, el ejecutivo emitió el Decreto 357 de 1921, en el que daba las pautas de organización de esta nueva Arma, con lo cual renovaba la certeza de la existencia de esta dentro del Ejército, a pesar de la orden de tener una sección bajo el control directo del ministro de Guerra para regular esta novedosa actividad aérea.

Sin embargo, durante 1926 con la misión técnica militar suiza en Colombia, se reafirmó la existencia de la Aviación como Arma del Ejército; con el Decreto 1025 del 19 de junio del año en mención, se propició una reorganización en la estructura del Ministerio, con la que se suprimió la Sección de Aviación creada en diciembre de 1920 y se conformó dentro de la Inspección General del Ejército una nueva sección destinada a los asuntos relacionados con la Aviación (Sección V). Así mismo, la conformación del Ejército quedó dividida en las cinco Armas (incluida la Aviación). Por su parte, en 1927 la Escuela Militar de Aviación, junto con la Escuela Militar y la Escuela de Suboficiales, se integraron dentro de los institutos de cultura militar y pasaron a depender directamente de la Inspección General del Ejército.

En segundo término, se puede concluir que, a pesar de la constante modificación en la estructura del estamento militar ocurrida por esos años —como lo evidencian los diferentes decretos emitidos al respecto—, la Aviación se mantuvo como un Arma activa dentro del Ejército Nacional, con diferentes reglamentaciones y normativas en cuanto a sueldos, uniformes y tiempo de servicio, entre otras. En este sentido, se puede observar que la Sección de Aviación, dependiente del Ministerio de Guerra, era una oficina encargada de administrar los recursos de aviación militar con los que se contaba, teniendo en cuenta lo novedoso del tema y la preocupación del gobierno por los grandes costos que representaba mantener dicha actividad en funcionamiento.

Un evento importante que determinó de manera definitiva el camino de la aviación militar hacia su consolidación y consecuente autonomía como Fuerza independiente fue el conflicto colombo-peruano, que tuvo lugar en 1932 al sur del país. El fortalecimiento y profesionalización de la aviación, en gran medida con apoyo de los pilotos alemanes de la SCADTA y con el importante incremento en medios aéreos —que finalmente propiciaron la resolución del conflicto a favor de Colombia—, hizo que esta fuera vista por el gobierno nacional como una actividad de suma importancia para la seguridad y defensa nacional. Después del conflicto, el gobierno decidió crear nuevamente una oficina independiente del Ejército encargada de la aviación militar, a la que se denominó Dirección General de Aviación. A esta nueva oficina se adscribió también a la aviación civil en 1934. Para la década de los treinta, ya quedaban pocos miembros del personal de oficiales y suboficiales que integraron inicialmente el Arma de Aviación del Ejército desde la inauguración de la escuela en Flandes. El último oficial de aquel entonces fue el mayor José Delfín Torres Durán, quien hizo parte del Arma hasta finales de 1931, cuando pasó al retiro (un año después, su servicio fue requerido nuevamente en el Ejército con ocasión del desarrollo del conflicto colombo-peruano). Para finales de los años treinta, la conformación del personal en el Arma de Aviación en su mayoría ya no era tomado de las filas del Ejército, sino que se trataba de alumnos ingresados directamente desde la sociedad civil a la Escuela de Aviación, particularmente, una vez esta fue trasladada a la ciudad de Cali. Este contexto generó una creciente diferencia de tradiciones militares que contribuyó a la autonomía de la aviación militar.

En este sentido, se puede concluir que el fortalecimiento ocurrido durante los años treinta fue clave para que el alto gobierno viera en la aviación militar un estamento de tal importancia y que, así como había sucedido ya en varios países de Europa, se le diera autonomía frente al Ejército, al designarla inicialmente bajo el control de la Dirección General de Aviación, dependiente del Ministerio de Guerra para 1932. A esto se añadía la visible diferencia en costumbres y tradiciones adquiridas en los pocos años de su desarrollo, desde 1921 a partir de la Escuela de Flandes, heredadas en gran medida de las misiones militares extranjeras que tuvieron la responsabilidad de la Escuela Militar de Aviación. Toda esta situación permitió que se gestara una nueva organización militar y dio lugar a la orden de traslado de todo el personal del Arma de Aviación orgánico del Ejército, para conformar la Fuerza Aérea Nacional en 1942, tal como lo estableció el Decreto 1680 del mes de julio del año en mención.

Una conclusión muy importante al respecto es que la Aviación, como Arma del Ejército, nunca dejó de existir a raíz de la creación de la Fuerza Aérea en la década de los cuarenta. La normatividad consultada, tanto de esos años como de los posteriores, permite establecer que la Quinta Arma nunca fue desactivada, sino que continuó de manera silenciosa pero orgánica en el Ejército colombiano. Su tradición e historia fue immortalizada, sin saberlo, en el escudo de la Escuela Militar de Cadetes, diseñado precisamente en 1942, donde se mantuvo viva a la espera de su nueva aparición. Varios esfuerzos independientes se sucedieron en los años siguientes, especialmente durante los setenta, de la mano del general José Joaquín Matallana Bermúdez. Sin embargo, sería hasta comienzos de los ochenta que se haría posible la reaparición del Arma de Aviación, esta vez, en el ideario del general Fernando Landazábal Reyes, quien de manera optimista había firmado como ministro de Defensa el Decreto 89 del 18 de enero de 1984, mediante el cual incluía de nuevo a esta histórica Arma junto a las demás del Ejército, a través del estatuto de la carrera de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares. Esta norma pretendía cristalizar los esfuerzos que se llevaron a cabo con los cursos de aviación que habían iniciado en 1983 pero que finalmente no se concretaron a raíz de la salida del general Landazábal de la cúpula militar, días después de la firma del Decreto 89. La normativa en mención fue actualizada en 1989 por

el Decreto 95 y, finalmente, en 1990 con el Decreto 1211, que fue tenido en cuenta como fundamento para que en 1995 se ordenara la organización de esta Arma en el Ejército.

Los argumentos aquí expuestos permiten concluir que la Quinta Arma del Ejército, activada el 31 de diciembre de 1919 por el presidente Marco Fidel Suárez, nunca fue desactivada a raíz de la conformación de la Fuerza Aérea Nacional en 1942 ni de su subsecuente activación como Fuerza Aérea Colombiana en 1944. La reaparición en la normatividad que reglamentaba el estatuto de carrera en las Fuerzas Militares en 1984 no se dio como una nueva activación de la Aviación del Ejército, y los acontecimientos sucedidos en los años inmediatamente anteriores con la designación de oficiales y suboficiales para desarrollar cursos de pilotaje y mantenimiento aeronáutico son prueba de la firme y sistemática intención del mando para reactivar un Arma que, de manera reposada, se encontraba lista para surgir ante las necesidades propias de la Fuerza, como elemento que le proporcionaría movilidad y rapidez en su reacción.

Pese a la salida del general Landazábal a finales del mes de enero de 1984 del Ministerio de Defensa y al desistimiento de la nueva línea de mando por continuar este emprendimiento, el tesón, persistencia y visión de los jóvenes oficiales preparados como pilotos en la primera mitad de la década de los ochenta propiciaron las condiciones para garantizar de manera definitiva la reaparición del Arma a través del Decreto 1422 del 25 de agosto de 1995. En este sentido, merecen especial mención Álvaro Florido Lozano y Óscar Rojas Romero, oficiales del Ejército e integrantes del curso de piloto iniciado en 1983 en Cali, quienes, con su interés, insistencia y gestión, lograron las condiciones para la asignación de las primeras aeronaves. Así mismo, fueron responsables de hacer visible en el mando la necesidad de organizar aquella incipiente unidad de aviación denominada Destacamento Aéreo del Ejército, unidad que se convirtió en el punto de partida para la evolución hacia la actual División de Aviación Asalto Aéreo.

La reaparición de la Aviación del Ejército y su subsecuente fortalecimiento a partir de finales del siglo pasado le permitieron a la Fuerza un nivel de movilidad en sus unidades que era requerido de manera urgente ante el deterioro de la situación de orden público en el país, generado por el accionar

de los grupos al margen de la ley en contubernio con el creciente negocio del narcotráfico. La mentalidad de los soldados aviadores, como conocedores de la táctica y como hermanos de las Armas de Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros, Comunicaciones, Inteligencia, Logística y Fuerzas Especiales, ha garantizado el eficiente empleo de medios aéreos en el desarrollo de las más importantes operaciones llevadas a cabo durante lo corrido del siglo XXI. La Aviación es un Arma que hace parte del Ejército, integrada por soldados nacidos de su seno, que evidencia todo el sentido de pertenencia y compromiso a las más íntimas tradiciones de una Fuerza de la que históricamente nunca estuvo separada.

¡Gloria sobre el horizonte!

ANEXO I

HOMENAJE A
JOSÉ DELFÍN TORRES DURÁN

José Delfín Torres Durán nació en el municipio de Piedecuesta, Santander, el 5 de noviembre de 1893. Hijo de Fidelino Torres y Carmen Durán. Fue originario de una familia humilde que le inculcó principios y valores propios de una familia católica de aquella época. Su educación estuvo influenciada por los sacerdotes jesuitas en la ciudad de Bucaramanga, donde se formó bajo los conceptos de disciplina y religión en el colegio San Pedro Claver (*El Tiempo*, 1947, octubre 4). Esta preparación escolar, sumada a su pensamiento y orientación política conservadora, lo distinguían como una persona de carácter recio, trabajador incorruptible, pero sobre todo, con una gran nobleza y don de gente. Con estas características y motivado por el servicio a la patria, Torres Durán ingresó a la Escuela Militar de Cadetes como alumno el 1.º de enero de 1913. Obtuvo el grado alférez el 22 de diciembre del mismo año y su posterior ascenso a subteniente el 31 de diciembre de 1914¹. Aunque pertenecía al Arma de Artillería, fue integrante de unidades de las diferentes Armas, como era costumbre en esa época al realizar los tras-

¹ Torres Durán, José Delfín. Hoja de Servicios. Archivo General del Ministerio de Defensa, Bogotá.

lados del personal del Ejército. Inicialmente hizo parte de los Regimientos de Infantería “Cartagena” y “Nariño”, entre 1915 y 1916, después de lo cual fue trasladado al Grupo de Artillería “Bogotá”, donde estuvo hasta el mes de marzo de 1917, mientras fue destinado a hacer parte del Estado Mayor General en la capital de la república hasta enero de 1918.

Precisamente por sus virtudes e inmejorables condiciones como oficial, hizo parte de la planta de la Escuela Militar de Cadetes en los grados de subteniente y teniente, entre enero de 1918 y enero de 1919 (República de Colombia, 1932), con la importante responsabilidad de formar los futuros oficiales del Ejército Nacional. En el grado de teniente, después de su paso por la ESMIC, fue destinado al Regimiento de Infantería “Nariño”, donde a finales de 1920 —justo cuando en el gobierno y en el Congreso de la República se discutían los pormenores de la activación de la Escuela Militar de Aviación— fue seleccionado para conformar ese primer grupo de oficiales del Ejército Nacional, que, por sus cualidades, merecieron el honor de integrar el curso inicial, para ser los pioneros de la recién creada Quinta Arma.

Una vez promulgado el Decreto 2247 del 23 de diciembre de 1920, en el que se ordenaba el establecimiento de la escuela para la preparación del personal necesario para el funcionamiento y organización de la Aviación dentro del Ejército, José Delfín Torres fue designado por el alto mando militar como oficial ayudante de la escuela (Villalobos, 1993). Así, recibió el encargo de dirigirse anticipadamente hacia la población de Flandes, Tolima, con la responsabilidad de preparar todo lo necesario para la llegada del personal de alumnos que harían parte de la nueva escuela del Ejército. El trabajo que se le había asignado a este noble oficial no era nada sencillo, pero su sentido de responsabilidad y de cumplimiento del deber fue suficiente, pese a las dificultades y a la premura del tiempo para su cometido; tan solo disponía de unas cuantas semanas antes de la llegada del personal, prevista para los primeros días de febrero de 1921.

Precisamente, el 5 de febrero llegó a Girardot procedente de Bogotá² el pequeño grupo de integrantes de la primera Escuela Militar de Aviación,

2 El personal seleccionado para conformar el grupo de alumnos de la Escuela Militar de Aviación fue reunido inicialmente en la ciudad de Bogotá, donde recibió la información preliminar del curso que se iba a realizar, posteriormente se desplazaron hacia la población de Flandes.



Figura 119. Imagen del teniente José Delfín Torres Durán con traje de piloto, durante su fase como alumno en la Escuela Militar de Aviación de Flandes, Tolima (1921).
Fuente: Escuela de Aviación del Ejército, archivo fotográfico institucional

quienes fueron recibidos por el teniente Torres, que los esperaba como una especie de anfitrión y tuvo que comunicarles las visibles incomodidades a las que se enfrentarían en aquella locación (figura 119). Como uno de los oficiales más antiguos, actuó con liderazgo para transmitir las órdenes de régimen interno y de disciplina que todos deberían seguir, incluyéndolo a él como miembro de ese grupo de alumnos. Entre sus compañeros era reconocido por sus grandes virtudes y calidades como persona, tal como lo relata José Ignacio Forero, quien también hizo parte de esa primera escuela en Flandes, en su libro *Historia de la Aviación en Colombia* (1964), al referirse precisamente a aquel momento en que llegaron expectantes a emprender esa nueva y desconocida aventura, apenas comenzando 1921 (figura 120). No obstante, también sus grandes capacidades como militar eran de conocimiento por parte de sus superiores en el Ejército.

Al finalizar 1921, recibió el ascenso al grado de capitán, según el Decreto 1349 de fecha 3 de diciembre. Durante esta época en la que estuvo en Flandes como alumno, se encontraba en calidad de agregación al instituto, como ocurría también con el resto del personal de alumnos, pero hacía parte de las



Figura 120. Teniente José Delfín Torres Durán durante su fase como piloto alumno (sentado a la izquierda), junto a otros miembros de la Escuela, al lado de un rodador Nieuport sin alas de fabricación francesa, empleado para instrucción de carreteo de los neófitos pilotos. Flandes (Tolima), 1921.
Fuente: FAC, en Topper (2015)

listas orgánicas del Ministerio de Guerra inicialmente, y luego del Regimiento de Artillería “Tenerife”. Su paso por esta primera Escuela se dio entre enero de 1921 y abril de 1922, fecha en la que se ordenó cerrar la Escuela por motivos presupuestales y de falta de confianza con el proyecto que se desarrollaba con la misión francesa, al mando del coronel René Guichard. En su calidad de alumno, tan solo alcanzó a recibir la certificación como piloto de pista, después de recibir clases de tierra y entrenamiento básico de vuelo correspondiente a despegue, aterrizaje y maniobras en patrón de tráfico.

Dados los inconvenientes presentados por el accidente de Guichard en el Caudron G-4 el 18 de julio de 1921, volando precisamente con Torres Durán como observador, y por la respectiva incapacidad del director de la escuela, que resultó al final en el cese del contrato con el francés, no se pudo completar a cabalidad con el primer curso. En parte también por los ceses intermitentes de los instructores franceses ante retrasos en los pagos. Esto hizo que Torres,

junto a los demás alumnos, no se graduara como piloto militar, pues quedaba inconcluso el entrenamiento de todos ellos.

Tras la decisión de cerrar temporalmente la escuela de Flandes, el personal civil que integraba el instituto fue licenciado, mientras que los militares recibieron la orden de traslado, debiéndose presentar en diferentes unidades del Ejército (Villalobos, 1993). El capitán Torres fue trasladado al Batallón “Pichincha” y fue designado en comisión al Estado Mayor General en Bogotá. Durante los años en los que estuvo cerrada la Escuela, se mantuvo inicialmente en el Estado Mayor y posteriormente fue asignado al Ministerio de Guerra hasta el 10 de enero de 1925, fecha en la que fue destinado nuevamente para conformar la aviación militar, que en esta ocasión se iba a reinaugurar en Madrid, Cundinamarca. Tal y como había ocurrido en Flandes, José Delfín Torres fue designado como ayudante de la dirección en esta nueva escuela (figura 121). Sin embargo, además de esta responsabilidad, recibió el



Figura 121. Capitán José Delfín Torres Durán (izquierda), oficial ayudante, junto al mayor Pillichody (derecha), integrante de la misión suiza y director de la Escuela Militar de Aviación (1925). Fuente: Forero (1964)

importantísimo encargo de preparar los predios en donde se inauguraría la segunda Escuela Militar de Aviación, misión para la que se le asignó un personal de ingenieros militares del Ejército (Forero Racines, 1981). Con gran iniciativa propia y con los conocimientos aeronáuticos adquiridos previamente en Flandes, se dio a la tarea de nivelar los terrenos del predio asignado y de trazar y preparar una pista de aterrizaje para la operación de las aeronaves (Villalobos, 1993).

Al reinaugurarse la Escuela, el 15 de febrero de 1925, Torres reinició el curso que había quedado inconcluso casi tres años atrás. Al terminarlo y en cumplimiento de los requisitos para el ascenso, recibió el grado de mayor del Ejército, el 19 de enero de 1927. Debido a que en la época no existían más unidades para enviar al personal del Arma de Aviación, el gobierno emitió la orden de trasladar a quienes terminaran el curso de piloto a guarniciones cercanas, con el propósito de facilitar que este personal pudiera mantener vigente su especialidad. Por esta razón, en enero de 1927, Torres Durán fue trasladado al Grupo de Artillería “Bogotá”; en 1928, para el Grupo de Artillería “Palacé”; y en 1929, al Ministerio de Guerra, donde se mantuvo hasta el 26 de marzo de 1930³, fecha en la que fue designado como subdirector de la Escuela Militar de Aviación, bajo la dirección del teniente coronel francés Pierre Chateauvieux. En el momento de recibir el honor de ser el subdirector de la Escuela, José Delfín Torres Durán era el oficial activo del Ejército de Colombia de mayor antigüedad con la especialidad de piloto; además, también fue el primer oficial con curso de aviador dentro del Ejército en desempeñarse en el honorable cargo de subdirector de la *alma mater* del Arma de Aviación.

Precisamente cuando desempeñaba el cargo de subdirector, a finales de 1930, escribió un artículo en el que exaltaba la gran misión que desempeñaba la Escuela y la importancia que revestía la aviación militar para el país, como vaticinando el papel fundamental que desempeñaría esta Arma del Ejército en el conflicto que estaba por llegar en el sur del territorio nacional con los peruanos. En este escrito, publicado por el diario *El Tiempo* el 1.º de enero de 1931, el oficial hacía referencia al avance que se tenía en la Escuela con el área de mantenimiento y con métodos de trabajo seguros para la reparación

3 Torres Durán, José Delfín. Hoja de Servicios. Archivo General del Ministerio de Defensa, Bogotá.

de las aeronaves que se encontraban fuera del servicio por diversos motivos. En cuanto al área de vuelo, mencionaba cómo se empezaba a desarrollar el entrenamiento de los pilotos en misiones colectivas o en formación, algo que apenas se estaba empezando a explorar por la aviación militar. Torres Durán se refería a las maniobras de vuelo en formación como la forma en la que residía la verdadera fuerza y seriedad de la aviación militar. En este sentido, hacía alusión al inicio de esta práctica en el país con los vuelos de escuadrillas llevados a cabo en ciudades como Bogotá, Honda, Flandes, Bucaramanga, Cartagena, Barranquilla y Medellín, así como en las instalaciones de la Quinta de San Pedro Alejandrino en Santa Marta, en honor a la memoria del libertador Simón Bolívar; Torres exaltaba la demostración de disciplina de vuelo y la precisión en los cambios de formación llevados a cabo por los pilotos. Con esta mención del subdirector de la Escuela, se evidenciaba cómo la aviación militar en Colombia había abandonado ya el inicio de sus esfuerzos, para abocarse resueltamente a un periodo de perfeccionamiento.

Este pensamiento de José Delfín Torres Durán, expresado en el citado artículo, dejaba ver su grado de compromiso y orgullo con el Arma a la cual pertenecía desde 1921, cuando integró el primer grupo de alumnos pilotos del Ejército. Tenía una visión a futuro en la que imaginaba un Arma caracterizada por la cantidad de equipos aéreos y medios disponibles, pero sobre todo, por su calidad como resultado del constante y cuidadoso entrenamiento. Estaba convencido de que, en poco tiempo, esta se convertiría en una de las principales aviaciones militares suramericanas; y bastante razón tenía. Tan solo dos años después, a raíz del conflicto colombo-peruano, la aviación militar demostró su papel fundamental en la misión de protección de la soberanía y en su crecimiento en equipos e instalaciones, lo que parecía ser una predicción cumplida de la visión escrita en el artículo del entonces subdirector de la Escuela Militar de Aviación.

Su legado en el Arma de Aviación, aún activa como Arma dentro del Ejército mientras ejercía como subdirector de la Escuela en Madrid, se marca en la proyección que le daba y en la forma en que la visionaba desde su cargo. Durante esta época, José Delfín Torres Durán era el militar activo más antiguo del Arma de Aviación, y esta situación fue asimilada por él como un compromiso institucional desde su cargo de subdirector de la Escuela (figura 122). Si

se tiene en cuenta que en ese momento la dirección estaba a cargo de la misión francesa a través de Chateauvieux y que la estadía del francés fue corta, es claro que el liderazgo en la proyección estaba a cargo de Torres, quien era parte del proyecto desde su inicio en Flandes, en ese entonces, como oficial alumno de grado teniente.



Figura 122. Mayor José Delfín Torres Durán durante su estadía en la Escuela Militar de Aviación de Madrid, Cundinamarca, en la que se desempeñaba como subdirector.

Fuente: Museo Aeroespacial de la Fuerza Aérea Colombiana, archivo fotográfico institucional

La salida de la Escuela como subdirector se dio el 16 de noviembre de 1931, fecha en la que fue llamado a calificar servicios. Su reintegro a las filas del Ejército ocurrió en agosto de 1933 por requerimiento del gobierno nacional, precisamente por la necesidad propia del conflicto que se estaba llevando con Perú y que mantenía una alerta por la perturbación del orden público. De esta forma fue trasladado inmediatamente al Grupo de Artillería “Tenerife”, a bordo del vapor Boyacá, que se encontraba destacado en Tarapacá en el sur del

país⁴, con la misión de resguardar la posición que, un par de meses antes, se había logrado recuperar de los peruanos, ante la zozobra de una posible acción armada de la nación vecina para hacerse a los territorios en cuestión. Su destacada carrera militar continuó de esta manera, alejado de la aviación militar; el alto mando del Ejército lo destinó para prestar sus servicios en el Arma en la que había nacido como oficial, la Artillería. Como teniente coronel, fue comandante de los grupos de artillería “La Popa” y “San Mateo”, y fue director de la Escuela de Artillería. También hizo parte del Estado Mayor en diferentes brigadas del Ejército y fue miembro del profesorado de la Escuela Superior de Guerra entre de 1936 y 1938⁵.

Al ascender a coronel, se desempeñó como comandante de la Brigada de Institutos Militares, entre 1939 y 1940, y en este último recibió el honroso grado de general de la república, cuyo ascenso se dio el 21 de diciembre de 1940. Como oficial de insignia, recibió el mando de la Tercera Brigada en 1941 en el suroccidente del país, hasta que solicitó el retiro por voluntad propia, efectivo a partir del mes de junio de 1943⁶. La solicitud de retiro de Torres Durán se dio tras un incidente en el que recibió un injusto llamado de atención por parte del Ministerio de Guerra. El hecho ocurrió en el mes de marzo del mismo año, cuando el general Eduardo Bonitto Vega, quien se desempeñaba como secretario general del citado ministerio, reportó al ministro que el general Torres se había ausentado de su puesto de mando en la Tercera Brigada en Cali de forma injustificada y sin la debida solicitud al alto mando. Por sus férreas convicciones militares de honor y disciplina, Torres pidió su baja y se retiró del Ejército, tras haber demostrado ante el ministro que se encontraba en Popayán realizando una revista a una guarnición ubicada en la jurisdicción bajo su responsabilidad y que, para tal fin, había obtenido, por el debido conducto regular, la autorización del mando superior en la Inspección General del Ejército (Atehortúa, 2009b). A pesar de esto, se había causado una tacha en la honorabilidad del oficial que, por su recio carácter y

4 Torres Durán, José Delfín. Hoja de Servicios. Archivo General del Ministerio de Defensa, Bogotá.

5 Torres Durán, José Delfín. Hoja de Servicios. Archivo General del Ministerio de Defensa, Bogotá.

6 Torres Durán, José Delfín. Hoja de Servicios. Archivo General del Ministerio de Defensa, Bogotá.

convicciones, fue motivo para que este decidiera dar el paso al costado de una larga y reconocida trayectoria como oficial del Ejército de Colombia.

José Delfín Torres Durán fue el tercer oficial del Ejército graduado de la Escuela Militar de Cadetes —fundada en 1907 a raíz de la reforma hecha por el presidente Rafael Reyes Prieto— que alcanzó el grado de general del Ejército colombiano⁷. Como oficial de Artillería, la Escuela de esta Arma le hizo el reconocimiento por haber llegado a este grado portando las insignias de la divisa negra, ubicando una placa con su nombre en el mural que reconoce a los oficiales que lograron la distinción de general de la república en el Ejército de Colombia. Sin lugar a dudas, se trataba de un oficial de altísimas condiciones personales y profesionales, las cuales le permitieron alcanzar grandes logros en su carrera militar.

Después de su retiro, fue seleccionado para ser el jefe nacional de los Scouts de Colombia, cargo que ocupó hasta inicios de 1947, momento en que el gobierno nacional, en cabeza del presidente Mariano Ospina Pérez, requirió nuevamente sus servicios a la patria, esta vez, para ser nombrado director de la Policía Nacional, institución que lideró a partir de enero de 1947 en calidad de civil (figura 123), función que culminaría con su fallecimiento, el 3 de octubre del mismo año. “Pese a lo breve de su mandato, demostró una admirable claridad conceptual en relación con las diferencias insalvables entre los deberes típicos de su profesión (militar) y los de la institución a la cual el gobierno lo destinaba forzosamente” (Policía Nacional, 1997).

Una de las grandes virtudes de José Delfín Torres, además de ser su pasión, era la historia militar: fue un permanente investigador y escritor de diversos ensayos sobre próceres de la época granadina, lo que lo dio a conocer también como un historiógrafo entre sus conocidos. Su gusto por la escritura daba cuenta de su alto nivel cultural, que se complementaba con la habilidad y dominio del inglés, francés y alemán. Esta pasión por la historia y la escritura la compartió con su gusto por la actividad *scout*, en la que participó como

7 Desde que se fundó la Escuela Militar de Cadetes en 1907, durante el gobierno del presidente Rafael Reyes Prieto y con el apoyo de la misión militar chilena, el personal de oficiales que empezó a graduarse de esa institución tan solo alcanzó el grado de general a partir de 1936, año en el que ascendieron a este grado los oficiales Roberto Perea Sanclemente y Alfonso Escallón Fernández. El siguiente oficial graduado de aquella Escuela en alcanzar el grado de general fue José Delfín Torres Durán en 1940 (Pizarro Leongómez, 1987).



Figura 123. El general Torres Durán como director de la Policía Nacional en 1947.
Fuente: García (2013)

director de esta organización a nivel nacional. A mediados de 1946 se llevó a cabo en Colombia la Primera Conferencia Interamericana Scout, presidida por Torres, quien demostró la pasión que siempre lo caracterizó en las cosas que emprendía.

Tal era su interés por los Scout que precisamente el fin de semana antes de su fallecimiento, se encontraba asistiendo con su pequeña hija a una presentación del grupo Girls Scouts⁸ programada para ese día en Bogotá. Después de estar un buen rato en el evento aquel día soleado, Torres Durán presentó un ligero desmayo atribuido a la insolación por estar largo rato expuesto al sol directo, con un posterior episodio de hemorragia nasal recurrente que lo mantuvo incapacitado por un par de días. Recibió orden médica

⁸ Girls Scouts es un grupo fundado desde 1912 en los Estados Unidos por Juliette Gordon Low. Esta organización busca el empoderamiento de las niñas a nivel mundial desde el fortalecimiento del coraje, la confianza y el carácter.

de guardar absoluto reposo, pero la omitió arguyendo su indelegable deber como director de la Policía. No obstante, debió ser trasladado a la Clínica Marly por una complicación médica relacionada con la hemorragia nasal que aún se mantenía. Después de dos días interno, con un deteriorado estado de salud por la incontenible pérdida de sangre, José Delfín Torres Durán exhaló su último aliento pasado el mediodía del viernes 3 de octubre, en la habitación 302 de la mencionada clínica (*El Tiempo*, 1947, octubre 4).

Su fallecimiento causó una profunda conmoción en el país, como lo publicaron los titulares del día siguiente del diario *El Tiempo*. El domingo 5 de octubre, a las 10 de la mañana, se llevó a cabo un solemne homenaje póstumo sin precedentes en la capital colombiana (*El Tiempo*, 5 de octubre de 1947); los asistentes, en cabeza del mismísimo presidente de la república y grandes dignatarios, sumados a los miles de personas asistentes, en su mayoría miembros del Ejército y de la Policía Nacional, se mostraban conmovidos dando testimonio de las cualidades y calidades de Torres Durán.

José Delfín Torres Durán se caracterizó por su personalidad callada, a la que muy poco le llamaba la atención el protagonismo durante su vida militar, pero también se distinguió por su gran profesionalismo y proyección en las actividades que emprendía, así como por su profundo sentido de la responsabilidad, cumplimiento del deber, tenacidad y carácter, mostrados desde muy joven al servicio de la Quinta Arma. Todo ello condujo al reconocimiento de la ardua tarea desempeñada en los inicios de la aviación militar en el país, honrando su memoria al ponerle su nombre a la nueva Escuela de Aviación del Ejército activada en el año 2003, mediante la Resolución 0533 del 27 de junio de ese mismo año. Con este acto se evocó la distinguida figura del general José Delfín Torres Durán, reconociéndolo como un hombre de inmensas virtudes militares, principios y convicciones, que lo enaltecen como un militar digno de seguir por las nuevas generaciones de aviadores del Ejército.

ANEXO 2

EMBLEMAS Y MÍSTICA DEL ARMA DE AVIACIÓN EJÉRCITO

Durante la primera época de la Aviación del Ejército, después de su nacimiento como Quinta Arma, el 31 de diciembre de 1919, hasta la década de los cuarenta cuando paso a la inactividad, se establecieron insignias para identificarla según las normas y tradiciones del Ejército. Gran parte de estos distintivos fueron heredados de la Fuerza Aérea Colombiana, algunos con modificaciones, mientras que otros se mantuvieron en su forma original. En lo relacionado con la insignia representativa del Arma de Aviación del Ejército implementada a partir del Decreto 364 de 1925, conformada por dos alas desplegadas unidas al centro por una hélice (figura 18), esta fue renovada con un diseño distinto para representar a los miembros de la nueva Fuerza. De esta manera, el distintivo de los aviadores del Ejército se mantuvo a la espera durante cincuenta años para ser retomado nuevamente a partir de 1995 por las nuevas generaciones de soldados aviadores, lo que evidencia que esta insignia es la de un Arma que no era nueva, sino que renacía para convertirse en las alas en las botas de los soldados.

El arcángel San Miguel

De los siete arcángeles, el más conocido es San Miguel. Su nombre es de origen hebreo (Mikhael) y significa ‘¿Quién como Dios?’. San Miguel es el arcángel guerrero y recibe, entre otros, el título de *príncipe de la milicia celestial y comandante supremo de los ejércitos del Cielo*. Su nombre es el grito de guerra usado por los ángeles en la batalla contra el demonio, después de que san Miguel resultara victorioso contra Lucifer, en la épica primer batalla en la que este último fue expulsado hacia el Infierno. Mayormente, es representado como un guerrero angélico con armadura, portando una espada en su mano derecha y el escudo en la mano izquierda, y posado sobre el demonio, a quien mantiene vencido bajo su pie (García, 2019).

De esta manera, por su figura y significado, es tomado como patrono por el Arma de Aviación del Ejército tras su reactivación en 1995 (figura 124), en signo de devoción a este personaje mítico, como el guerrero que lidera a los ángeles en el Cielo para combatir al Dragón Maligno, tal y como se menciona en las Sagradas Escrituras, en el libro del Apocalipsis. La fiesta católica del arcángel san Miguel, junto a Gabriel y Rafael, se celebra el 29 de septiembre, fecha que fue adoptada, a partir del año 2012, para conmemorar el día del Arma¹.

Escudo de armas

Después de la reactivación del Arma en 1995, se tomó como escudo de armas el blasón empleado por la Aviación del Ejército de los Estados Unidos. Su estructura estaba compuesta por un escudo de borde dorado, compuesto por el color rojo y azul, en representación del Ejército y del Arma de Aviación respectivamente. En el centro del mismo, se ubicaba un ave azor posada sobre un guantelete. Este emblema fue modificado para la Aviación del Ejército nacional, adoptando un nuevo escudo (cuyo diseño y concepto estuvo a cargo del teniente coronel Gustavo Tovar Cabrera), que fue aprobado por el Comando de la Fuerza e implementado por el Comando de Educación y Doctrina del Ejército a partir del 16 de septiembre de 2018 (Ejército de Colombia, 2018b).

1 Resolución n.º 1685 del 22 de septiembre de 2012, Colombia, Comando del Ejército.



Figura 124. Monumento al arcángel San Miguel, patrono del Arma de Aviación del Ejército de Colombia. Plaza de armas de la Escuela de Aviación del Ejército (ESAVE). Fuente: Elaboración propia

La representación del Arma de Aviación del Ejército de Colombia, con su linaje, emblemas y símbolos, se materializa en el nuevo escudo de armas, el cual está basado en el blasón francés moderno, que tiene forma de cuadrilátero con ángulos inferiores redondeados a un cuarto de círculo y una punta formada por la unión de dos cuartos de círculo de la misma proporción. En su parte inferior derecha tiene el color rojo o gules, en la parte superior izquierda contiene el color azul reflejo, característico del Arma de Aviación; los dos colores están divididos por una línea diagonal en color negro. En la parte superior central del blasón, se ubica un yelmo de frente en color plateado y detrás del yelmo se ubican dos alabardas cruzadas.

El escudo de armas de la Aviación del Ejército (figura 125), en su parte inferior derecha, tiene el color rojo o gules representativo del Ejército Nacional,

que significa el poder terrestre, el soldado colombiano que se convierte en la razón de ser del Arma. En la parte superior izquierda contiene el color azul reflejo, característico del Arma de Aviación. Los dos colores están divididos por una línea diagonal que representa el horizonte que divide el cielo y la tierra, pero que, a su vez, une las capacidades de la Aviación en apoyo a las demás Armas del Ejército.

Este blasón está contenido dentro de un borde en color dorado que lo realza y simboliza poder y prestigio. Así mismo, el borde dorado está adornado con cadenas, que representan la gloria propia del que ha sido victorioso en la batalla. Estas cadenas terminan en la parte inferior con un candado medieval abierto, que representa la disposición de continuidad para el combate ante nuevas amenazas. En la parte superior central se ubica un yelmo con mirada diagonal hacia la derecha en color plateado, símbolo de nobleza, gallardía, liderazgo, verdad, confrontación y altivez. Detrás del yelmo se ubican dos alabardas cruzadas que, como armas ofensivas, denotan la actitud aguerrida de la Aviación. Estas armas están compuestas a su vez por tres elementos: la lanza, la pica y el hacha, que significan la integración de esfuerzos y capacidades en un solo objetivo. Al interior del blasón, en la parte superior izquierda, se ubica la insignia del Arma de Aviación del Ejército, utilizada por los aviadores desde principios de la I Guerra Mundial, y en su parte inferior derecha está el halcón peregrino, ave de cetrería que, como cazadora furtiva de gran efectividad, posee habilidad, maniobrabilidad y velocidad, atacando especialmente al amanecer y al anochecer.

La insignia del Arma de Aviación del Ejército, adoptada desde 1925 mediante el Decreto 364 del mismo año, fue retomada por los oficiales y suboficiales que integraron el Destacamento de Aviación incluso antes de la reactivación del Arma en 1995. Las alas expandidas siempre han significado gloria sobre las alturas, aunque en la mitología griega son atribuidas a la diosa Victoria. En la parte inferior derecha se ubica el halcón peregrino, propio de la cetrería de príncipes y reyes, donde el amo captura y liga el ave de presa al propio hombre por reflejos condicionados para entrenarla en la caza y en la fidelidad. La cetrería fue una práctica muy extendida en la Edad Media, ligada a la nobleza y a los potentados, siempre con su mirada aguerrida y sus alas dispuestas a emprender vuelo.

Desde el yelmo hacia los extremos penden los lambrequines de hojas entrelazadas en el mismo color azul propio del Arma con reverso plateado. Los lambrequines dan significado de grandeza y victoria al escudo; estos lambrequines, formados por hojas de acanto, ornamentan las tumbas de los héroes en color azul reflejo y plata. En la parte inferior del escudo se ubica una cinta de color dorado con la frase escrita “Gloria sobre el horizonte”, que ha sido desde siempre el lema de los soldados aviadores de Colombia.



Figura 125. Escudo de armas de la Aviación del Ejército, implementado a partir de septiembre del 2018. Fuente: Elaboración propia

Medallas del Arma de Aviación

En 1998, el gobierno nacional emitió el Decreto 1834 con fecha 7 de septiembre. En este documento se hacía referencia a la reciente reactivación del Arma de Aviación en el Ejército de Colombia y al alto grado de profesionalismo en el desempeño de su misión observado en los pocos años transcurridos después del Decreto 1422 de 1995. En este sentido, el gobierno nacional

decretó la creación de la medalla militar Alas Doradas, en categoría única, en reconocimiento a los servicios distinguidos en la Aviación del Ejército, con el fin de reconocer al personal militar y civil destacado “por su consagración al trabajo, disciplina, colaboración y actos de valor en el desempeño de sus funciones en el Arma” (Decreto 1834, 1998). Esto incluía a entidades públicas o privadas que hubieran prestado servicios meritorios en beneficio del Arma. Esta medalla fue modificada en el 2010, mediante el Decreto 4444, el cual determinó que en adelante la medalla militar Alas Doradas pasaba a denominarse San Miguel Arcángel, en homenaje al santo patrono del Arma. Igualmente se hicieron algunas modificaciones en el diseño original de la medalla establecida en 1998, en el sentido de cambiar las alas de vuelo en miniatura por la insignia del Arma de Aviación (Decreto 4444, 2010).

Así mismo, para exaltar el valor y arrojo de las tripulaciones de la Aviación del Ejército, también en el año 2010, se creó la medalla militar Servicios Distinguidos en Operaciones de Aviación, incluida en el Decreto 4444 del mismo año. Esta nueva medalla se estableció como reconocimiento a la participación destacada en operaciones de orden público cumpliendo misiones de aviación, tras haber demostrado valor y pericia ante situaciones de emergencia en una aeronave, de forma que se haya evitado la pérdida de vidas o de equipos valiosos.

Himno de la Aviación

Coro

Tripulantes de Dios en la tierra
orgullosos de nuestra misión.
Hoy los cielos que cubren mi herencia
son surcados por nuestra Aviación.

I

Son testigos las nubes, los pueblos
de mi triunfo, mi gracia y mi honor,
horizonte de gloria y de triunfos
en estruendos de gritos y amor.

II

Mi Colombia, mi patria, mi tierra,
hoy de todos se oye un clamor:
¡Cesen odios, rencillas y guerras!,
¡Aviadores, luchad con valor!

Coro

Tripulantes de Dios en la tierra
orgullosos de nuestra misión.
Hoy los cielos que cubren mi herencia
son surcados por nuestra Aviación.

III

Habitantes de toda mi patria,
oigan todos rugir el motor.
Nuestras naves ligeras se encumbran
por Colombia a volar con amor.

IV

Aviador, a vencer en la guerra,
siempre atento al grito: ¡A volar!
Nuestra meta es lograr la victoria
y entregar a Colombia la paz.

Coro

Tripulantes de Dios en la tierra
orgullosos de nuestra misión.
Hoy los cielos que cubren mi herencia
son surcados por nuestra Aviación.

Autor: cabo segundo Alexander Hómez López, marzo de 2001

Oración al soldado aviador

En el aire, mi grito de combate,
al lanzarme al infinito con valor
un rayo vislumbra el horizonte,
y me recuerda cuán grande es mi misión.

Es mi vida el instrumento,
que comparto con mi avión,
es la gloria y la esperanza,
lo que siempre anhela la tripulación.

La tierra se hace pequeña,
y el cielo profundo
forjan mi carácter y tesón,
recordando cuán grande y humilde condición
de un tripulante colombiano que su nave abrazó.

La tormenta hoy me angustia y me recuerda
que el sol brilla siempre en el pecho del valor,
del soldado que en tierra espera
el flapeo del helicóptero o el rugir de un avión.

Es mi mujer la compañera,
al igual que la emoción,
lo que siente mi alma entera,
un amor por mi nación.

Al regresar cumpliendo la sagrada misión
elevo mi mente al Cielo y doy gracias al Señor.
Si algún día regreso, por la voluntad de Dios,
Él quiso que cumpliera con mi vuelo
dándome una misión.

Con el Señor de los Ejércitos
que en el Paraíso me albergó
daré parte de victoria
por la paz que se logró.

Autor: Desconocido, 2003

Brindis al soldado aviador

Brindo por los hombres de cualidades combativas,
brindo por los que vuelven cuando ya termina el día,
por los que en la cruenta lucha sacrificaron sus vidas,
brindo por tu descanso, alma aguerrida.

Por la inclemencia del tiempo, la distancia y el ocaso;
por los triunfos, victorias, mas no por el fracaso.
Brindo por todos los hombres a quienes he movilizado,
pues oportunamente al enemigo han derrotado.

No es un momento triste, ya que brindo con amigos.
Brindo por mi veloz aeronave, que aterroriza al enemigo.
Brindo con emoción, ya que siempre seré reconocido
como caballero de los aires, dulce amante y fiel amigo.

A los hombres que en silencio laboran con pericia,
brindo por su conocimiento, entrega y milicia.
Aviadores todos, en procura de la paz,
brindo por tus alas plateadas, hombre audaz.

En cualquier lugar de Colombia habrá presencia tuya.
Brindo por tu criterio, puntualidad y cultura.
Por tu noble oficio, aviador en el combate,
la historia reconocerá lo que un hombre formó con honor y verdad.

Autor: capitán Robinson Lugo Lozano, junio de 2007

Referencias bibliográficas

Fuentes jurídicas

- Cámara de Representantes. (1916, 11 de noviembre). *Anales de la Cámara de Representantes, serie 5, número 100*. Acta de la sesión del día 2 de noviembre de 1916. https://books.google.com.co/books?id=VD81AQAAMAAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Congreso de la República de Colombia. (1916, 7 de septiembre). Ley 15 de 1916. *Diario Oficial n.º 15891*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1571010>
- Congreso de la República de Colombia. (1919, 20 de junio). Decreto 1251. *Diario Oficial N.º 16794*. [http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dl/Decretos/1252481?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dl/Decretos/1252481?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0)
- Congreso de la República de Colombia. (1919, 31 de diciembre). Ley 126 de 1919. *Diario Oficial n.º 17016*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1647233>
- Congreso de la República de Colombia. (1920, 10 de diciembre). Decreto 2172 de 1920. *Diario Oficial n.º 17460*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1412811>
- Congreso de la República de Colombia. (1920, 11 de diciembre). Decreto 2182 de 1920. *Diario Oficial n.º 17460*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1414527>
- Congreso de la República de Colombia. (1920, 23 de diciembre). Decreto 2247 de 1920. *Diario Oficial n.º 17482*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1425011>
- Congreso de la República de Colombia. (1921, 11 de marzo). Decreto 355 de 1921. *Diario Oficial n.º 17610*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1080409>
- Congreso de la República de Colombia. (1921, 11 de marzo). Decreto 357 de 1921. *Diario Oficial n.º 17604*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1080923>

- Congreso de la República de Colombia. (1921, 15 de junio). Decreto 792 de 1921. *Diario Oficial n.º 17743*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1166645>
- Congreso de la República de Colombia. (1921, 22 de septiembre). Decreto 1112 de 1921. *Diario Oficial n.º 17896*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1226088>
- Congreso de la República de Colombia. (1921, 7 de octubre). Decreto 1153 de 1921. *Diario Oficial n.º 17914*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1233521>
- Congreso de la República de Colombia. (1922, 28 de abril). Decreto 580 de 1922. *Diario Oficial n.º 18252*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1123625>
- Congreso de la República de Colombia. (1923, 18 de agosto). Decreto 1152 de 1923. *Diario Oficial n.º 19166*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1233375>
- Congreso de la República de Colombia. (1923, 4 de agosto). Decreto 1132 de 1923. *Diario Oficial n.º 19152*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1229735>
- Congreso de la República de Colombia. (1924, 30 de diciembre). Decreto 1990 de 1924. *Diario Oficial n.º 19795*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1382154>
- Congreso de la República de Colombia. (1924, 8 de noviembre). Decreto 1756 de 1924. *Diario Oficial n.º 19757*.
- Congreso de la República de Colombia. (1925, 11 de marzo). Decreto 364 de 1925. *Diario Oficial n.º 19847*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1082466>
- Congreso de la República de Colombia. (1925, 25 de febrero). Decreto 327 de 1925. *Diario Oficial n.º 19845*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1074883>
- Congreso de la República de Colombia. (1925, 28 de mayo). Decreto 826 de 1925. *Diario Oficial n.º 19920*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1173502>
- Congreso de la República de Colombia. (1926, 13 de julio). Decreto 1167 de 1926. *Diario Oficial n.º 20251*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1235744>
- Congreso de la República de Colombia. (1926, 19 de junio). Decreto 1025 de 1926. *Diario Oficial n.º 20249*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1798576%23>
- Congreso de la República de Colombia. (1926, 20 de octubre). Decreto 1720 de 1926. *Diario Oficial n.º 20338*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1337048>
- Congreso de la República de Colombia. (1926, 28 de diciembre). Decreto 2171 de 1926. *Diario Oficial n.º 20395*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1412399>
- Congreso de la República de Colombia. (1926, 29 de julio). Decreto 1283 de 1926. *Diario Oficial n.º 20262*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1258738>
- Congreso de la República de Colombia. (1927, 15 de marzo). Decreto 471 de 1927. *Diario Oficial n.º 20455*. <http://www.suain-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1103829>

- Congreso de la República de Colombia. (1927, 16 de julio). Decreto 1228 de 1927. *Diario Oficial n.º 20558*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1247796>
- Congreso de la República de Colombia. (1927, 21 de febrero). Decreto 289 de 1927. *Diario Oficial n.º 20435*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1066911>
- Congreso de la República de Colombia. (1927, 21 de octubre). Decreto 1768 de 1927. *Diario Oficial n.º 20635*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1347194>
- Congreso de la República de Colombia. (1929, 14 de marzo). Decreto 487 de 1929. *Diario Oficial n.º 21051*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1106510>
- Congreso de la República de Colombia. (1929, 21 de noviembre). Decreto 1901 de 1929. *Diario Oficial n.º 21252*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1368202>
- Congreso de la República de Colombia. (1930, 16 de octubre). Decreto 1744 de 1930. *Diario Oficial n.º 21523*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1342827>
- Congreso de la República de Colombia. (1930, 16 de octubre). Decreto 1749 de 1930. *Diario Oficial n.º 21546*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1343985>
- Congreso de la República de Colombia. (1931, 21 de febrero). Decreto 358 de 1931. *Diario Oficial n.º 21656*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1081124>
- Congreso de la República de Colombia. (1932, 5 de julio). Decreto 1144 de 1932. *Diario Oficial n.º 22033*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1231865>
- Congreso de la República de Colombia. (1933, 23 de junio). Decreto 1141 de 1933. *Diario Oficial n.º 22336*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1231328>
- Congreso de la República de Colombia. (1934, 21 de noviembre). Decreto 2220 de 1934. *Diario Oficial n.º 22754*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1420278>
- Congreso de la República de Colombia. (1934, 27 de octubre). Decreto 2045 de 1934. *Diario Oficial n.º 22742*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1390342>
- Congreso de la República de Colombia. (1934, 28 de agosto). Decreto 1682 de 1934. *Diario Oficial n.º 22708*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1331030>
- Congreso de la República de Colombia. (1934, 28 de agosto). Decreto 1683 de 1934. *Diario Oficial n.º 22681*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1331129>
- Congreso de la República de Colombia. (1934, 31 de octubre). Decreto 2069 de 1934. *Diario Oficial n.º 22744*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1395114>
- Congreso de la República de Colombia. (1935, 22 de julio). Decreto 1317 de 1935. *Diario Oficial n.º 22951*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1265450>
- Congreso de la República de Colombia. (1935, 26 de diciembre). Decreto 2316 de 1935. *Diario Oficial n.º 23098*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1435296>
- Congreso de la República de Colombia. (1935, 27 de marzo). Decreto 534 de 1935. *Diario Oficial n.º 22850*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1115409>

- Congreso de la República de Colombia. (1935, 3 de septiembre). Decreto 1582 de 1935. *Diario Oficial n.º 22986*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1312682>
- Congreso de la República de Colombia. (1935, 6 de diciembre). Decreto 2165 de 1935. *Diario Oficial n.º 23094*. <https://bit.ly/2DbZOLt>
- Congreso de la República de Colombia. (1936, 15 de octubre). Decreto 2552 de 1936. *Diario Oficial n.º 23354*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1464203>
- Congreso de la República de Colombia. (1936, 22 de julio). Decreto 1764 de 1936. *Diario Oficial n.º 23270*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1346429>
- Congreso de la República de Colombia. (1936, 4 de agosto). Decreto 1880 de 1936. *Diario Oficial n.º 23284*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1364824>
- Congreso de la República de Colombia. (1937, 30 de septiembre). Decreto 1762 de 1937. *Diario Oficial n.º 23651*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1346182>
- Congreso de la República de Colombia. (1937, 9 de febrero). Decreto 333 de 1937. *Diario Oficial n.º 23531*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1076273>
- Congreso de la República de Colombia. (1938, 25 de febrero). Decreto 344 de 1938. *Diario Oficial n.º 23774*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1078401>
- Congreso de la República de Colombia. (1940, 31 de enero). Decreto 154 de 1940. *Diario Oficial n.º 33427*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1034907>
- Congreso de la República de Colombia. (1942, 15 de julio). Decreto 1680 de 1942. *Diario Oficial n.º 25321*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1330605>
- Congreso de la República de Colombia. (1944, 21 de septiembre). Decreto 2267 de 1944. *Diario Oficial n.º 25662*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1428349>
- Congreso de la República de Colombia. (1944, 26 de diciembre). Decreto 2963 de 1944. *Diario Oficial n.º 25737*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1504573>
- Congreso de la República de Colombia. (1946, 11 de enero). Decreto 94 de 1946. *Diario Oficial n.º 26040*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1021297>
- Congreso de la República de Colombia. (1947, 10 de enero). Decreto 35 de 1947. *Diario Oficial n.º 26332*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1591318>
- Congreso de la República de Colombia. (1951, 16 de abril). Decreto 835 de 1951. *Diario Oficial n.º 27595*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1175233>
- Congreso de la República de Colombia. (1984, 18 de enero). *Decreto 89 de 1984*. *Diario Oficial n.º 36475*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1703581%23>
- Congreso de la República de Colombia. (1989, 11 de enero). Decreto 95 de 1989. *Diario Oficial n.º 38651*. <http://www.suain-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1704252%23>

- Congreso de la República de Colombia. (1990, 8 de junio). Decreto 1211 de 1990. *Diario Oficial n.º 39406*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1243823>
- Congreso de la República de Colombia. (1995, 25 de agosto). Decreto 1422 de 1995. *Diario Oficial n.º 41975*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1284162>
- Congreso de la República de Colombia. (1998, 7 de septiembre). Decreto 1834 de 1998. *Diario Oficial n.º 43382*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1358709>
- Congreso de la República de Colombia. (2010, 29 de noviembre). Decreto 4444 de 2010. *Diario Oficial n.º 47908*. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1546211>
- Congreso de la República de Colombia. (2017, 4 de agosto). Proyecto de Ley n.º 63 del Senado de la República. *Gaceta del Congreso n.º 646*. http://leyes.senado.gov.co/proyectos/images/documentos/Textos%20Radicados/Ponencias/2017/gaceta_646.pdf

Fuentes académicas

- Acosta, H. (2014). La Primera Guerra Mundial, origen de la danza de los millones en Colombia, los empréstitos estadounidenses y la Misión Kemmerer. *Goliardos. Revista Estudiantil de Investigaciones Históricas*, 18, 20-31. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/gol/article/view/53636>
- Alfonzo, H. P. (2012). *Sistema de Fuerzas de Aviación de Ejército* [Tesis doctoral, Escuela Superior de Guerra Tte Grl Luis María Campos]. Repositorio Digital del Centro Educativo de las Fuerzas Armadas. <http://190.12.101.91:80/jspui/handle/1847939/603>
- Arias, G. (2013). *Decolando contra el viento, 100 años de la aviación en Colombia*. Villegas Editores.
- Atehortúa Cruz, A. (2007). El conflicto colombo-peruano: apuntes acerca de su desarrollo e importancia histórica. *Historia y Espacio*, 3(29), 51-78. http://historiayespacio.univalle.edu.co/index.php/historia_y_espacio/article/view/1664/1770
- Atehortúa Cruz, A. L. (2009a). *Construcción del Ejército Nacional de Colombia, 1907-1930. Reforma Militar y Misiones Extranjeras*. La Carreta.
- Atehortúa Cruz, A. L. (2009b). El cuartelazo de Pasto. *Historia Crítica*, 37, 148-169. <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.7440/histcrit37.2009.08>
- Boy, H. (1963). *Una historia con alas* (2.ª ed.). Iquemia.
- Bushnell, D. (2007). *Colombia, una nación a pesar de sí misma*. Planeta.
- Cardona Angarita, J. M. (2015). *La reestructuración del Ejército de Colombia 1998-2000, estudio de caso del ataque en la quebrada El Billar* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/17072>

- Casilimas, J. E. (2014). *Proceso de modernización de las Fuerzas Militares y su impacto en el conflicto en Colombia (1998-2010)* [tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/16771>
- Centro de Estudios Históricos del Ejército [CEHEJ]. (2015). *Fuerza de Tarea Conjunta Omega, Dios y Victoria: Las FARC: de la guerra de movimientos a su punto de inflexión*. Planeta.
- Centro Nacional de Memoria Histórica [CNMH]. (2016). *Tomas y ataques guerrilleros (1965-2013)*. CNMH; Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales (IEPRI).
- Valencia, J. (1987). La Misión Kemmerer y los intereses financieros británicos en Colombia durante la década de 1920. *Lecturas de Economía*, 24, 9-48. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4833817>
- Correa, H. (2016). Orígenes de la guerrilla: segunda parte: 1920-1930. *Cuadernos del Centro de Pensamiento*, 16, 5-72. <https://www.usergioarboleda.edu.co/wp-content/uploads/2015/04/Cuadernos-CP16-.pdf>
- Colombia al vuelo. (2016, septiembre). *Revista Credencial*. <http://www.revistacredencial.com/credencial/historia/temas/colombia-al-vuelo>
- Dávila, A., Escobedo, R., Gavina, A., & Vargas, M. (2000). El Ejército colombiano durante el periodo Samper: paradojas de un proceso tendencialmente crítico. *Colombia Internacional*, (49-50), 148-177. <https://doi.org/10.7440/colombiaint49-50.2000.08>
- Donadio, A. (1995). *La guerra con el Perú*. Planeta.
- Escuela de Aviación del Ejército [ESAVE]. (2015). *20 años de gloria sobre el horizonte*. Legis.
- Esquivel Triana, R. (2013). Colombia among Wars (1919-1939). *Revista Científica General José María Córdova*, 11(12), 247-266. <http://www.scielo.org.co/pdf/recig/v11n12/v11n12a13.pdf>
- Figuroa Pedreros, E. C. (2018). Breve historia de los inicios de la Aviación del Ejército de Colombia 1916-1925. *Revista Prócer*, 3, 16-19.
- Fischer, T. (1998). Proyecto de reforma, instrucción militar y comercio de armas de la misión militar Suiza en Colombia (1924-1928). *Historia y sociedad*, 5, 49-89. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/hisysoc/article/view/20311>
- Flórez Henao, J. A. (2012). *La doctrina conjunta en Colombia: análisis de la Fuerza de Tarea Conjunta Omega* [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. *Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales (IEPRI)*. Repositorio Institucional. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/10549>
- Forero Racines, O. (1981). *Alas militares colombianas*. Andes.
- Forero, J. I. (1964). *Historia de la Aviación en Colombia*. Aedita.
- Gamba, C. (2019). *La gestión de la Guerra colombo-peruana por y en el Ministerio de Guerra, (1932-1935)* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional de la Pontificia Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/44547>

- García, F. (2013). Héroes que dejan huella. *Momentos de historia de la Policía Nacional de Colombia*. (<https://historiapolicianacionaldecolombia.blogspot.com/2013/07/heroes-que-dejan-huella-sm-luis-alberto.html>).
- García, N. (2019). *Invocando a Miguel Arcángel* [Versión Kindle]. <https://www.amazon.com>
- Gómez Parrado, O. L. (2019). *Proceso de transformación del Ejército Nacional de Colombia 2011-2018 apuntes para una aproximación histórica de la evolución institucional* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/44319>
- Gozzi, E., & Tappatá, R. (2010). La Misión Kemmerer. *Fit & Proper*, 1-10. http://www.fitproper.com/documentos/propios/Mision_Kemmerer.pdf
- Helg, A. (1986). El desarrollo de la instrucción militar en Colombia en los años 20: estudio del impacto de una misión militar suiza. *Revista Colombiana de Educación*, 17. <https://doi.org/10.17227/01203916.5138>
- Hernández, D. (2018). The Colombian Army, News and Perspective. *Air & Space Power Journal*. 30 (2). pp. 4-17 https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_Spanish/Journals/Volume-30_Issue-2/2018_2_06_hernandez_s_eng.pdf
- Issa Tejada, L. F. (2015). *Efectos del terrorismo en los oleoductos de Colombia (2000-2015)* [Ensayo de especialización, Universidad Militar Nueva Granada]. Repositorio Institucional. <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/7789>
- LaRosa, M., & Mejía, G. (2017). *Historia concisa de Colombia*. Debate
- López, A., & Valle, M. (2017). Una Coyuntura que conmocionó a Colombia: el conflicto con el Perú. Percepciones en el Archivo de Carlos E. Restrepo (1932-1934). *Tempus Revista en Historia General*, 6, 84-129. <https://doi.org/10.17533/udea.tempus.n6a04>
- Millán, A. (2012). *Historia de los aviones*. [Versión Kindle]. <https://www.amazon.com>
- Ocampo, J. A., & Montenegro, S. (1982). La crisis mundial de los años treinta en Colombia. *Revista Desarrollo y Sociedad*, 7, 37-96. <https://doi.org/10.13043/dys.7.2>
- Pardo, R. (2015). *La historia de las guerras*. Debate.
- Parra Restrepo, B. (1998). Vida, pasión y muerte de SCADTA: origen y desarrollo de la aviación en Colombia. *Innovar*, 12, 93-116. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/innovar/article/view/24027>
- Pataquiva García, G. N. (2009). Las FARC, su origen y evolución. *UNISCI Discussion Papers*, 19, 154-184. https://www.redalyc.org/pdf/767/Resumenes/Abstract_76711407010_2.pdf
- Pécaut, D. (2015). Una lucha armada al servicio del statu quo social y político. En E. Pizarro, & V. Moncayo (Eds.), *Contribución al entendimiento del conflicto armado en Colombia* (pp. 599-651). Desde Abajo. <http://www.centrodememoriahistorica.gov.co/descargas/comisionPaz2015/PecautDaniel.pdf>
- Pelcastre, J. (2017). Colombia Builds First Army Aviation Logistics Center. *Diálogo*. <https://dialogo-americas.com/articles/colombia-builds-first-army-aviation-logistics-center/>

- Peña Ortiz, Y. H. (2015). *De la subordinación a la autonomía: la profesionalización militar en la construcción de la aviación militar colombiana, 1920-1936* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional de la Pontificia Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/17071>
- Pizarro Leongómez, E. (1987). La profesionalización militar en Colombia (1907-1944). *Análisis Político*, 1, 20-39. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/anpol/article/view/74560>
- Pizarro Leongómez, E. (2006). Las FARC-EP: ¿repliegue estratégico, debilitamiento o punto de inflexión? En F. Gutiérrez (Coord.), *Nuestra guerra sin nombre: transformaciones del conflicto en Colombia*. Norma.
- Ramsey, R. (2008) *From El Billar to Operations Fenix and Jaque: The Colombian Security Force Experience, 1998-2008*. [Versión Kindle]. <https://www.amazon.com>
- Rodríguez Triana, J. C. (2012). *Análisis de los alcances del control territorial por parte de las fuerzas militares en la implementación de la Política de Defensa y Seguridad Democrática, como fortalecimiento del Estado. Primer período del gobierno Álvaro Uribe Vélez (2002-2006)* [Tesis doctoral, Universidad del Rosario]. <http://repository.urosario.edu.co/handle/10336/3173>
- Rojas, D. (2013). Las relaciones Colombia-Estados Unidos en el gobierno Santos: ¿llego la hora del post conflicto? *Análisis Político*, 26(79), 121-138. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/anpol/article/view/43323/44621>
- Rojas, P. J. (2017, enero-junio). Doctrina Damasco: eje articulador de la segunda gran reforma del Ejército Nacional de Colombia. *Revista Científica General José María Córdova*, 15(19), 95-119. <http://dx.doi.org/10.21830/19006586.78>
- Sánchez Cobaleda, A. (2011). *La implicación de los EE. UU. en el Plan Colombia: objetivos y resultados* [tesis de maestría, Centro de Estudios Internacionales, Universidad de Barcelona] Repositorio Institucional. <http://hdl.handle.net/2445/66913>
- Sánchez Cristo, J. (2016). *El país que se hizo posible. 15 años del Plan Colombia. Hablan los protagonistas*. Planeta.
- Swopes, B. R. (2019). 1 November 1918. *This day in aviation*. <https://www.thisdayinaviation.com/tag/rene-paul-fonck/>
- Topper, J. F. (2015). *Los aviones de caza en Colombia*. Volavi. <https://volavi.co/aviacion/aviones/los-aviones-de-caza-en-colombia>
- Tovar Cabrera, G. A. (2018). *Las alas en las botas de los soldados*. Legis.
- Trendall, A. (2014). *Escuela Militar de Cadetes, realidad viviente de la patria*. Planeta.
- Urrego, L. (2019). *Aviadores con corazón de soldado: aproximación histórica a la Aviación del Ejército* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional de la Pontificia Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/44142>

- Vargas, K. (2008). La compañía Colombiana de Navegación Aérea, 1919-1921. Una aventura empresarial pionera en Suramérica. *Lecturas de Economía*, 68, 195-215. <https://www.redalyc.org/pdf/1552/155215604008.pdf>
- Velásquez, E. (2012). La noción de guerra revolucionaria en Fernando Landazábal Reyes y sus repercusiones en el conflicto armado colombiano. *Revista Folios*, 35, 145-157. <https://www.redalyc.org/pdf/3459/345932038010.pdf>
- Vera Solano, J. (2018). Las actividades ilegales de los actores armados del conflicto, que han sido fuente de desastres ambientales en Colombia. *Cuaderno Activa*, 10(1), 69-76. <https://ojs.tdea.edu.co/index.php/cuadernoactiva/article/view/491>
- Villalobos, J. (1993). Fuerza Aérea Colombiana. En A. Valencia (Ed.), *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia* (Tomo V). Planeta.

Fuentes institucionales

- Aviación Ejército. (1996, agosto). *Revista Primer Aniversario Aviación del Ejército*. Aviación del Ejército Nacional.
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (1996). *Autorización a la Nación para contratar operaciones de crédito externo hasta por US\$ 155 millones con destino a las Fuerzas Militares* [Documento CONPES 2846-MINDEFENSA-DNP: UIP-UJS]. Bogotá, Colombia.
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2003). *Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006 "Hacia un Estado Comunitario"*. Bogotá, Colombia.
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2013). Adquisición de helicópteros para la movilidad del Ejército Nacional. Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, BPIN. https://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0048002340000.pdf
- División de Aviación Asalto Aéreo [DAVAA]. (2018, abril). Plan Maestro de Flota (PMF). Proyección estratégica para las aeronaves del ala rotatoria del Ejército Nacional.
- División de Aviación Asalto Aéreo [DAVAA]. (2020, abril 18). Informe de situación operacional, Brigada de Aviación N.º 32 (BRIAV32).
- División de Aviación Asalto Aéreo [DAVAA]. (2013). *Libro histórico CRE-i DAVAA 08-MDN-CGFM-CE-DAVAA-CREI 29.75*. Legis S.A.
- División de Aviación Asalto Aéreo [DAVAA]. (2016). *Plan de Transformación 09-MDN-CGFM-CE-DAVAA-CREI2 40.9*. Legis S.A.
- Ejército de Colombia, (2009, septiembre 3). Disposición 0037. Por la cual se desactivan unas Unidades de Aviación, se crea y activa la División de Aviación del Ejército Nacional, se aprueban sus tablas de organización y equipo y se dictan otras disposiciones.
- Ejército de Colombia. (1995, octubre-diciembre). *Revista Ejército*, 89.

- Ejército de Colombia. (2018a, octubre). La fuerza femenina del Ejército Nacional. *En guardia por Colombia, Ejército Nacional*, 166. https://publicacionesejercito.mil.co/recurso_user/periodico_guardia/166.pdf
- Ejército de Colombia. (2018b). Comando de Educación y Doctrina [CEDOC]. Radicado n.º 20183945855413, 12 de octubre de 2018, “Envío ficha técnica escudo de armas”.
- Florido Lozano, A. (1986, noviembre 18). *Informe entrenamiento de pilotos*. Bogotá. Documento personal dirigido al comandante del Ejército.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2020, marzo). *Regulaciones Aéreas Locales e Información Aeronáutica SKR9* (3.ª ed.). Dirección de Navegación Aérea.
- Policía Nacional. (1997). *Cuaderno histórico* (4.ª ed.). Academia de Historia de la Policía Nacional. <https://www.policia.gov.co/contenido/cuaderno-historico-no-4>
- República de Colombia. (1932, enero y febrero). *Revista Militar del Ejército*, 22(235-236). https://books.google.com.co/books?id=d8M1AAAAIAAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil [UAEAC]. (2012). Informe final de accidente COL-12-37-GIA, Secretaría de Seguridad Aérea, Grupo de Investigación de Accidentes. <http://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/investigacion/Historicos%20Accidentes/HK4890.pdf>
- United States Government Accountability Office [US GAO]. (2005). Security assistance. Efforts to secure Colombia's Caño Limón-Coveñas oil pipeline have reduced attacks, but challenges remain. United States Government Accountability Office (GAO). Gao-05-971. Washington, D.C. <https://www.gao.gov/assets/250/247619.pdf>
- United States Government Accountability Office [US GAO]. (2008). *Plan Colombia. Drug reduction goals were not fully met, but security has improved; U.S. Agencies need more detailed plans for reducing assistance*. United States Government Accountability Office (GAO). Gao-09-71. Washington, D.C. <https://www.gao.gov/new.items/d0971.pdf>

Archivo de *El Tiempo* y *El Espectador*

- Bedoya Lima, J. (2011, noviembre 14). Esta fuerza es la peor pesadilla de las Farc. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-4961862>
- Charria, A. (2017, mayo 24). Cuarenta años del paro cívico de 1977. *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/opinion/cuarenta-anos-del-paro-civico-de-1977-columna-695404>
- El Espectador*. (2017, marzo 21). Ejército de Colombia apoyará labores humanitarias en Perú. <https://www.elespectador.com/noticias/judicial/ejercito-de-colombia-apoyara-labores-humanitarias-en-peru-articulo-685593>
- El Tiempo*. (1919, agosto 11). El vuelo de ayer. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19190811&printsec=frontpage&chl=es>

- El Tiempo*. (1919, agosto 17). Los vuelos del aviador Martín. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19190817&printsec=frontpage&hl=es>
- El Tiempo*. (1919, agosto 5). Los festejos de ayer. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19190805&printsec=frontpage&hl=es>
- El Tiempo*. (1920, noviembre 18). La aviación militar en Colombia. Nuevos aparatos – Llega a Barranquilla la misión de aviación. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19201118&printsec=frontpage&hl=es>
- El Tiempo*. (1923, mayo 27). La reorganización del Ejército. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19230526&printsec=frontpage&hl=es>
- El Tiempo*. (1931, enero 1º). La aviación militar en 1930. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19310101&printsec=frontpage&hl=es>
- El Tiempo*. (1947, octubre 4). A las diez serán los funerales del General Delfín Torres Durán. El Ejército y la Policía rinden póstumo homenaje. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19471004&printsec=frontpage&hl=es>
- El Tiempo*. (1947, octubre 5). Solemne homenaje póstumo al General Delfín Torres Durán. Millares de personas concurrieron al sepelio. <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19471005&printsec=frontpage&hl=es>
- El Tiempo*. (1997, enero 30). E.U. entrega helicópteros Black Hawk al Ejército. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-549447>
- El Tiempo*. (1997, febrero 18). Recorte de \$130.000 millones a FFAA. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-579258>
- El Tiempo*. (2005, febrero 21). Llegan 10 helicópteros para proteger el oleoducto. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1690478>

Comunicaciones personales

- Álvarez Serrato, Fernando, Teniente Coronel (RA) EJC, 20 de mayo de 2020.
- Arango Calderón, Ingrid, Capitán EJC, 23 de mayo de 2020.
- Arias de Greiff, Gustavo, historiador y escritor. 29 de agosto de 2019.
- Barrios Jiménez, Emiro José. Mayor General (RA) EJC, 23 de mayo de 2020.
- Bermúdez Lozano, Pedro Vicente. Teniente Coronel (RA) EJC, 30 de marzo de 2020.
- Castillo Acosta, Rowinson. Teniente Coronel EJC, 20 de mayo de 2020.
- Cepeda Turga, Luis. Sargento Mayor (RA) EJC, 9 de mayo de 2020.
- Díaz Rodríguez, Luis Israel. Teniente Coronel (RA) FAC, 18 de abril de 2020.
- Florido Lozano, Álvaro. Coronel (RA) EJC, 17 de diciembre de 2019.
- García Arango, Mario. Coronel profesional de la reserva (EJC), expiloto de Avianca, 18 de abril de 2020.

- García Chávez, Luis Fabio. Mayor General (RA) EJC, 24 de marzo de 2015.
- Gómez Garzón, Camilo. Mayor (RA) EJC, 15 de noviembre de 2019.
- González Neira, Jaime Ernesto. Coronel (RA) FAC, 16 de mayo de 2020.
- Guarín Agudelo, Carlos. Teniente Coronel (RA) EJC, 5 de diciembre de 2019.
- Guzmán Rodríguez, Hernán J. General (RA) EJC, 18 de diciembre de 2019.
- Hómez López, Alexander. Sargento Primero EJC, 13 de mayo de 2020.
- Jiménez Montañez, Johan. Mayor EJC, 22 de mayo de 2020.
- Martínez Soriano, Henry. Teniente Coronel (RA) EJC, 16 de mayo de 2020.
- Marulanda Marín, John. Coronel (RA) EJC, 2 de diciembre de 2019.
- Mejía Cortés, Gerardo. Teniente Coronel (RA) FAC, 04 de mayo de 2020.
- Monroy Franco, Milton Fernando. Teniente Coronel EJC, 11 de abril de 2020.
- Moreno Roa, Carlos. Coronel (RA) EJC, 2 de abril de 2020.
- Murillo Gallo, Peter Santiago. Coronel (RA) EJC, 16 de marzo de 2016.
- Oliveros Berrío, Juan Carlos. Sargento Mayor (RA) EJC, 21 de mayo de 2020.
- Ortiz Hernández, Yazmín Rocío. Sargento Primero EJC, 16 de diciembre de 2019.
- Palma Bríñez, Gustavo. Piloto civil de la Aviación del Ejército, 02 de mayo de 2020.
- Parra Osorio, Mayerling. Sargento Mayor (RA) EJC, 18 de diciembre de 2019.
- Peña, John Jovany. Sargento Mayor (RA) EJC, 16 de diciembre de 2019.
- Ramírez Villegas, Óscar. Coronel (RA) EJC, 18 de abril de 2020.
- Rey Navas, Javier Enrique (1). Mayor General (RA) EJC, 8 de marzo de 2016.
- Rey Navas, Javier Enrique (2). Mayor General (RA) EJC, 10 de abril de 2020.
- Rojas Romero, Óscar. Mayor (RA) EJC, 19 de noviembre de 2019.
- Rojas Romero, Óscar. Mayor (RA) EJC, 25 de abril de 2016.
- Sánchez Araque, José Hernán. Sargento Primero (RA) EJC, 14 de enero de 2020.
- Tamayo Puerto, Alberto. Coronel (RA) EJC, 4 de diciembre de 2019.
- Valbuena Farfán, William. Teniente Coronel profesional de la reserva (EJC), abogado, 20 de abril de 2020.





La Quinta Arma

Historia de la Aviación del Ejército de Colombia

Esta obra aborda los hechos históricos que hicieron posible el nacimiento de la Quinta Arma en el Ejército de Colombia durante la segunda década del siglo XX. Como resultado de un arduo trabajo académico, se evidencia el verdadero inicio de la Aviación del Ejército en el país y su desarrollo a través de la última centuria: los antecedentes de la aviación militar en Colombia, la fundación de la Quinta Arma en el Ejército, el proceso que llevó a su inactividad después de tan solo dos décadas de activada, el periodo de estancamiento al que se vio abocada a partir de los años cuarenta, los esfuerzos para su reactivación y finalmente su oportuna reaparición en un escenario coyuntural en el que el país se enfrentaba a una difícil situación de orden público.

De esta forma, la investigación, además de consolidar en una narración amena y rigurosa la historia de la Aviación del Ejército Nacional, muestra cómo su existencia se prolonga efectivamente más allá de los 25 años de su reactivación oficial —ocurrida en 1995 a través del Decreto 1422—. Ahora, cuando se celebra el XXV aniversario de esta fecha, este libro testimonia la grandeza de un Arma centenaria, indiscutiblemente ligada al desarrollo de un mejor presente y un mejor futuro para Colombia.



ISBN 978-958-52878-1-5



9 789585 128781