

# Retos y desafíos de la reactivación de la Aviación del Ejército en Colombia en el período 1995-2007\*

DOI: <https://doi.org/10.21830/9786289514681.03>

**Raúl Andrés Rodríguez Gallego**

**Luisa Fernanda Morales Osorio**

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

**Resumen.** Este capítulo hace énfasis en la evolución, el crecimiento y la importancia de la Aviación del Ejército desde comienzos del siglo XX, destacando la labor conjunta en el desarrollo de operaciones militares. Reconoce los retos y desafíos para la reactivación y consolidación de la aviación en el período 1995-2007, examina las etapas de creación y transformación de la Aviación del Ejército antes de 1995, analiza el aporte del Plan Colombia en la reactivación y consolidación de la Aviación del Ejército y muestra las ventajas de esta reactivación como una parte de la estrategia militar del Estado. La Aviación del Ejército está proyectada como un arma que nunca dejará de pensar en el soldado y en el pueblo colombiano. La experiencia acumulada del conflicto interno hace de este cuerpo una capacidad para hacer del Ejército Nacional una fuerza estratégica.

**Palabras clave:** Ejército Nacional de Colombia; historia de la aviación; historia militar; historiografía; República de Colombia.

---

\* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación “Las Fuerzas Militares en la historia de la República de Colombia”, del Grupo de Investigación en Ciencias Militares de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, categorizado como B por Minciencias. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

### **Raúl Andrés Rodríguez Gallego**

Coronel del Ejército Nacional en la especialidad Piloto Militar. Magíster en Historia Militar de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” y Master’s Degree on Strategic Leadership Studies de la Army War College, Estados Unidos. Profesional en Ciencias Militares y Administración Logística de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”. Se ha desempeñado como militar y piloto de ala rotatoria durante más de veinte años. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7492-6656> - Contacto: [raul.rodriguezga@buzonejercito.mil.co](mailto:raul.rodriguezga@buzonejercito.mil.co)

### **Luisa Fernanda Morales Osorio**

Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “Rafael Reyes Prieto”. Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos de la Universidad Militar Nueva Granada. Asesora de investigación formal y formativa de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, Bogotá, D. C., Colombia. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6114-8354> - Contacto: [luisa.morales@esmic.edu.co](mailto:luisa.morales@esmic.edu.co)

**Citación APA:** Rodríguez Gallego, R. A., & Morales Osorio, L. F. (2022). Retos y desafíos de la reactivación de la Aviación del Ejército en Colombia en el período 1995-2007. En F. N. Cufiño Gutiérrez & A. Yate Arévalo (Eds.), *Las Fuerzas Militares en la historia de la República de Colombia: Divisiones, técnicas, tecnologías y estrategias militares en la consolidación y la conservación del Estado-Nación colombiano* (pp. 61-84). Sello Editorial ESMIC. <https://doi.org/10.21830/9786289514681.03>

### **Las Fuerzas Militares en la historia de la República de Colombia: Divisiones, técnicas, tecnologías y estrategias militares en la consolidación y la conservación del Estado-Nación colombiano**

ISBN impreso: 978-628-95146-7-4

ISBN digital: 978-628-95146-8-1

DOI: <https://doi.org/10.21830/9786289514681>

Colección Ciencias Militares

Serie Respice Militia (Investigación formativa)

Sello Editorial ESMIC

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

Bogotá D.C., Colombia

2022



## Introducción

En 1919 se firmó en Colombia la Ley 126, que ordenaba la creación de la Escuela Militar de Aviación, con lo cual se convertía así en la quinta arma del Ejército Nacional. En ese momento, empieza a escribirse la historia de la aviación militar en Colombia, la cual atraviesa cierres temporales, dificultades económicas y conflictos internacionales, como el del Perú. Gracias a la inyección de capital y al apoyo del Gobierno, se cuenta con un arma de grandes capacidades en virtud de la infraestructura, tipo de aeronaves y experiencia del personal.

Consecuente con lo anterior y con el inicio de la Segunda Guerra Mundial, la aviación militar en Colombia recibió un nuevo impulso de los gobiernos aliados, a fin de contener ataques de los países del Eje. Esto trajo como consecuencia que, en 1944, la aviación militar del Ejército Nacional se transformara para constituirse en la Fuerza Aérea Colombiana como una institución independiente.

Una década más adelante y durante el gobierno del General Rojas Pinilla, se establecieron nuevos objetivos de estrategia militar que incluían la adquisición de helicópteros; estas aeronaves, no obstante, pasaron a conformar la Flota de la Fuerza Aérea para su operación y para las primeras capacitaciones de ala rotatoria. Así las cosas, en los años siguientes la Aviación del Ejército Nacional se desactivaría totalmente pese a grandes esfuerzos por reactivarla, como la capacitación del personal para pilotos de ala fija y técnicos en mantenimiento. Finalmente, el mismo Comando del Ejército ordenó desactivar el programa.

En el período comprendido entre 1985 y 1995, el Ejército Nacional recibiría del Consejo Nacional de Estupefacientes las primeras aeronaves con las que se le daría forma al Destacamento de Aviación del Ejército. En ese momento, solo se usarían las aeronaves para cumplir funciones de transporte de tropa. En agosto de 1995, mediante el Decreto 1422 el Ejército Nacional vería renacer su quinta arma.

En este capítulo, inicialmente se examinarán las etapas de creación y transformación de la Aviación del Ejército Nacional antes de 1995; posteriormente, se analizará el aporte del Plan Colombia para la reactivación y conso-

lidación de la Aviación del Ejército Nacional; finalmente, se describirán las ventajas de la reactivación de la Aviación del Ejército Nacional como una parte de la estrategia militar del Estado.

## **Etapas de creación y transformación de la Aviación del Ejército Nacional antes de 1995**

La historia de la Aviación del Ejército, durante el siglo XX, inicia en 1919 cuando se expide la Ley 126, la cual estableció la creación de la Escuela Militar e introdujo la aviación en el Ejército, de tal forma que se constituyó en la quinta arma, después de la Infantería, Caballería, Artillería y la de Ingenieros Militares. La administración de esta nueva arma estaba a cargo del órgano ejecutivo, según lo establecía el Decreto 599 del 15 de marzo de 1920, y del Ministerio de Guerra, y como resultado se activaron la aviación militar y civil (Presidencia de la República, 1920). En el mismo año, el Gobierno Nacional adquirió las dotaciones de máquinas, personal y elementos necesarios para caracterizar esta nueva arma, con el objetivo de preparar el personal para el funcionamiento y organización de la Aviación del Ejército. La Escuela dependía del Ministerio de Guerra, y abarcaba dos secciones, A y B: la primera funcionaba en la capital y la segunda en el lugar que designaba el Ministerio de Guerra. Se inauguró en febrero de 1921, pero su ley fue ordenada un año antes (Urrego, 2019). Durante el mismo año, se creó la Sección de Aviación en el Ministerio de Guerra, encargada de gestionar tanto las operaciones tácticas y técnicas, como la administración general de la aviación.

El 15 de febrero del 1921 se realizó el acto inaugural de la Escuela de Aviación con la iniciación de las clases de Aerodinámica y Mecánica.

Los miembros de la misión francesa condujeron las instrucciones tanto para pilotos como para mecánicos. Los alumnos, conformados por suboficiales del Ejército Nacional, aprendices de mecánica, obreros armadores y montadores, tuvieron la tarea de ensamblar los primeros aviones (Senado de la República, 1992).

Los primeros alumnos de la escuela de pilotos fueron el Mayor Félix Castillo Mariño, el Capitán Luis Silva Gómez, los Tenientes Delfín Torres

y Abrahán Liévano, y los Subtenientes Eduardo Gómez Posada y Domingo Valenzuela.

El terreno asignado fue en Flandes, Tolima, a orillas del río Magdalena, donde los primeros alumnos dedicaron su esfuerzo a construir y adecuar las instalaciones, porque estas no existían. Se trabajó de sol a sol hasta construir la pista de trescientos metros de longitud y treinta de ancho, y cinco (5) hangares de guadua y zinc. Todos los días, profesores y alumnos debían movilizarse a Flandes caminando. Después, se consiguieron caballos para mitigar el transporte de personal.

En algunos círculos políticos, la Escuela de Aviación era percibida con desconfianza y escepticismo. En el ambiente de la época, la Nación experimentaba un ímpetu de cambio y renovación; en la década de los años 1920, se presentó un gran listado de misiones extranjeras con el objetivo de modernizar el país, entre estas la misión económica de Estados Unidos, la jurídica italiana y la médica francesa (Hernández, 2020).

El primer avión militar en volar en Colombia fue el Caudron G.3 E-2, además de ser el primer avión de instrucción para los alumnos de la Escuela de Aviación Militar.

En 1920, se adquirieron los Caudron G.3 con matrícula de fábrica números 4937, 4938 y 4939 que, al llegar a Colombia, se les asignaron las matrículas A-1, A-2 y A-3. El primer vuelo de prueba de estas aeronaves fue realizado el 21 de marzo de 1921, por el Coronel René Guichard, director de la Escuela de Aviación Militar y jefe de la misión aérea francesa (Peña, s. f.).

Debido a la crisis económica del país, la Escuela de Aviación Militar de Flandes se clausuró el 1.º de mayo de 1922. Los tres aviones G.3 y el G.4, que aún quedaban, se desarmaron y empacaron en sus cajas originales para transportarlos a Madrid, Cundinamarca.

En medio de este panorama tan incierto, pero con la firme intención de cumplir lo que había ordenado la ley, en febrero de 1921 inició labores la primera Escuela Militar de Aviación del Ejército Nacional de Colombia, bajo la tutela de los experimentados pilotos y mecánicos franceses. El Mayor Gabriel del Páramo fue designado director de la Escuela, junto a los primeros pilotos

de la institución: el Mayor Félix Castillo Mariño, Capitán Luis Silva Gómez, Teniente Delfín Torres Durán, Teniente Abrahán Liévano, los subtenientes Eduardo Gómez Posada, Domingo Valencia y el cadete José Ignacio Forero. Este personal provenía de diferentes unidades y armas del Ejército Nacional (Tovar, 2020).

Finalmente, el 28 de marzo se convertiría en una fecha muy importante en la historia del Ejército Nacional: finalizados los trabajos sobre el campo aéreo, por primera vez voló una aeronave militar en Colombia. El año siguiente, el 4 de abril de 1922, voló por primera vez un piloto colombiano: José Ignacio Forero. Sin embargo, el 28 de abril se clausuró la Escuela: primero, se rescindió el contrato con la misión militar francesa; segundo, se cuestionó que el material adquirido para efectuar la instrucción, según comisiones técnicas, no reunía las condiciones necesarias para utilizarse en la instrucción; y, por último, se argumentó que el sostenimiento de la Escuela ocasionaba cuantiosos gastos al Tesoro Nacional, que no se justificaban en la situación fiscal que se vivía en esos momentos (Urrego, 2019).

La segunda etapa de la Escuela empezó a tener tropiezos por los entramados políticos que se oponían a la misión militar suiza. Al mayor Pillichody se le negó la compra de ocho aviones procedentes de Suiza y fue acusado de recomendar unos aparatos no aptos para el país. Esta situación se debatió en el Congreso, y el resultado fue la cancelación del contrato. La dirección de la Escuela quedó a cargo del Mayor colombiano Ricardo Vanegas, que no tenía la competencia para enseñar.

A finales de 1928, se cerró la Escuela temporalmente, hasta encontrar el personal idóneo para esta labor. Los aviones Wild fueron desarmados y pasaron a la bodega, donde también se encontraban los aviones franceses de la primera misión. Este cierre temporal duró hasta febrero de 1929, cuando antiguos alumnos de las escuelas anteriores llegaron de Estados Unidos con los estudios de aviación concluidos; junto a Camilo Daza, insistieron ante el Gobierno Nacional para no desperdiciar el trabajo que se había realizado años antes. El Gobierno accedió y se contrató una nueva misión francesa, dirigida por el coronel Pierre Chateauvieux, que estuvo cerca de dos años, luego pasó a manos de oficiales colombianos, encargados de ahí en adelante de no dejar morir la naciente Aviación del Ejército. (Urrego, 2019, p. 67)

En la década de 1930, el conflicto con Perú obligó al país a fortalecerse militarmente, y el arma de Aviación fue una de las más beneficiadas. Gracias a la inyección de capital, al apoyo estatal y de la ciudadanía, finalizado el conflicto Colombia contaba con un arma de Aviación con buenos estándares en cuanto a tamaño, tipo de aeronaves, infraestructura y experiencia de su personal.

En ese momento, podría asegurarse que la Aviación Militar del Perú era muy superior a la colombiana, pues contaba con la asesoría de una misión naval de los Estados Unidos, que no se retiró de ese país durante el conflicto. Poseía 28 aviones, todos operativos y con menos de tres años de uso. Con el fin de cambiar esto, el Gobierno de Colombia empezó gestiones para adquirir, de los gobiernos de Alemania y de Estados Unidos, equipos modernos que le permitieran responder a la agresión. Con la compra de 69 aeronaves más, con pilotos experimentados que conocían la guerra por su experiencia en los cielos europeos y, de manera particular, la geografía nacional (llevaban más de diez años volando en el país), se conformó de urgencia y de manera contingente una respetable aviación militar moderna.

La aviación militar experimentaría nuevos cambios, según el Decreto 2065 de 1932, pues se constituyó el Departamento 8 del Ministerio de Guerra, denominado División General de Aviación Militar Nacional (Presidencia de la República, 1932).

La primera acción de combate que vivió la Aviación del Ejército fue en Tarapacá, el 14 de febrero de 1933. El comandante de las tropas colombianas, el General Alfredo Vázquez Cobo, había enviado un ultimátum al comandante de las fuerzas peruanas, con una nota llevada por un oficial, en la cual expresaba que se encontraba allí para restablecer el orden en el territorio, que era legalmente de Colombia y que si entregaba el puesto tendría todas las garantías, para él y sus hombres. La respuesta del oficial fue que él no podía tomar esa decisión, que debía esperar respuesta de sus comandantes. El general Vázquez había decidido tratar de hacer todo de la manea más racional posible, por eso había tomado la determinación de no ser el primero en atacar. (Urrego, 2019, p. 71)

Al finalizar la guerra, el 25 de mayo de 1933, la aviación militar colombiana se había fortalecido. No solo contaba ahora con aeronaves modernas y en mayor número que antes, así como más bases aéreas a las cuales desplegarse

para la defensa del espacio aéreo nacional, sino que también contaba con 42 pilotos y 35 mecánicos muy bien entrenados y con experiencia.

Después de estas gestas, el conflicto bajó su intensidad hasta finalizar en 1934, con la mediación de Brasil. Así empezó una nueva fase en la era de la Aviación del Ejército, pues el conflicto amazónico dejó una gran experiencia y a la aviación militar más moderna de Latinoamérica; también, dejó la lección de que esta arma debía fortalecerse, así que se retomaron proyectos que le daban este impulso y que estaban pendientes antes de la guerra (uno de estos era crear nuevas bases aéreas). La Escuela de Aviación y sus equipos se trasladaron de Madrid a Cali, a la hacienda el Guabito. También se creó la Base Aérea de Palanquero, entre los departamentos de Caldas y Cundinamarca, y la Base Aérea de Barranquilla. Con estos avances y un fuerte apoyo del Gobierno, la aviación fue convirtiéndose cada vez más en un cuerpo independiente (Krause, 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 del Ejército sobre la Aviación. Además, la demanda de personal que requería la Aviación, para tener operativas las aeronaves adquiridas, era demasiado alta, comparada con la que ofrecía el Ejército, el cual tenía también necesidades de personal para cubrir las unidades desplegadas en el territorio nacional. Como se evidencia, la educación y la formación fueron elementos detonantes que permitieron la autonomía de la Aviación. Con el traslado de la Escuela Militar de Aviación a Cali, sumado al gran parque aeronáutico, las necesidades aumentaron.

En 1935 se dictaron algunas disposiciones sobre el funcionamiento y las condiciones de admisión del personal de alumnos a la Escuela de Aviación Militar en Cali; en ese momento, los aspirantes debían pertenecer al Ejército Nacional para aspirar a formar parte de la Aviación Militar; los civiles que quisieran entrar debían tener preparación en vuelo, pero cuando la autonomía llegó hacia 1940 se permitió que los primeros cursos de bachilleres ingresaran con el firme objetivo de ser aviadores.

En la década de los años 1940, se emitieron una serie de documentos oficiales que tenían la finalidad de reorganizar las Fuerzas Militares,

específicamente la Ley 89 de 1940. Así se reglamentó el nacimiento definitivo de la Fuerza Aérea como una institución independiente.

En diciembre de 1944 se sancionó la Ley 102, firmada por el presidente Alfonso López Pumarejo, mediante la cual se reorganizaron las Fuerzas Militares. De acuerdo con el nuevo esquema, la Dirección General de Aviación transmutó a una fuerza militar al mismo nivel del Ejército y la Armada. En el artículo 5.º de esta ley, las Fuerzas Militares incluían: el Ministerio de Guerra, el Ejército, la Armada, la Aviación y los servicios correspondientes.

De esta manera, la Dirección General de Aviación adquirió una composición y organización propia de una fuerza militar, responsable de emplear el poder aéreo emergente y decisivo para la seguridad y defensa de la Nación. Según la percepción de algunos círculos, la historia de la aviación hasta 1944 se reclama como propia tanto por el Ejército Nacional de Colombia como por la Fuerza Aérea de Colombia (Fac); a partir del 1920, los decretos emitidos, resoluciones ejecutivas e incluso los contratos del período no hablan de la Aviación como Arma de Ejército, sino como Sección de Aviación Militar, Dirección General de Aviación, Fuerza Aérea Nacional y Fuerza Aérea Colombiana, todas subordinadas directamente al Ministerio de Guerra y separadas del Ejército Nacional; contrario a lo sucedido con la Infantería, Caballería, Ingenieros, entre otros, cuyos cambios en traslados de personal, por ejemplo, se realizaban en un mismo documento.

Durante los siguientes años, se presentaron varios intentos de reactivar la Aviación del Ejército, debido a las diferentes labores y acciones que se iban desarrollando. En 1953 asumió el poder en Colombia el Teniente General Gustavo Rojas Pinilla con la intención de pacificar el país, el cual se hallaba sumido en una violencia política extrema, intención que logró en gran medida. Además de realizar su gestión de gobierno para neutralizar los factores y agentes generadores de violencia (especialmente en zonas rurales), el presidente de facto tomó una serie de medidas gubernamentales que a la postre resultaron muy positivas para el país. Entre muchas, se contó con la adquisición de los terrenos de la meseta de Los Limones (hoy llamada Tolemaida), con el propósito de que allí se asentara la reserva estratégica del Ejército Nacional. Con el paso del tiempo, esta reserva estratégica contaría con una pista de tres kilómetros

y toda la infraestructura necesaria (oficinas, hangares y diversos espacios) para fortalecer la proyección de la Aviación del Ejército (Hernández, 2020).

En este lugar se inició la construcción de una pista de tres kilómetros de longitud y se desarrolló la infraestructura necesaria para constituir una fuerte presencia militar. El sitio se localiza en el centro del país, equidistante de las fronteras. Es innegable la visión táctica y estratégica que poseía el General Gustavo Rojas Pinilla. Durante 1953, el Gobierno Nacional adquirió, también, un número considerable de helicópteros para iniciar al primer curso de Ala Rotatoria el 11 de febrero de 1954 en la Fac. A este curso ingresaron dieciséis alumnos, y uno de ellos era el propio presidente, el General Gustavo Rojas Pinilla. Sin embargo, la idea para continuar capacitando personal del Ejército Nacional para una futura reactivación de la Aviación no se detiene (Hernández, 2020).

En 1972, el General José Joaquín Matallana envió a dieciocho alumnos a realizar curso de piloto de avión en escuelas civiles nacionales, pero la iniciativa se canceló por no contar con el apoyo del comandante del Ejército.

En 1981, un grupo de oficiales del Ejército Nacional se comisiona para el primer curso de Piloto de Ala Fija en Cali, utilizando los medios aeronáuticos dispuestos por la Fac. Posteriormente, entre ese mismo año y 1985, diecisiete oficiales iniciaron el curso de piloto en la Escuela Militar de Aviación de la Fuerza Aérea en Cali; en 1983, estos mismos oficiales fueron trasladados a la Base Aérea de Melgar, para hacer el curso de Piloto de Helicóptero, con el fin de que apoyaran la operación del Ejército Nacional (Urrego, 2019).

Allí se graduaron doce oficiales y se convirtieron en los primeros aviadores de ala fija del Ejército Nacional; estos mismos culminaron curso de Piloto en Ala Rotatoria en el Comando Aéreo de Apoyo Táctico N.º 1, también de la Fac. Paralelamente, ese año se inició el entrenamiento para los suboficiales técnicos en mantenimiento aeronáutico, en las instalaciones del Comando Aéreo de Mantenimiento de la Fuerza Aérea en Madrid, Cundinamarca.

A mediados de 1984, y en los años siguientes, el Consejo Nacional de Estupefacientes le asignó al Ejército aeronaves tipo Cessna 42 IB, Turbo Commander 695 y Piper Seneca III bimotor.

Con el recrudecimiento de la guerra contra el narcotráfico, la incautación de aeronaves al servicio de este delito se hizo más frecuente, y el Consejo Nacional de Estupefacientes, por gestión del mando militar de la época, transfirió un avión de dos motores al Ejército. Este se convirtió en la primera aeronave de esta nueva fase de la Aviación del Ejército; a ella le siguieron diferentes aeronaves que sirven para el mando y control en la institución. Por medio de este procedimiento, se suplió la necesidad de contar con aeronaves propias que le permitieran a la institución ser autónoma, y a los comandantes de las divisiones moverse en su jurisdicción.

En 1994, mediante resolución ministerial, se activó el Destacamento Aéreo del Ejército (Dae): primer paso para que al año siguiente se reactivara de manera definitiva la Aviación del Ejército (Volavi, 2013).

Los procesos históricos que se registran en este capítulo presentan una discontinuidad sobre la evolución de la Aviación del Ejército, la cual se desactivó en favor de la puesta en marcha de una institución nueva y con una misión específica: la Fuerza Aérea. A partir de entonces, el Ejército Nacional trató de tener una aviación que apoyara su misión, pero esos intentos resultaron infructuosos, y estas iniciativas no lograron consolidarse. Finalmente, se reactivó cuando las necesidades y dinámicas del conflicto lo exigieron y políticamente fue imprescindible para el Ejército tener su propia movilidad. Las tradiciones de esta Aviación se mantuvieron vigentes y ligadas a los soldados de tierra, y el espíritu de cuerpo se mantuvo a pesar de las dificultades.

El proceso de creación de la Aviación del Ejército en la década de los años 1990 tuvo un desarrollo muy diferente en comparación con la configuración de la aviación militar, nacida en la década de 1920. Ahora, en esta nueva etapa, los nuevos aviadores, que, si bien tuvieron una fuerte influencia de la Fuerza Aérea en su formación, se alejaron de las costumbres de esa institución, razón por la cual son diferentes en su manera de hablar, en su forma de actuar y hasta en su modo de vestir. Esto se reflejó en la forma de volar, en el nuevo rol y en unos postulados que los hacía actuar pensando en que nunca habían dejado de ser soldados. Estos hombres ya sabían qué era estar en el fragor del campo de batalla, en primera línea, esperando con anhelo la llegada de los víveres,

cartas o encomiendas de los seres queridos. Se habían formado como líderes de combatientes y sabían que tenían la responsabilidad de llevarlos al campo de batalla y traerlos de vuelta, sanos y salvos.

Como se había mencionado, en 1940 se introdujo una reforma para darles una nueva organización a las Fuerzas Militares y se reglamentó la Fuerza Aérea como institución independiente totalmente del Ejército; sin embargo, se buscó, en los años siguientes, volver a construir la Aviación del Ejército, asunto que fue apoyado por el General José Joaquín Matallana en 1972.

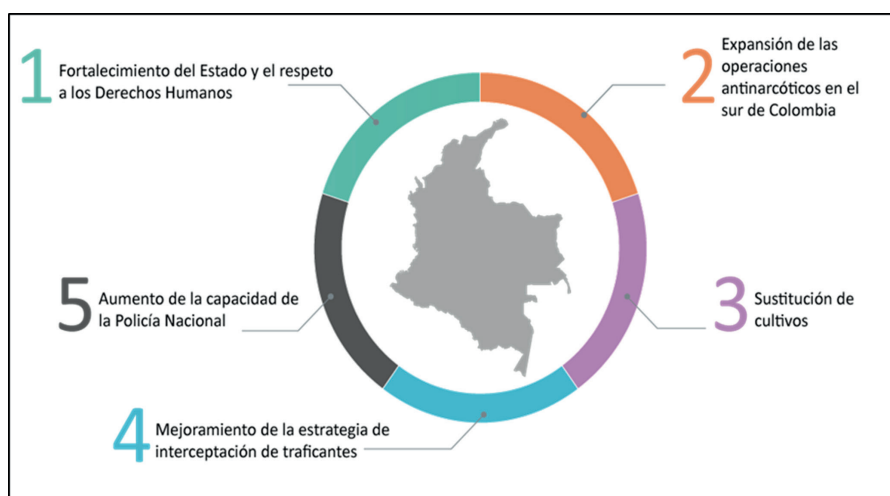
En 1983, para apoyar a las operaciones del Ejército Nacional, se adquirieron unos helicópteros, pero por falta de presupuesto se canceló la iniciativa. Al comenzar el auge del narcotráfico en Colombia, el problema se agravó al no existir suficientes aeronaves para contrarrestar el delito. El Consejo Nacional de Estupefacientes, entonces, transfirió avionetas al servicio del Ejército, hecho que promovió la renovación de la Aviación del Ejército, que, con el paso del tiempo, logró consolidar aeronaves que pasaron a estar bajo el control de esta institución.

## **Aportes del Plan Colombia para la reactivación y consolidación de la Aviación del Ejército Nacional**

Para comenzar con este aparte, vale la pena analizar qué es el Plan Colombia (Pc) y cuál es la función que cumple en el país.

El Plan Colombia fue creado en 1999 y se le presentó a Bill Clinton, el presidente electo de los Estados Unidos en ese entonces. Los objetivos fundamentales del Plan Colombia fueron: 1) buscar una solución política y negociada al conflicto armado; 2) replantear la lucha antinarcóticos, y 3) hacer inversión social en las comunidades, en zonas rurales afectadas por el conflicto. Este plan inició como una propuesta emanada por Colombia y Estados Unidos, que tenía como eje central el crimen organizado, el problema mundial de drogas, el fortalecimiento de instituciones democráticas, las negociaciones de paz y la reactivación económica y social. Debido a que este proyecto fue en unión de ambos países, se consolidó el principio de responsabilidad compartida.

Durante la ejecución del Pc, se invirtieron alrededor de US\$10.372 millones, repartidos entre aportes del gobierno de los Estados Unidos y el esfuerzo fiscal de Colombia. Este fisco presupuestario tuvo como fin dar aportes equilibrados a cada uno de los objetivos específicos por los cuales se creó el Pc (figura 1); cada logro tuvo un ingreso económico por cada país miembro, según un esquema de estudio proporcional al porcentaje del valor establecido y el costo que cada objetivo necesitaba. Basado en un cálculo, se determinó que la mayor inversión debía ser para la lucha contra las drogas ilícitas y el crimen organizado (Rossignolo, 2017).



**Figura 1.** Métodos para alcanzar los objetivos del Plan Colombia.  
Fuente: Elaboración propia.

Un fortalecimiento notorio se dio en el componente aéreo, debido a misiones de transporte de personal y carga, como se estableció anteriormente, por medio del empleo de aeronaves de ala rotatoria (tabla 1) y ala fija (tabla 2), proceso en el cual la ayuda de los Estados Unidos ha sido una pieza fundamental.

**Tabla 1.** Aeronaves de ala rotatoria utilizadas por la Fuerza Pública para combatir el crimen organizado y el tráfico de drogas

| Misión              | Aeronaves de ala rotatoria | Ejército | Armada | Fuerza Aérea | Policía Antinarcóticos | Policía Nacional | Total |
|---------------------|----------------------------|----------|--------|--------------|------------------------|------------------|-------|
| Enlace y transporte | UH – 1N                    | 27       |        |              |                        |                  | 27    |
|                     | Bell 212                   |          |        |              | 12                     |                  | 12    |
|                     | Bell 412                   |          |        |              | 1                      |                  | 1     |
|                     | Bell 206                   |          |        | 4            | 10                     |                  | 14    |
|                     | Ranger                     |          |        |              |                        |                  |       |
| Transporte          | Huey II                    | 31       |        |              | 30                     | 3                | 64    |
|                     | UH-60 Black Hawk           | 15       |        |              | 7                      | 2                | 24    |
|                     | Hughes                     |          |        |              | 2                      |                  | 2     |
|                     |                            |          |        |              |                        |                  |       |
| Carga               | Kmax                       | 5        |        |              |                        |                  | 5     |

Fuente: Elaboración propia.

Cabe resaltar que el apoyo de Estados Unidos frente a todo lo sucedido en Colombia fue de gran ayuda, puesto que el ingreso económico aportado para uso y reparo de las aeronaves hizo que Colombia, con el paso de los años, incrementara su manejo aeronáutico, pues de alrededor de 30 helicópteros pasó a casi 100 cuando comenzó la presidencia de Álvaro Uribe Vélez (Rosa & Mejía, s. f.).

Para mantener el orden público se desarrollaron políticas que fortalecieron la eficiencia de las instituciones nacionales y la característica de la Fuerza Militar: garantizar el control del territorio y mantener el orden público. Entonces, en 1998, se formó el Destacamento Aéreo del Ejército en la Aviación, desarrollado en el Plan Nacional de Desarrollo propuesto en 1994. El debate sobre la modernización y optimización de las Fuerzas Militares afianzó la intención del Gobierno de reforzar al nuevo Plan Colombia.

Desde comienzos de la década de los años 1990, Colombia comenzó a implementar la idea de hacer más eficientes las Fuerzas Armadas. En el ámbito aéreo, antes del Plan Colombia ya se tenía previsto dar mayor presupuesto para el uso de helicópteros y modernizar las Fuerzas Militares.

**Tabla 2.** Aeronaves de ala fija utilizadas por la Fuerza Pública para combatir el crimen organizado y el tráfico de drogas

| Misión                     | Aeronaves de ala rotatoria | Ejército | Armada | Fuerza Aérea | Policía Antinarcóticos | Policía Nacional | Total |
|----------------------------|----------------------------|----------|--------|--------------|------------------------|------------------|-------|
| Ataque                     | AC47 T                     |          |        | 5            |                        |                  | 5     |
| Combate                    | A-37                       |          |        | 10           |                        |                  | 10    |
|                            | OV-10                      |          |        | 8            |                        |                  | 8     |
| Fumigación                 | T-65                       |          |        |              | 1                      |                  | 1     |
|                            | C-152                      |          |        |              | 3                      |                  | 3     |
| Inteligencia               | Súper King                 |          |        |              | 1                      |                  | 1     |
|                            | 300                        |          |        |              |                        |                  |       |
|                            | SA 237                     |          |        | 5            |                        |                  | 5     |
| Plataforma de inteligencia | C – 26                     |          |        | 2            | 5                      |                  | 7     |
|                            | SR 560                     |          |        | 5            |                        |                  | 5     |
|                            | Navajo                     |          | 1      |              |                        |                  | 1     |
|                            | DC-3                       |          |        |              | 4                      |                  | 4     |
|                            | C-130                      |          |        | 136          |                        |                  | 1     |
|                            | DHC6-300                   |          |        |              | 2                      |                  | 2     |
| Transporte                 | Twin Otter                 |          |        |              |                        |                  |       |
|                            | C-99                       |          |        |              | 1                      |                  | 1     |
|                            | C-208                      |          |        |              | 4                      |                  | 4     |
|                            | Caravan                    |          |        |              |                        |                  |       |
|                            | C-206G                     |          |        |              | 5                      |                  | 5     |
|                            | Fairchild                  |          |        |              |                        | 2                | 2     |
| Total                      |                            | 0        | 1      |              | 26                     | 2                | 65    |

Fuente: Elaboración propia.

El Plan Colombia fue una parte fundamental en la inversión para adquirir aeronaves en el país. Gracias al apoyo económico de los Estados Unidos llegaron helicópteros y aeronaves, con lo cual se logró que se construyeran nuevas bases aéreas. Tolemaida es una de las más importantes bases de la Aviación del Ejército. En 1997, nació el Batallón Aerotáctico (ahora Batallón de Helicópteros) y el Batallón de Transporte Aéreo, lo cual le ha permitido al Ejército Nacional crecer de manera significativa en todo lo que compete a aviación.

Con el conflicto interno que vive Colombia a raíz del narcotráfico, se buscó la erradicación de cultivos ilícitos en todo el territorio del país, lo cual

trajo consigo la creación de brigadas contra el narcotráfico que usaron eficientemente los helicópteros arriba mencionados. En 2003, surgió la Escuela de Aviación del Ejército, y en el año siguiente el Batallón de Transporte Aéreo dejó de funcionar para darle paso al Batallón de Aviación N.º 1. Posteriormente, en 2007 se creó la División de Aviación Asalto Aéreo (Daava) del Ejército Nacional.

Desde comienzos del año 1995 y años atrás, el Ejército Nacional quedó a cargo de realizar operaciones de aviación fuera de las efectuadas por la Fuerza Aérea, lo cual implicaba que se incrementaba su independencia militar y se mejoraba la seguridad territorial. Con esto se buscaba darle mayor proyección al incremento de transportes y logística que se encontraban bajo control del Ejército Nacional.

Con las nuevas aeronaves se desarrollaron operaciones que se enfocaban en recorrer, en la mayoría de los casos, los ríos y áreas conocidos como puentes para el narcotráfico. Estos helicópteros comenzaron a funcionar en Guaymaral, al norte de Bogotá, y surgió el Batallón de la Aviación del Ejército Nacional, al mando del Teniente Coronel Javier Enrique Rey Navas; este batallón contaba con oficiales y suboficiales (entre 18 a 20 militares) al servicio de la Nación (Urrego, 2019).

A partir de 1999 y hasta 2002 llegaron al país los helicópteros financiados por el Plan Colombia gracias al apoyo de Estados Unidos. Las aeronaves más representativas fueron UH1N, Huey II y Black Hawk, y lo cual originó la conformación de la unidad rectora de la Aviación del Ejército, la Brigada N.º 25. Posteriormente, en el 2007, el Batallón de Helicópteros (Bahel) se modificó y pasó a denominarse Comando Operativo de Aviación (Coave), integrado por cuatro batallones de aviación (Baav) y un batallón de servicios (Mindefensa, 2007).

La Brigada 25 pasó a conformarse de batallones de aviación: cuatro batallones de helicópteros y ocho batallones de movilidad, los cuales se distribuyeron alrededor del país, junto a la Brigada N.º 32 de apoyo y sostenimiento, conformada por otros cuatro batallones.

Con la creación del Plan Colombia no solo se recibió dinero, sino también materiales y personal militar, todo esto con el fin de modernizar a la institución, lo cual era en gran parte fomentado por los Estados Unidos.

En 2011 se creó la Escuela de Asalto Aéreo, encargada de darles una correcta preparación a instructores, profesores y tropas para potenciar la capacidad del Ejército Nacional. El Plan Colombia incrementó, en consecuencia, el número de aeronaves nuevas en el país y el conocimiento del uso aéreo. Una de las enseñanzas más reconocidas fue la instrucción de vuelo nocturno con el uso de visores. Estas nuevas tecnologías aumentaron la capacidad de operatividad del Ejército Nacional, con un resultado positivo en operaciones sorpresa y maniobra (Hernández, 2020).

Debido a la reactivación se comenzaron a efectuar operaciones sostenidas y profundas porque se contaba con bases aéreas y territorios que facilitaban la movilidad de las aeronaves. Además, el Ejército Nacional logró llegar a lugares donde antes no tenía acceso por otro medio distinto al aéreo y recuperó personal de manera significativa, ya que también tiene como fin proteger las vidas de soldados y tripulantes en presencia de combates y campos minados.

## **Reactivación de la Aviación del Ejército.**

### **Su conformación y estructuración**

En la década de los años 1990, el Gobierno Nacional y el comando de las Fuerzas Militares crearon un comité interdisciplinario. En 1995, presentó un informe acerca de la necesidad de incrementar el equipo de vuelo para darle solidez y restauración a la Aviación. Con la reactivación de la Aviación del Ejército, se comenzó a participar de manera permanente en el conflicto armado existente en Colombia; el Ejército Nacional aumentó su fuerza y mejoró su capacidad de carga y armamento, con lo cual le infringió una derrota directa a las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (Farc), lo que ocasionó que este grupo armado tomara los campos nuevamente como refugio.

En 1996, se invirtieron US\$ 108 millones en Aviación del Ejército, lo cual

permitió que se estableciera el Campo Aéreo Gustavo Rojas Pinilla, en homenaje al expresidente de la República, en terrenos de Tolemaida. Hoy día, se reúnen aquí más de 23.000 tropas, junto al Batallón Aerotáctico [...] (Batco), comandado por el Coronel Javier Enrique Rey Navas. Esta unidad comenzó en Rionegro, donde se construyó una de las primeras instalaciones de Comando Aéreo que contaba con los siete helicópteros UH-60L del Ejército para entrenamiento. (J. Rey Navas. Comunicación personal. Entrevista realizada por R. Rodríguez Gallego, 2021)

Cabe recordar que el Batallón de Aviones del Ejército (Batae) comenzó a hacer uso de aeronaves de ala fija en 1997 y que la estructura y organización de la Aviación surgió del Ejército cuando se instauraron estas operaciones militares: ofensivas, estabilidad, apoyo, defensivas, apoyo y servicios en combate (Rojas, 2016).

Posteriormente, en el 2000 se hicieron mejoras al campo aéreo ubicado en Tolemaida. Luego, en 2005 surgió el Plan Escudo, que cubría la infraestructura de los campos de batalla, puesto que se presentaban ataques constantes por parte de las Farc y del Ejército de Liberación Nacional (Eln). Ese mismo año, Estados Unidos le entregó a Colombia helicópteros que se mantienen en Saravena.

Por medio del Plan Colombia hubo una cantidad de aeronaves que llegaron al país en calidad de préstamo, pero que, con el pasar del tiempo, quedaron como propiedad de la institución. Otro de los beneficios que trajo el Plan Colombia fue la implementación de nuevas tecnologías, las cuales le dieron un impulso a la capacidad de inteligencia respecto a vigilancia y reconocimiento de aviones.

En el proceso de consolidación de capacidades se conformó el Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento Táctico de Aviación (Betra), donde se conforman tripulaciones y se imparten actualmente capacitaciones (tabla 3).

**Tabla 3.** Cursos dictados por Betra

| Curso /Equipo                    | UH-60 | Mi-17 | Huey II | UHIN |
|----------------------------------|-------|-------|---------|------|
| Calificación piloto              | X     | X     | X       | X    |
| Calificación piloto al mando     | X     | X     | X       | X    |
| Piloto instructor                | X     | X     | X       | X    |
| Artillero de vuelo               | X     | X     | X       | X    |
| Tripulante de vuelo              | X     | X     |         |      |
| Ingeniero de vuelo               | X     |       |         |      |
| Instructor de ingeniero de vuelo | X     |       |         |      |
| Lentes de visión nocturna (NVG)  | X     |       |         |      |
| Curso básico de instrumentos     |       |       | X       |      |

Nota: adicionalmente, otros cursos dictados en el Betra incluyen: Recuperación de Personal; Área de Aproximación no Radar; Recurrente Aeródromo; Bomberos Aeronáuticos.  
Fuente: Elaboración propia.

Entre 2007 y 2010 tuvo lugar la reorganización de las unidades de aviación y activación de la División de Aviación y/o Asalto Aéreo. La efectividad del Ejército Nacional aumentó y la Aviación se catalogó como el arma más eficiente, al demostrar el poderío aéreo, entre otros aspectos, por los resultados operacionales, tácticos y estratégicos que ha obtuvo desde su reactivación, lo cual ha brindado confianza en la institución (Hernández, 2020).

Las unidades de la Aviación estaban adscritas a una única brigada, lo que trajo consigo una reestructuración que, mediante resolución, creó la división Aviación Asalto Aéreo, ubicada en Bogotá, cuyo objetivo era ofrecer apoyo aéreo en el territorio nacional (Ejército Nacional, s. f.) y estaba conformaban por la siguientes unidades: Brigada de Aviación N.º 32, Brigada Especial en contra del Narcotráfico, Comando Especial del Ejército y Brigada de Aviación N.º 25. Esta Aviación Asalto Aéreo se conoce como una unidad de apoyo terrestre. Posteriormente, en el 2012 surgió el Comando Operativo de Mantenimiento de Aviación, que forma parte de la Brigada 32. Esto impulsó la creación de cinco batallones encargados de la movilidad respecto a todo el asunto aéreo.

En 2014, la Brigada de Aviación N.º 33, especializada en Movilidad y Maniobra, reemplazó el Comando Operativo de Aviación (Hernández, 2020), conformado por el Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento de Aviación, el Comando y Estado Mayor de la Brigada, el Batallón de Aviación N.º 3 Carga y Transporte “CT. Óscar Silva Rueda”, y por el Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento de Aviación “MY. Juan Carlos Vargas Bernal”.

Desde el inicio del Pan Colombia, en 1998, se realizaron más de 80.000 misiones por aeronaves de ala rotatoria (tabla 4).

**Tabla 4.** Misiones realizadas entre 1997 y 2015

| Equipo/Estadísticas | Horas voladas | Horas voladas con NVG | Toneladas de carga |
|---------------------|---------------|-----------------------|--------------------|
| UH-60L Black Hawk   | 2.009.9663    | 37.881                | 55.395             |
| Mi-17               | 1.533.057     | 1.713                 | 87.987             |
| UH-1N               | 84.616        | 8.086                 | 2.963              |
| Huey II             | 58.483        | 12.053                | 948                |
| Sikorsky S-70i      | 33.410        | 1.591                 | 330                |
| Aviones             | 460.572       | -                     | 13.848             |

Fuente: Elaboración propia.

La División de Aviación Asalto Aéreo tiene a cargo prestar y dar en servicio aeronaves con el fin de ofrecer apoyo humanitario cuando la situación lo requiera, como el prestado por la División de Aviación Asalto Aéreo (tabla 5).

**Tabla 5.** Boletín consolidado apoyos del Ejército Nacional ante la ola invernal

| Ubicación                                                                             | Evento           | Fecha     | Unidad comprometida | Apoyo personal | Actividades realizadas |                              |                                   |                                 |                               | Recursos económicos comprometidos (\$) |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------|---------------------|----------------|------------------------|------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------|
|                                                                                       |                  |           |                     |                | Pers-nas evacuadas     | Movi-mientos de material (t) | Sumi-nistro de agua potable (Gl.) | Raciones de comida suministrada | Horas de vuelo (heli-cóptero) |                                        |
| Atlántico: Canal del Dique. Municipios de campo de la Cruz, Santa Lucía y Bohórquez.  | Inun-dación      | 30 nov 10 | DIV 01              | 1001 hom-bres  | 26.948                 | 18.987                       | 955.000                           | 46.700                          | 28                            | 3.727.804.116                          |
|                                                                                       |                  |           | BR 02               |                |                        |                              |                                   |                                 |                               |                                        |
|                                                                                       |                  |           | Biver               |                |                        |                              |                                   |                                 |                               |                                        |
| Santander: vías intermu-nicipales Bucaramanga, Aratoca, Suratá, Zapatoca, La Gabarra. | Desliza mien-tos | 04 dic 10 | Div 02              | 170 hom-bres   | 6                      | 10.710                       | 0                                 | 0                               | 43                            | 635.131.121                            |
|                                                                                       |                  |           | BR 05               |                |                        |                              |                                   |                                 |                               |                                        |
|                                                                                       |                  |           | BICAL               |                |                        |                              |                                   |                                 |                               |                                        |
| Valle del Cauca: Roldanillo, Zarzal, Palmira.                                         | Desliza mien-tos | 07 dic 10 | DIV 03              | 80 hom-bres    | 0                      | 2350                         | 0                                 | 0                               | 20                            | 283.188.435                            |
|                                                                                       |                  |           | BR 03               |                |                        |                              |                                   |                                 |                               |                                        |
|                                                                                       |                  |           | BICOD               |                |                        |                              |                                   |                                 |                               |                                        |

Fuente: Elaboración propia.

La Aviación del Ejército ha desempeñado el papel de “punta de lanza” en los operativos contrainsurgentes, dada su capacidad técnica y de inteligencia, la cual se ha reforzado con la asesoría de las Fuerzas Militares de Estados Unidos, a través de programas de asistencia y asesoría enmarcados en el Plan Colombia.

## Resultados

La quinta arma se estableció según la Ley 126 de 1919, cuando también se denominaba “la Aviación Militar”. La aviación como arma del Ejército Nacional se inactivó en 1942, y en 1944, por la Ley 102, se le dio el nombre de Fuerza Aérea Colombiana. Sin embargo, no había una ley ni decreto alguno que mencionara que se desactivaba el arma como parte del Ejército Nacional.

Consecuente con lo anterior, Gustavo Tovar, quien proporcionó una entrevista para esta investigación, señala que la Aviación en el Ejército no continuó porque la institución estaba enfocada en los conflictos de orden interno, y no estaba involucrada en conflictos internacionales; es decir, en un conflicto de guerra irregular, lo cual implicaba la necesidad de contar con una aviación (G. A. Tovar Cabrera. Comunicación personal. Entrevista realizada por R. Rodríguez Gallego, 2022).

En Colombia, la Aviación del Ejército fue reactivada por medio del Decreto 1422 de 1995. Sin embargo, la Aviación ya venía, de alguna manera, haciendo su aparición varios años antes. Desde 1942, cuando se ordenó que los miembros del Ejército que conformaban la Aviación deberían formar parte de la nueva Fuerza Aérea, es decir, la “Fuerza Aérea Nacional”, y no se volvió a mencionar la Aviación como arma. Posteriormente, cuando el General Fernando Landazábal Reyes, quien había participado en la guerra de Correa, escenario en el que el helicóptero empezaba a tomar fuerza como parte del Ejército y quien además fue comandante de las Fuerzas Militares en 1982, tuvo la intención de crear un destacamento de fuerzas especiales con una capacidad aerotransportada, y proyectó la adquisición de unos helicópteros UH1 (seis en total). A partir de 1983, el General Landazábal fue ministro de Defensa, y en ese año enviaron al primer curso de pilotos, en el cual se graduaron doce oficiales, entre ellos el General Rey y el Mayor Rojas.

A partir de ese momento comenzó la intención firme de reactivar el arma de Aviación. En 1984 se hizo una reforma al estatuto de la carrera de las armas, y apareció nuevamente el arma de Aviación del Ejército. Adicionalmente, el General Fernando Landazábal fue retirado del Ministerio de Defensa por diferencias con el presidente de la época. El esfuerzo del General Landazábal se consolidó en 1985, cuando se asignó el primer avión al Ejército Nacional para

la lucha contra el narcotráfico. Posteriormente, se entregó un segundo avión, el Turbo Commander, que hacía maniobras de mando y control.

Entre 1990 y 1994 hubo la necesidad de conformar el Destacamento Aéreo del Ejército, cuya unidad contaba con ocho personas, entre oficiales, suboficiales y civiles, y fue la encargada de generar el escenario para que en 1995 se reactivara el arma, cuando se compraron los primeros helicópteros que llegaron en 7) 1997 UH60 y 10 MI17-).

En 1998 y comienzos de 1999, el Ejército Nacional hizo un cambio significativo a la movilidad que proporcionaba la Aviación, y este fue el aspecto fundamental que consolidó la reactivación del arma. Esta transformación se potenció con la llegada del Plan Colombia con 14 UH33 ,60 UH1N, 23 UH1H2, que eran más del 50% de los helicópteros que había recibido el Ejército Nacional, hecho que potenció su movilidad.

En la Aviación del Ejército el Plan Colombia fue fundamental no solo por la cantidad de medios y recursos que proporcionó, sino también por el cambio doctrinario.

La clave fue el sentido de pertenencia que tuvo la Aviación como arma dentro del Ejército Nacional, a pesar de que los recursos eran muy limitados. Sin embargo, se empezó a desarrollar la capacidad nocturna en los helicópteros de transporte, principalmente por la situación de orden público.

## Conclusiones

La reactivación de la Aviación del Ejército y el Plan Colombia posterior al año de 1995 han permitido que la estructura y organización del arma se haya establecido adecuadamente, lo cual le ha permitido apoyar efectivamente las operaciones del Ejército Nacional.

De acuerdo con el Mayor General Javier Rey, la Aviación es inherente al alma del soldado, pues de un arma táctica en las operaciones combinadas con las otras armas pasó a ser un arma estratégica en las operaciones conjuntas, con las otras Fuerzas, en razón de que el Estado debe mantener esa capacidad por la cantidad de despliegues de la tropa.

Las estructuras deben cambiar, se deben mejorar las estandarizaciones, mejorar la selección del personal, fortalecer el talento humano y el poder aéreo en conjunto. Por tanto, la Nación debe proporcionarle a la Aviación una estructura que le dé estabilidad al talento humano para mantenerse más tiempo.

La Aviación del Ejército está proyectada como un arma que nunca dejará de pensar en el soldado y en el pueblo colombiano. Su experiencia en el conflicto interno hace que sea una capacidad para hacer del Ejército Nacional una fuerza estratégica.

## Referencias

- Decreto 2065 de 1932. Presidencia de la República.
- Decreto 599 de 1920 del 15 de marzo de 1920. “Sobre reglamento de la aviación”. Presidencia de la República.
- Hernández, D. (2020). La Aviación del Ejército colombiano. *Revista Fuerza Aérea-EUA*, 20(6), 34-47. [https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/JOTA/Journals/Volume%202%20Issue%202/06-Hernandez\\_s.pdf](https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/JOTA/Journals/Volume%202%20Issue%202/06-Hernandez_s.pdf)
- Krause, M. (2015). El poderío aéreo en la guerra moderna. *Air & Space Power Journal*, 27(4), 43-58. [https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ\\_Spanish/Journals/Volume-27\\_Issue-4/2015\\_4\\_05\\_krause\\_s.pdf](https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_Spanish/Journals/Volume-27_Issue-4/2015_4_05_krause_s.pdf)
- Ministerio de Defensa Nacional. (2007). Memorias al Congreso 2007-2008. [https://www.mindefensa.gov.co/irj/go/km/docs/Mindefensa/Documentos/descargas/Documentos\\_Home/MEMORIAS-2007-2008.pdf](https://www.mindefensa.gov.co/irj/go/km/docs/Mindefensa/Documentos/descargas/Documentos_Home/MEMORIAS-2007-2008.pdf)
- Peña Ortiz, Y. (s. f.). Fuerza Aérea Colombiana. <https://www.fac.mil.co/caudron-g-iii-y-g-iv-inicios-de-la-aviaci%C3%B3n-militar-en-colombia>
- Rojas Guevara, P. (2016). Doctrina Damasco: Eje articulador de la segunda gran reforma del Ejército Nacional de Colombia. *Revista Científica General José María Córdova*, 15(19), 95-119. <https://doi.org/10.21830/19006586.78>
- Rosa, M., & Mejía, G. (s. f.). Historia concisa de Colombia (1810-2013). Universidad del Rosario.
- Rossignolo, D. A. (2017). El esfuerzo fiscal en los países de América Latina y el Caribe. *Revista Finanzas y Política Económica*, 9(2), 215-247. <https://www.redalyc.org/pdf/3235/323553607002.pdf>
- Senado de la República. (1992). *Gaceta del Congreso*. [http://www.secretariassenado.gov.co/legibus/legibus/gacetas/2017/GC\\_0646\\_2017.pdf](http://www.secretariassenado.gov.co/legibus/legibus/gacetas/2017/GC_0646_2017.pdf)

- Tovar Cabrera, G. A. (2020). *La Quinta Arma: Historia de la Aviación del Ejército de Colombia*. Sello Editorial ESMIC. <https://doi.org/10.21830/9789585287822>
- Urrego Henao, L. G. (2019). *Aviadores con corazón de soldado: Aproximación histórica a la Aviación del Ejército* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio PUJ. <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/44142/Aviadores%20con%20coraz%C3%B3n%20de%20soldado%2C%20Aproximacion%20historica%20a%20la%20Aviacion%20del%20Ej%C3%A9rcito..pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Volavi. (2013, diciembre 6). *La historia de la aviación del Ejército de Colombia*. <https://volavi.co/aviacion/historia/historia-de-la-aviacion-del-ejercito-de-colombia>