



Colección Ciencias Militares

Las Fuerzas Militares en la historia de la República de Colombia:

Divisiones, técnicas, tecnologías y estrategias militares en la
consolidación y la conservación el Estado-Nación colombiano

Fabio Nelson Cufiño Gutiérrez

Abdénago Yate Arévalo

(Editores)



ESCUELA MILITAR DE CADETES
"General José María Córdova"

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



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
"General Rafael Reyes Prieto"



ESCUELA MILITAR DE CADETES
"General José María Córdova"

Bogotá, D.C., 2022

Colección Ciencias Militares

Esta colección articula los trabajos de investigación que abordan los saberes relacionados con educación 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 para la instrucción táctica, el aprendizaje académico-profesional y la formación militar integral.

Serie Respice Militia (Investigación formativa)

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

Fabio Nelson Cufiño Gutiérrez
Abdénago Yate Arévalo
Editores



Catalogación en la publicación – Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” /
Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

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 / Fabio Nelson Cufiño Gutiérrez y Abdénago Yate Arévalo - Bogotá: Editorial ESDEG, ESMIC Sello Editorial, 2022.

130 páginas : ilustraciones, mapas, cuadros y gráficas ; 24 cm.

Incluye referencias bibliográficas al final de cada capítulo

ISBN 978-628-95146-7-4

E- ISBN 978-628-95146-8-1

(Ciencias Militares. Respice Militia)

1.Logística militar -- Historia -- Colombia -- 1818-1819 2.Aviación militar -- Historia -- Colombia 3.Caballería -- Historia -- Colombia 4.Colombia -- Historia militar i.Valencia Hurtado, Giovanni, Brigadier General (presentación), ii.Cufiño Gutiérrez, Fabio Nelson, Mayor (editor), iii.Yate Arévalo, Abdénago (editor y autor), iv.Salamanca Orcasitas, Andrés Humberto (autor), v.Cuesta Huertas, Blas Martín, Mayor (RA) (autor), vi.Forero López, Harold Andrés (autor), vii.Chica Martínez, Helio José, Mayor (R) (autor), viii.García Serna, Juan Guillermo, Mayor General (R) (autor), ix.Morales Osorio, Luisa Fernanda (autora), x.Domínguez Coral, Manuel Antonio, Capitán (RVA) (autor), xi.Rodríguez Gallego, Raúl Andrés, Coronel (editor), xii.Puyana Paz, Sergio Eduardo (autor), xiii.Colombia. Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” (ESDEG) xiv.Colombia. Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” (ESMIC)

F2522 F84 2022

355.009861 23

Registro Catálogo SIBFuP 991249715507231



Archivo descargable en formato MARC en: <https://tinyurl.com/esdeg991249715507231>

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
Primera edición, 2022

Editores

Fabio Nelson Cufiño Gutiérrez

Abdénago Yate Arévalo

Cubierta

Rubén Alberto Urriago Gutiérrez con base en imágenes de la Escuela Militar de Cadetes

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

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

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

Libro electrónico publicado a través de la plataforma

Open Monograph Press.

Tiraje de 100 ejemplares

Impreso en Colombia - *Printed in Colombia*

2022 Escuela Militar de Cadetes
“General José María Córdova”

Departamento de I+D+i

Sello Editorial ESMIC

Calle 80 No. 38-00. Bogotá, D.C., Colombia

www.librosmic.com

2022 Escuela Superior de Guerra

“General Rafael Reyes Prieto”

Vicedirección de Investigación

Sello Editorial ESDEG

Carrera 11 No. 102-50. Bogotá, D.C., Colombia

www.esdeglibros.edu.co

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 necesariamente la posición oficial ni institucional de las instituciones participantes, la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova, la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, las Fuerzas Militares de Colombia o el Ministerio de Defensa Nacional.

Libro resultado de investigación de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” publicado en coedición con la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.



Los libros publicados por el Sello Editorial ESMIC y el Sello Editorial ESDEG son de acceso abierto bajo una licencia Creative Commons: Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



ESCUELA MILITAR DE CADETES
"General José María Córdova"

Brigadier General **Luis Fernando Salgado Romero**
Director

Coronel **Andrés Hernando Parra Espitia**
Subdirector

Teniente Coronel **Edie Fernando Orozco Becerra**
Vicerrector Académico



Mayor **Carlos Humberto Vargas Moreno**
Jefe del Departamento de I + D + i

William Castaño Marulanda
Coordinador del Sello Editorial Esmic

Gypsy Bonny Español Vega
Traductora

Felipe Solano Fitzgerald
Corrector de Estilo

Rubén Alberto Urriago Gutiérrez
Diseño y Diagramación

Contenido

Presentación	9-10
<i>Brigadier General Giovani Valencia Hurtado</i>	
Introducción	11-13
<i>Fabio Nelson Cufiño Gutiérrez</i>	
Capítulo 1	
División de Vanguardia del Ejército Patriota: organización logística para la campaña de 1818-1819	15-40
<i>Blas Martín Cuesta Huertas y Andrés Humberto Salamanca Orcasitas</i>	
Capítulo 2	
De las compañías terrestres a las tropas de Aviación Militar, unidades de protección de las bases aéreas colombianas durante las misiones aéreas, 1921-1942	41-60
<i>Manuel Antonio Domínguez Coral y Juan Guillermo García Serna</i>	
Capítulo 3	
Retos y desafíos de la reactivación de la Aviación del Ejército en Colombia en el período 1995-2007	61-84
<i>Raúl Andrés Rodríguez Gallego y Luisa Fernanda Morales Osorio</i>	

Capítulo 4

Los cazabombarderos K-fir de la Fuerza Aérea Colombiana y su papel en la seguridad y defensa del país entre 1989 y el 2016 85-106

Helio José Chica Martínez y Andrés Humberto Salamanca Orcasitas

Capítulo 5

La Caballería Montada del Ejército Nacional de Colombia entre los siglos XX y XXI 107-128

Harold Andrés Forero López y Sergio Eduardo Puyana Paz

Conclusiones

129-130

Abdénago Yate Arévalo

Presentación

Brigadier General **Giovani Valencia Hurtado**
Director Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

Las Fuerzas Armadas son imprescindibles en la consolidación, sostenimiento y proyección de un Estado-Nación. La República de Colombia no es la excepción, de allí que tenga un gran valor que los ciudadanos conozcan la participación de la Fuerzas Armadas en este proceso, sobre todo para mejorar y fortalecer continuamente la memoria histórica del país. Desde esta perspectiva, la historia militar, pletórica de fenómenos aún por descubrir, es un campo abierto a investigaciones que pueden ampliar el conocimiento que tenemos sobre nuestro pasado, no solo para aprender de él y vivir mejor el presente, sino sobre todo para proyectar con pulso firme nuestro futuro.

Conscientes de la importancia que tiene para los colombianos conocer su pasado, la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” creó la Maestría en Historia Militar, en la cual se llevan a cabo investigaciones formal y formativa. A esta última categoría pertenecen los productos que se presentan en los cinco capítulos que componen este libro. En este trabajo, los maestrandos, ávidos por el conocimiento de nuestra historia militar, presentan análisis críticos sobre la historia lineal y no lineal, hegemónica y alterna de la contribución que han hecho diversas divisiones, técnicas, tecnologías y estrategias militares en la consolidación y conservación del Estado-Nación colombiano, desde la época del Ejército Patriota hasta principios del siglo XXI, en diferentes armas de nuestras Fuerzas Militares.

Estas investigaciones abordan diferentes temas: el papel de la logística y de los miembros de las Fuerzas (militares y civiles) en acontecimientos determinantes de nuestra historia, la importancia de la tecnología y otros recursos en el devenir militar, solo por mencionar algunos. Esta amplitud temática, aunque pareciera contener elementos aislados, teje un entramado complejo, como bien lo plantea Edgar Morin, dado que cada investigación abre la puerta a diferentes ramificaciones de enfoques, contextos y fenómenos históricos como partes de un todo.

Se trata así de un sistema con aristas diversas, las cuales evidencian que cada elemento que compone los fenómenos contingentes de nuestra historia militar son esenciales para comprender lo que somos hoy en día, con posibles aciertos o desaciertos, pero con la convicción de que construir una sociedad democrática implica respeto por la libertad y la equidad, así como una lucha constante contra la tiranía.

En tal sentido, *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* es un reconocimiento que hace la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” a la integridad de actores, acciones, pensamientos y recursos que han moldeado nuestro presente. En definitiva, esta obra es también un agradecimiento y un homenaje a los héroes (conocidos y anónimos) de las Fuerzas Militares que han contribuido con su valentía, coraje y vida para formar nuestro país.

Introducción

Fabio Nelson Cufiño Gutiérrez¹

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

La historia de Colombia se ha edificado con turbulentos momentos que enseñan su constante evolución como país. Las Fuerzas Militares han sido protagonistas continuas de este proceso desde la concepción del Estado mismo, con la motivación principal de velar por el bienestar de la población colombiana, de mantener el orden constitucional y preservar la soberanía, como lo consagra la carta magna. Esto ha demandado esfuerzos a sus integrantes a lo largo de la historia, quienes han realizado grandes sacrificios e, inclusive, han dado la vida en cumplimiento de su deber, como se aprecia en la presentación de la División de Vanguardia del Ejército Patriota.

Por esta razón, en un esfuerzo por no dejar en el olvido la realidad de nuestra historia, esta obra presenta una parte de nuestro patrimonio histórico nacional, enalteciendo la contribución de los esfuerzos que han realizado las Fuerzas Militares con recursos materiales y humanos limitados, sobrepasando obstáculos que, aún hoy, a la luz de los avances tecnológicos, se muestran desafiantes.

¹ Teniente Coronel (R) del Ejército Nacional. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra, magíster en Historia Militar y profesional en Ciencias Militares de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”. Piloto de helicóptero con 22 años de experiencia en la carrera militar como oficial. Docente de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4450-4609> - Contacto: fabio.cufino@esmic.edu.co

Con este objetivo, y desde la perspectiva logística del Ejército Nacional en los primeros años de la Nación, se analiza el contexto de la Colombia de principios del siglo XIX y se muestra, con un nuevo enfoque, los pormenores de la Campaña Libertadora. Como parte de este trabajo, se reconoce que, además de hombres y mujeres valientes, la Campaña requirió presupuesto y unas líneas de abastecimientos en las precarias condiciones de la época, las cuales demandaron estrategias militares atrevidas, lejos de las facilidades tecnológicas de la actualidad, pero con iguales retos geográficos y climáticos. Se destaca, además, la participación de figuras relevantes para la historia, personajes que marcaron con su esfuerzo y dedicación el camino que hoy recorreremos los colombianos del siglo XXI.

Por otra parte, se estudia la evolución tecnológica de las Fuerzas Militares de Colombia. En particular, se encuentra que, a pesar de sus limitaciones presupuestarias y técnicas, el Estado colombiano se ha preocupado por mantenerse a la vanguardia internacional de los adelantos científicos y técnicos. Es así como pasados pocos años del primer vuelo del hombre en un aeroplano, Colombia ya incursionaba en el mundo de la aviación, condición que le permitió responder a las amenazas externas para conservar el Estado.

Asimismo, se presenta el origen y la evolución de las unidades militares que han proveído la seguridad a las bases militares con medios de vuelo, desde la creación de la aviación como Quinta Arma del Ejército en 1919 hasta su posterior designación como parte integral de la Fuerza Aérea Colombiana. Al respecto cabe agregar que hoy estas unidades cuentan con misiones y entrenamiento diferenciales que las hace expertas en su responsabilidad militar.

Conectado con este tema, también se analizan los retos y desafíos del período de la reactivación de la aviación del Ejército entre 1995 y 2007, pasando por las primeras aeronaves asignadas y el impacto que tuvo el Plan Colombia en el equipamiento y las tripulaciones. De igual forma, se abordan las operaciones que han desarrollado y su impacto en la vida nacional.

De la mano de la evolución tecnológica de nuestras Fuerzas Militares, se trata de manera especial la historia de los cazabombarderos Kfir, aeronaves de la Fuerza Aérea Colombiana compradas al gobierno de Israel, que participan de manera activa en las operaciones militares y han marcado un hito tecnoló-

gico que impacta la seguridad y defensa nacionales. Su evolución en Colombia incluye la adquisición de aeronaves, mejoras tecnológicas, entrenamiento a tripulaciones, mantenimiento y logística, así como instalaciones que permiten la normal operación de este insigne recurso de la Nación.

Finalmente, se analiza la Caballería Montada en Colombia y su impacto en la vida del país en los siglos XX y XXI, registrando las batallas y fechas especiales en que este cuerpo militar dejó huella en la historia de país y del mundo. Con este estudio se cierra el libro, a la vez que se muestra el potencial humano inmerso en nuestras Fuerzas y las capacidades de la Caballería Montada, su evolución a lo largo de los años y sus aportes al engrandecimiento de la institución militar.

La historia no debe ser olvidada, nos pertenece y es parte de nuestra evolución única como Estado, por eso presentamos este libro como una herramienta en la construcción del futuro del país.

División de Vanguardia del Ejército Patriota: organización logística para la campaña de 1818-1819*

DOI: <https://doi.org/10.21830/9786289514681.01>

Blas Martín Cuesta Huertas

Andrés Humberto Salamanca Orcasitas

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

Resumen. Con el fin de contribuir en las diferentes posturas frente a los hechos históricos del nacimiento de la República de Colombia, este capítulo analiza la organización logística, con una perspectiva técnico-táctica, de la Campaña del Ejército Patriota en el período 1818-1819. Se reconstruye la estructura de aquella organización que logró el mantenimiento de las líneas de abastecimiento para toda la campaña, a fin de demostrar cómo toda esta serie de actividades se orientaron hacia el cumplimiento de la misión, y plasmar cómo el apoyo logístico se cumplió según la directriz doctrinaria de un ejército a la luz del empleo del *Manual de los ayudantes generales y adjuntos empleados en los Estados Mayores divisionarios de los ejércitos*, del barón Thiebault, y la importancia de los Estados Mayores en el planeamiento, adquisición, organización y desarrollo de las operaciones.

Palabras clave: Estados Mayores; cadena de abastecimientos; Campaña Libertadora; logística militar; planeamiento militar.

* Este capítulo presenta los resultados del proyecto de investigación formativa “División de Vanguardia del Ejército Patriota: una aproximación a la organización logística para la campaña de 1818-1819”, del Grupo de Investigación en Ciencias Militares de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, categorizado como B por Minciencias y con código de registro COL0082556. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

Blas Martín Cuesta Huertas

Magíster en Historia Militar de la Escuela Militar de Cadetes General José María Córdova. Especialista en Administración de Recursos Militares del Centro de Educación Militar. Profesional en Ciencias Militares de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” e ingeniero civil de la Escuela de Ingenieros. Docente de Logística Militar e Historia Militar. Coordinador de Instrucción Militar y Medicina Operacional de la Facultad de Medicina y Ciencias de la Salud de la Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, D. C., Colombia. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2628-0552> - Contacto: blas.cuesta@esmic.edu.co

Andrés Humberto Salamanca Orcasitas

Magíster en Historia de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC). Licenciado en Ciencias Sociales de la UPTC. Docente e investigador en Historia de la UPTC, Tunja, Colombia. Director educativo y gestor de colecciones del Museo Antonio Nariño. Conferencista, tallerista e historiador. Docente de la Maestría en Historia Militar de la Escuela Militar “General José María Córdova” y de la Universidad La Gran Colombia, Bogotá, D. C., Colombia. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6715-9268> - Contacto: andres.salamanca@esmic.edu.co

Citación APA: Cuesta Huertas, B. M., & Salamanca Orcasitas, A. H. (2022). División de Vanguardia del Ejército Patriota: Organización logística para la campaña de 1818-1819. 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. 15-40). Sello Editorial ESMIC. <https://doi.org/10.21830/9786289514681.01>

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

Este capítulo, resultado de investigación, estudia los procesos logísticos del Ejército Patriota que fueron fundamentales para la libertad del continente, toda vez que se enmarcan en la historia de las Fuerzas Militares. Específicamente, se analizan los procesos mediante los cuales se cumplían protocolos de alimentación, entrega de municiones, formas de control de los mandos sobre el material, así como las órdenes previas para conformar los respectivos bagajes al inicio de un desplazamiento, la ubicación de los posibles sitios destinados al alojamiento de la tropa y la forma como se ordenaría el tratamiento de los heridos y enfermos, resultados directos de las acciones militares en desarrollo de toda campaña militar.

Se abordan, entonces, los procesos logísticos que llevó a cabo la División de Vanguardia del Ejército Patriota, al mando del General Francisco de Paula Santander, génesis de la Logística Militar del Ejército Nacional, que, en forma silenciosa pero efectiva, logró evolucionar al siglo XXI en una organización altamente capacitada y eficiente. También se estudia el financiamiento de la Campaña Libertadora, porque, como se sabe, un ejército no solo requiere el esfuerzo, la dedicación, la voluntad y el arrojo de sus hombres (tanto comandantes en todos los niveles de la cadena de mando como de sus hombres-soldados), sino, también, recursos económicos suficientes para realizar las respectivas acciones.

Entonces, se reconoce y reconstruye, mediante fuentes primarias y secundarias, la organización logística empleada por el Ejército Patriota para la Campaña Libertadora de la República de la Gran Colombia en el período 1818-1819, así como la composición de las líneas de abastecimiento para las tropas en campaña. Además, se presentan elementos claves de logística militar y su importancia en la estructura de todas las organizaciones militares.

Asimismo, se caracteriza el aparato logístico de la Vanguardia Patriota, de sus funcionarios, sus roles y procesos logísticos administrativos. Cabe señalar que, a la postre, esta experiencia se convirtió en la organización y estructura del apoyo logístico del Ejército Patriota en general, cuyo fin era llevar esos recursos a cada uno de los soldados que participaron en Gámeza, Vargas y Boyacá, hasta que entraron triunfalmente el 10 de agosto a Santa Fe.

Logística militar

Según Sun Tzu (1992), la importancia de la logística radica en que esta debe ser la primera necesidad satisfecha: que cada soldado tenga sus elementos básicos para llevar a cabo una campaña. Si el soldado o el ejército no cuenta con sus dotaciones esenciales, están condenados a la derrota, no importa qué tan valientes sean: “Es así como se destruye un ejército, por no ir bien equipado, o por no tener provisiones, o por falta de dinero” (Tzu, 1992, p. 76).

Jomini (1840) equipara la logística a la altura de la táctica y la estrategia, situación que no sucedía antes, pero él determinó que los planes no son perfectos si la logística queda fuera de la acción de planeamiento de las campañas, batallas o combates. Jomini (1840) define la *logística militar* como “la práctica del arte de movilizar ejércitos, apoyos mediante un flujo continuo de pertrechos, estableciendo y organizando las líneas de abastecimientos, de tal manera que el esfuerzo logístico tiene el objetivo de crear y respaldar las fuerzas combatientes” (Cáceres, 2018, p. 56). Al respecto, Montecucoli (1808) traza una serie de lineamientos sobre cómo debe ser la logística militar para cada una de las armas, respecto a la alimentación del soldado, a su dotación personal según su especialidad (caballería, infantería, artillería), sus porciones diarias de alimentación y su forma de acampar o construir cuarteles en el desarrollo de la guerra.

Según Clausewitz (1832), la guerra debe dividirse en dos: por una parte, tácticos y estrategias; y por la otra parte, administrativos. No obstante, aseguraba que no era importante la administración de la guerra o las tropas en la guerra, toda vez que ellos no entraban a emplear las armas, sino que era una pequeña parte del ejército en tareas específicas que no determinarían en nada el cumplimiento de los objetivos, pues se dedicaban al planeamiento táctico estratégico, y eran quienes llevaban la mayor responsabilidad en las confrontaciones (pp. 55-57).

Por su parte, el Ejército Nacional de Colombia define la *logística militar* así:

- “La logística constituye la ciencia que se encarga de preparar, obtener, distribuir y administrar los recursos de todo orden que requieren las Fuerzas Militares para su funcionamiento en tiempo de

paz y la ejecución de sus operaciones en tiempo de guerra” (Ejército Nacional de Colombia, 2004, p. 11).

- “Rama de apoyo de servicios para el combate que abarca lo relacionado con abastecimientos, transporte, mantenimiento, sanidad, construcciones, prestación de servicios en campaña y otras actividades misceláneas tanto en la zona de combate como en la zona de comunicaciones” (Ejército Nacional de Colombia, 2004, pp. 11-12).
- “Parte del arte de la guerra que tiene por objeto proporcionar los medios a las Fuerzas Armadas, necesarios para satisfacer adecuadamente las exigencias de la guerra” (Ejército Nacional de Colombia, 2009, p. 14).
- “Es el planeamiento y ejecución del movimiento y del apoyo de las fuerzas” (Ejército Nacional de Colombia, 2016a, pp. 1-4).

La logística y la administración de la Fuerza reposa en una parte de la organización militar encargada de brindar los respectivos apoyos y servicios para el combate, así:

- A nivel Comando del Ejército, que estratégicamente está conformado por tres Estados Mayores:
 1. Estado Mayor de Planeación y Políticas: “Encargado de proyectar y emitir normas en todo lo concerniente al funcionamiento del Ejército, donde logísticamente se encuentra enmarcado el CEDE4; cuya misión es emitir las políticas, directrices y planes de la logística militar con el fin de orientar e implementar el sistema integrado logístico en la Fuerza, con el propósito de proyectar las capacidades y suplir las necesidades para dotar hombres y unidades” (Ejército Nacional de Colombia, 2016b, p. 12).
 2. Estado Mayor Generador de Fuerza: “Encargado de entregar las herramientas necesarias para el cumplimiento de la misión institucional de la Fuerza, de acuerdo con los criterios y las

apreciaciones realizadas por el Estado Mayor de Planeación y Políticas. Administrativamente está conformado por el Comando de Logística, el cual es el encargado de llevar a cabo la ejecución y control de las operaciones logísticas, cumpliendo planes, políticas y directrices de las mismas” (Ejército Nacional de Colombia, 2016b, p. 12). Además, tiene la responsabilidad de ejecutar los recursos financieros entregados por la Nación al Ejército Nacional adquiriendo todo cuanto este necesite y, a su vez, realizando el apoyo o entrega a las unidades en cada uno de sus niveles.

3. Estado Mayor Generador de Combate: “Encargado de generar las operaciones propias del Ejército en el cumplimiento de la misión constitucional, bajo su dirección se encuentran todas las unidades tácticas y de combate con las cuales se cubre el territorio nacional; es quien recibe todos los apoyos requeridos y adquiridos por los dos Estados Mayores antes mencionados” (Ejército Nacional de Colombia, 2016b, p. 12).
- A nivel Operativo, el Ejército Nacional, a través del Estado Mayor Generador de Fuerza, en el Comando de Logística, cuenta con las Brigadas Logísticas 1 y 2, que, a través de la ejecución de cada una de las fases del AMPLIASTE (proceso de operaciones logísticas: adquisición, mantenimiento, producción, logística inversa, ingenieros (apoyo general), almacenamiento, servicios de campaña, transporte, entrega) (Ejército Nacional de Colombia, 2017, pp. 2-18.), brinda el soporte logístico requerido por el Ejército Nacional para garantizar así el cumplimiento de la misión institucional.
 - A nivel Táctico, se desarrollan operaciones en todo el territorio nacional. Estas tienen, a su vez, niveles de apoyo de acuerdo con su jerarquía institucional: Comando de División, de Brigada y de Batallones, que cuentan con las siguientes estructuras logísticas para el apoyo: División y Brigada cuentan para su apoyo con los batallones de Apoyos y Servicios para el Combate, los cuales reciben todos los apoyos logísticos y financieros, y, a través de los Centros

Administrativos y Contables, realizan las adquisiciones o compras que las unidades tácticas o batallones de estas divisiones o brigadas requieran para su funcionamiento.

Marco histórico de la Campaña Libertadora (1818-1819)

La Campaña Libertadora se sitúa en el escenario de las Américas, donde el Imperio español se derrumbaba lentamente, producto de “un movimiento anticolonialista y de liberación nacional” (Ocampo, 1982, p. 17), el cual contribuyó a que en el sur del continente, en la Provincia del Río de la Plata, se sellara la independencia de Argentina, Chile y los países vecinos. En Centroamérica y Nueva España (actual México), también se llevaba a cabo la gesta emancipadora de la Corona española, mientras que en la Nueva Granada (Venezuela y Colombia) se desarrollaban las acciones contra el ejército español, bajo el mando de Bolívar, Páez, Santander, Urdaneta y demás próceres de la patria.

En 1814, las tropas de la Corona, al mando de Pablo Murillo, iniciaron la reconquista del nuevo reino, lapso durante el cual el ejército creado cuatro años atrás fue diezmado por las tropas peninsulares y, en ausencia de este, se crearon grupos que actuaban como guerrillas (Thibaud, 2003, p. 272) para poder hacer frente a la amenaza española, que había logrado llegar nuevamente a Santa Fe de Bogotá para cumplir las órdenes del rey Fernando VII.

La imagen del terror y el exterminio fortaleció la idea de un anti-españolismo y la liberación del terrorismo militar. Fue cuando surgieron las guerrillas populares y se abrió paso firme para la llegada del Ejército Libertador de Bolívar y Santander y su culminación en la Campaña Libertadora de 1819. (Ocampo, 1982, pp. 113-114)

A pesar de que se tenía la idea de que el Ejército Patriota llevaría a cabo esta campaña sin recursos, también se sabía que esta nueva organización no partió de ceros. El 5 de noviembre de 1817 se había establecido el Consejo de Gobierno en Angostura (Barriga, 1998, pp. 225-226), y, posteriormente, el 12 de agosto de 1818, el Libertador Simón Bolívar asciende al Coronel Francisco de Paula Santander a General de Brigada de los ejércitos de Venezuela, confiriéndole el mando de la Vanguardia del Ejército Libertador de la Nueva Granada, y le da el aval para que inicie su importante labor en los llanos del Casanare. Vale

la pena recalcar el apoyo que recibieron de dos naciones: Inglaterra, aportando recursos a la campaña, y Haití.

Logística en la Campaña Libertadora de 1818-1819

La Campaña Libertadora de 1819 tenía cómo soportar los cuerpos de ejército. Barriga (1998) relata las distintas formas de financiar a los ejércitos patriotas y a los libertadores desde 1810: empréstitos extranjeros, créditos con comerciantes, apoyo de naciones caribeñas (como Haití) y compromisos comerciales a futuro (por ejemplo, con Inglaterra), además del uso de modelos y estructuras españolas. Barriga (1998) presenta ese panorama en un contexto general, con sus formas de obtener ese financiamiento y los métodos de compra o pagos a las necesidades de los patriotas. Incluso, se llegó al punto de hacer control fiscal y a proyectar los pagos de deudas hasta los tiempos de la Gran Colombia, cuando se hacían efectivas las deudas adquiridas para desarrollar la campaña o las campañas libertadoras.

La campaña comienza, y el General Santander, a quien Bolívar encargó tan difícil misión, inicia la gesta organizando las tropas del llano y llevando un registro pormenorizado de cada una de sus actuaciones y proyecciones.

Como apoyo logístico, Torres Salamanca (2010) relata la conformación del Cuerpo de Ingenieros dentro de esta organización y sus trabajos más destacados durante el avance de las columnas patriotas hacia Santa Fe. Este Cuerpo de Ingenieros o zapadores también debía dotarse para cumplir la misión de despejar y abrir los caminos dificultosos que recorrerían las tropas durante el

ascenso de la cordillera y su posterior desempeño en el cruce del río Chicamocha [...]. Este Cuerpo de Ingenieros, como tuvo entre sus misiones abrir y dar paso a las columnas divisionarias tanto de vanguardia como en la retaguardia, dadas las difíciles condiciones en que se asumió el movimiento, también debía reconocer rutas de marcha disponibles, hacer recomendaciones para seleccionar la ruta más conveniente y preparar los elementos necesarios para neutralizar y eliminar los obstáculos sobre los senderos de la montaña. (Torres, 2010, p. 69)

Torres Salamanca (2010) también muestra que Santander organizó su unidad, estructuró la estrategia necesaria, activó y reactivó unidades de dife-

rentes armas, logró la correspondiente subordinación de cada una de estas y de los hombres bajo su mando, quienes conformaron la División de Vanguardia, y canalizó los recursos dados por la República.

Por su parte, Almario (2015) reconoce con sorpresa o admiración que en el Casanare se organizaba el ejército que iba a enfrentarse con las tropas españolas en su futuro próximo: “Bolívar y Morillo [...] realizaron magistrales interpretaciones de la situación militar, política, geográfica, logística y sociológica que aplicaron, en la medida de las circunstancias de la guerra que enfrentaban” (Almario, 2015, p. 111).

Por su parte, Salamanca Orcasitas (2016) menciona que no todo era producto de los botines de guerra que obtenía la tropa durante su enfrentamiento con los españoles, pero sí era seguro que cada material, uniforme o víveres que ingresaran a la campaña debía contabilizarse y controlarse.

Moreno Sánchez (2019, p. 58), por su parte, describe la logística para las tropas patriotas, al reseñar el nacimiento de la ganadería y la caballería con los padres jesuitas, como los acontecimientos que dieron inicio a los grandes hatos para el desarrollo de esta actividad y la cría de los caballos en la llanura. Además, enuncia los aspectos logísticos implementados por Santander, el reclutamiento, las nuevas unidades, y la gran fiesta con ocasión del encuentro con el Libertador el 12 de junio de 1819. Además, presenta cómo fue la antecámara al inicio de la invasión a la Nueva Granada y cómo hacía el mantenimiento de cada uno de los elementos que llevaban los soldados para confrontar a los españoles.

La ESMIC (2019) presenta, tras la actuación de los médicos en la campaña, el valor de los habitantes de Socha cuando les proveen a los soldados víveres, ropa, caballos, ante la escasez de estos y el deterioro de sus uniformes (algunos ni siquiera iban vestidos), además de la referencia del armamento empleado en cada una de las batallas.

Las armas de la campaña: si bien, el ejército realista estaba mejor dotado, el patriota logró hacerse a un arsenal suficiente para enfrentarlo, ya fuera por fabricación “casera”, por suministro de países europeos enemigos de España o por paulatina ganancia al enemigo. Estaba compuesto de lanzas, machetes, cuchillos, dagas, espadas, sables, mosquetones, pistolas, y de algunos pocos cañones y obuses. (ESMIC, 2019, p. 25)

Sobre la medicina en la Campaña Libertadora, Figueroa (2019) presenta, en consonancia con Pita (2019), un comparativo entre la medicina de los romanos y la medicina practicada por los ingleses y los granadinos, así como de las enseñanzas dadas por cada uno de estos en el desarrollo de la Campaña Libertadora y su importancia para sostener las tropas. Estos autores coinciden en narrar que ante la precaria situación sanitaria y el ritmo que llevaba la campaña, se institucionalizó la ubicación de soldados en casas o haciendas sobre la ruta de marcha para recuperar sus heridas, para no demorar el avance de las columnas patriotas.

Entre los procesos logísticos estaban los hospitales de campaña que debían ubicarse en la retaguardia, para que los soldados de estas unidades pudiesen prestar la seguridad de aquellos, e incluían a los heridos o enfermos que pudiesen portar y emplear un arma para este fin; esta situación se tenía como norma general a fin de garantizar la mejor atención a la tropa en el desarrollo de las operaciones.

Por su parte, Moreno de Ángel (1989) habla de las vicisitudes de Francisco de Paula Santander en la creación de almacenes, la elaboración de elementos de intendencia y la organización de los procesos para la reparación del armamento en forma sistemática y ordenada, además de la estructuración de esa organización, que después fue soporte para la División de Vanguardia y para todo el Ejército Patriota.

Así, vale la pena mencionar que, aunque fue comandada por el Libertador Simón Bolívar, la campaña y sus hazañas no hubiesen concluido sin el apoyo e ingenio de Santander, quien se había formado en el ejército desde muy joven, no solo en el ámbito militar, sino también en el organizacional, para lograr esa directriz logística operacional empleada por los patriotas en la Campaña Libertadora.

Sobre esta organización logística, Valencia Tovar (1993) presenta la importancia de los Estados Mayores y su responsabilidad en la toma de decisiones de los comandantes. Además, si bien anota que el ejército libertador basó su organización en el manual de Thiebault (1810), también hace superficialmente un recuento del surgimiento de los apoyos logísticos.

Financiación y ejecución de gastos del Ejército Patriota 1818-1819

El soporte y sostenimiento de un ejército en operaciones es vital; normalmente, los recursos financieros se obtienen mediante los mecanismos tributarios legales con que cuenta cada país, para garantizar el equipamiento de sus tropas. Estas situaciones afectan notablemente las economías de las naciones, de modo que en ocasiones deben declarar economías de guerra para financiar las acciones necesarias para salvaguardar la soberanía y defensa de los territorios, pues se requiere generar ingresos para adquirir estos recursos.

Cuando estallaron los procesos de independencia, la única metrópoli que traía, acuñaba o fabricaba dinero en las colonias era España, y esto ocasionó una caída en la economía de estas, toda vez que no podía soportarse ningún tipo de gastos. Además, algunas de las repúblicas nacientes tuvieron que emplear esta misma unidad monetaria sin importar que estuviese la cara del rey en las monedas.

Las formas de financiamiento para el desarrollo de las operaciones militares en la Campaña Libertadora fueron:

- *Apoyo de naciones extranjeras:* Inglaterra y Haití, que entregaron grandes cantidades de dinero en efectivo, en especies y suministros para financiar las campañas.
- *Autosuficiencia y desarrollo de una economía propia:* financiar localmente la campaña y el ejército en general.

Aunque la administración criolla no fue la más eficiente, uno de los objetivos iniciales del General Santander era iniciar un proceso de cobro de tribuciones o impuestos y la fabricación de la moneda para pagar el sueldo de los soldados. Estas fueron las primeras políticas de transparencia y austeridad para darles un buen manejo a los recursos entregados por el Estado. Estos cobros, en algunas ocasiones, se convirtieron en forzosos.

Lo cierto es que los jefes militares encontraron las regiones devastadas por la guerra; por ejemplo, no había producción agrícola porque los hombres o bien los habían ejecutado por diversas causas, sean patriotas o españoles, o se encontraban peleando en las filas de cada uno de los bandos en conflicto (Riaño, 1969, p. 39). Cabe resaltar que la situación que encontraron los jefes

militares en los territorios, más la falta de dinero circulante para negociar la adquisición de productos, hizo que estos realizaran acciones para que las tierras produjeran y se solventaran los gastos económicos (Thibaud, 2003, p. 231), tanto de las regiones como de las mismas fuerzas. Un ejemplo de esto lo da Santander al permitirles y darles licencias a los soldados agricultores para que salieran a producir la tierra y que con los productos financiaran también al ejército.

Esta medida fue tomada por Bolívar, en general, de modo que invitaron a los ciudadanos a producir la tierra y los ganados, y a que se concentraran en adquirir los productos necesarios mediante el trueque, como se mencionó arriba, pues no había moneda o dinero circulante y se debían cubrir los gastos y necesidades propias de la tropa: todo lo que se requería para la tropa se cancelaba con productos, especialmente ganado en pie (una de las riquezas de los llanos). “Nuestros recursos se aumentan, pues tenemos mucho ganado que disponer y nuestros créditos serán puntualmente satisfechos” (Bolívar, 1817, p. 124).

La administración pública incurrió en gran cantidad de créditos para soportar los gastos de funcionamiento del ejército, y gran cantidad de comerciantes se vieron abocados a negociar con el Estado, dada la facilidad de ingresos por la Guyana, y a emplear las rutas fluviales desde Angostura hasta el interior del país. Esta situación ocasionó múltiples contratiempos con la ciudadanía por sus tardanza en los pagos, los cuales se hacían cuando contaban con dinero u oro acuñado, con el intercambio de productos y, en reiteradas ocasiones, con recibos o documentos que se hicieron pagaderos una vez consolidada la nación independiente.

Botines de guerra durante la Campaña Libertadora

La medición de los resultados operacionales tiene dos funciones: 1) establecer el impacto sobre el enemigo y las tropas propias, y 2) establecer el tipo de armamento, material de intendencia, víveres y provisiones o abastecimientos reutilizables por la Fuerza. Durante el desarrollo de la Campaña Libertadora de 1819 y, en general, de las campañas realizadas por las tropas patriotas, esa medición fue uno de los mecanismos empleados para soportar las operaciones en cada

una de las regiones donde se luchó por la independencia; después de verificar los resultados obtenidos, este material se le entregaba al Proveedor General o Comisario, quien designaba al responsable de su rama para reasignarles estos insumos a las tropas o a los reclutas que iban incorporándose durante el desarrollo de la campaña. Cortázar (1964), por ejemplo, registra este asunto así: “Quinientos fusiles, todos los equipajes, caballos, papeles, muchas municiones y otros efectos de guerra quedaron en nuestro poder” (p. 166).

Lo mismo sucedía con los elementos y propiedades incautados durante la Campaña Libertadora, pertenecientes a los españoles asentados en el país y de aquellos afectos a la Corona; tanto así, que durante el desarrollo de las operaciones al General Santander le correspondió emitir normas y dar órdenes claras para que lo encontrado en estos sitios, si no era de interés para el sostenimiento de la tropa, podían tomarlo los soldados como trofeo de guerra o premio de esta (Thibaud, 2003). Estas acciones desencadenaron acciones de vandalismo que debieron apaciguar los mismos mandos, pues se evidenciaron excesos de las tropas a propiedades de ciudadanos afectos a los ejércitos patriotas. No obstante, el mismo Santander ordenó el respeto de estas, so pena de someterlos a la pena capital, para evitar de esta manera volcar a la población civil en contra de la causa de la libertad (Santander, 1819). Todos los recursos eran recibidos por la Nación y programados, destinados, entregados y contabilizados para el desarrollo de las distintas operaciones.

Roles administrativos del personal responsable del apoyo logístico del Ejército Patriota durante la Campaña Libertadora

Bolívar tomó como modelo la campaña napoleónica de Italia (Thibaud, 2003, p. 308). Entonces, es lícito pensar que su idea de normalizar los asuntos de la guerra y del ejército se basaba en la conformación de un ejército similar al francés; es decir, convertirse en unidades de línea y recibir la instrucción correspondiente, valerse del uso de órdenes, directrices y lineamientos consignados en manuales, y un adiestramiento y disciplina de sus cuerpos.

Una vez publicado el decreto en el que se modifican los Estados Mayores, de inmediato se adopta el *Manual de los ayudantes generales y adjuntos empleados en los Estados Mayores divisionarios de los ejércitos* (Thiebault, 1996). Por tanto,

todas las tropas del Ejército Libertador debían adoptar este tipo de organización: centra toda la responsabilidad logística y administrativa de las unidades en esta organización a partir de estos elementos:

Estado Mayor: autoridad de los oficiales y suboficiales, destinados a transmitir las órdenes que le dirigen los comandantes generales y velar por el orden establecido en los diferentes ramos de los servicios militares subordinados.

Estado Mayor Divisionario: de donde parten todas las órdenes, y el cual debe hacer todo el trabajo de secretaría relativo a esa parte del servicio militar. El Estado Mayor de División tenía la responsabilidad de llevar a cabo las operaciones de los cuerpos de tropa. Sus integrantes se encargaban de poner al ejército en los campos de batalla debidamente dotados y entrenados. Esto conllevaba instruir a cada una de las unidades de maniobra y proveer a los soldados con los elementos necesarios para el combate y su sostenimiento en los teatros de operaciones. Estas operaciones no son posibles sin los respectivos apoyos logísticos requeridos para el cumplimiento de la misión. También se llama Estado Mayor a la totalidad de oficiales incluidos en este, a saber:

- Los generales Divisionarios y de Brigada que se hallan empleados en la División, y sus ayudantes de campo agregados.
- Un ayudante general a la cabeza de estos Estados Mayores Divisionarios, con título de *Xefe del Estado Mayor*.
- *Otros ayudantes generales que pueden hallarse en la División.*
- *Oficiales que la ley les concede a los ayudantes generales para ayudarlos, o también para suplir sus faltas; se les llama adjuntos de los ayudantes generales.*
- Ingenieros agregados a la División que, aunque no son empleados de la Oficina del Estado Mayor, pertenecen al Estado Mayor.
- Oficiales de correspondencia o adjuntos que el *Xefe de Estado Mayor General agrega particularmente a un Estado Mayor Divisionario, o que un servicio activo obliga al General de División a agregar allí, al menos provisoriamente, y durante las operaciones de una campaña.*
- *Servicios del Estado Mayor, el primero llamado Xefe de oficina.*
- Comandante de la plaza, del *Quartel*.

Estado Mayor General: el punto céntrico de las grandes operaciones de los ejércitos.

Con base en esto, el Comandante del Casanare, conocedor de las tareas propias del Estado Mayor, puesto que había tenido la oportunidad de relevar al general Soubllette por problemas de salud durante la campaña en Venezuela,

tenía claras las instrucciones y las órdenes para dárselas a su Estado Mayor. Por eso, una vez arriba en la región con su preciada carga, solicita el estado de cada una de las tropas, para realizar una apreciación de la situación y de esta manera conformar su Estado Mayor.

Coronel Moreno: Debiendo presentar a su excelencia el jefe supremo una razón del estado en que se halla esta provincia a tiempo de encargarme de su defensa, necesito que usted me diga: Lo primero, cuál es el estado de las fuerzas reunidas que actualmente tiene en toda arma, cuál es su equipamiento, sus remontas, etcétera; Segundo. Cuál es la posición que ocupan actualmente estas tropas, y quiénes son los que las mandan; Tercero. Cuál es la fuerza que se sabe tiene el enemigo; de qué arma, y cuáles son las posiciones que ocupa; Cuarto. Cuál es el estado del enemigo en lo anterior del reino, según las noticias que se hayan podido adquirir; Quinto. Cuáles son los recursos con que cuenta la provincia para la subsistencia y entretenimiento de las tropas. Añada usted las órdenes que usted haya dado, y las providencias que haya tomado en lo militar desde que usted está en el mando. (Montaña, 1989, p. 73)

Teniendo en cuenta lo anterior, el Comandante de la División de Vanguardia asume el mando operacional y administrativo de la región del Casanare, y coordina de forma armónica a las autoridades civiles, e imparte instrucciones y órdenes claras a las tropas y especialmente a los mandos de estas. Una vez coordinada y conformada la División de Vanguardia, se evidenciaban los logros obtenidos, como la conformación de un ejército similar a los deseos del Libertador: un Estado Mayor cohesionado y conocedor de cada uno de los aspectos referentes a la atención del ejército en la guerra. Así, se levanta y forma una División en condiciones para atender operaciones logísticas, tales como: abastecimientos, suministros, mantenimiento y todo lo concerniente al sostenimiento que un ejército debe contar para el desarrollo de operaciones militares, y

a partir de la llegada del ejército el 12 de junio de 1819 a Tame, donde Santander tenía establecido su puesto de mando, se inició una reorganización de las Unidades Operativas, con base en los recursos que había acopiado Santander y los que traía Bolívar de Guayana. (Torres, 2010, p. 72)

Uno de los momentos de mayor trabajo para la logística del Ejército Patriota fue el ascenso al páramo de Pisba y su llegada al altiplano: el ejér-

cito, por las inclemencias del clima, se desbarata, y la organización logística fue el articulador de la reorganización y reacomodación del ejército en Socha (O’Leary, 1888). No hay duda de que sin un esquema bien diseñado de estas órdenes, no se hubiese podido llevar a cabo la recuperación de los soldados y el material de los hombres del Libertador, como tampoco vencer las inclemencias de la naturaleza. Esto, en lugar de debilitarlos, fortaleció día tras día el compromiso para con la nueva Nación y se empezó a mostrar, desde aquel momento, su forma de reaccionar y suplir las necesidades de un ejército precario en condiciones, pero con ímpetu para sobreponerse a las dificultades. Para ello, el General Santander articuló las funciones propias de la logística, así:

- *Jefe del Estado Mayor*: tenía a cargo organizar toda la parte administrativa de las fuerzas comprometidas en las campañas; de él dependían cada uno de los movimientos logísticos de sus tropas.
- *Comisario general*: jefe, en general, de toda la Logística Militar de la División, subordinado directamente al Comandante General, tenía a cargo todo lo relacionado con los víveres y otros objetos del vestuario y equipaje, los hospitales sedentarios y ambulantes, y los almacenes y transportes.
- *Tesorero general*: tenía a cargo el manejo de los recursos entregados al Ejército Patriota. Resguardaba los valores (oro) y el efectivo que llevaba la División de Vanguardia, y realizaba los pagos requeridos por las tropas, como también daba o cancelaba los haberes a los soldados. Estos dineros eran recaudados por los *administradores de renta* de cada provincia.
- *Contador*: tenía a cargo el registro de cada uno de los ingresos económicos y de material, llevaba al día las cuentas y deudas que el ejército adquiriría, y los pagos o dineros entregados al Tesorero para el sostenimiento de las tropas en campaña.
- *Conductor de equipajes*: tenía a cargo los bagajes y el control de los caballos, especialmente las mulas para desplazar los bagajes de campaña a los siguientes puntos de concentración o acuartelamiento de las tropas.

- *Proveedor particular*: tenía a cargo el suministro de los elementos a los comandantes de compañía o tropa, entre ellos la alimentación.
- *Encargado del ganado*: velaba por el cuidado, la conservación y el sacrificio del ganado, y tenía que llevar este en cada uno de los desplazamientos.
- *Encargado del hospital*: se responsabilizaba de montar los hospitales de campaña, y atender a los enfermos; tenía contacto directo con el comisario general y el proveedor, quien debía velar por suministrar la dotación del hospital con elementos suficientes para atender a los internos y heridos. Un oficial era nombrado diariamente para pasarle revista a esta dependencia y a los hombres hospitalizados.
- *Médico*: tenía a cargo la atención de las afecciones de salud de los soldados en campaña y sus heridas de combate. Las divisiones de vanguardia al mando de Santander y retaguardia contaron con médicos orgánicos de los Estados Mayores dispuestos a atender oportunamente a los soldados.
- *Armero*: tenía a cargo el mantenimiento del armamento dañado o averiado. Llevaba consigo la armería o fragua que Bolívar había entregado a Santander, desde su viaje proveniente de Angostura. El armamento capturado al enemigo lo verificaba inicialmente este funcionario y luego pasaba a disposición del jefe de *Guarda Parque* para que, de acuerdo con órdenes del comandante, fuese entregado a la unidad que él indicara.
- *Guarda parque*: tenía a cargo la recogida del armamento una vez llegaban a las plazas o pueblos, la organización del sitio para guardarlos y la entrega de la munición de acuerdo con las instrucciones del jefe del Estado Mayor o comandante de la División de Vanguardia, antes de cada desplazamiento: “Del armamento que quedaba en cada batallón, incluso las partidas que andaban en comisión, y de las municiones darán un recibo los comandantes al comandante general de Artillería, y en lo sucesivo no se sacarán fusiles ni municiones sin dejar un recibo el mayor del cuerpo, ni se

entregará partida en el parque sin tomar un recibo del encargado de este”.

- *Las juanas*: mujeres familiares, según Pita (2019), de los soldados. Aunque no se ha evidenciado una conexión directa entre el mando y las mujeres que acompañaban a sus familiares a la campaña, se sabe que ellas suministraban los alimentos a los soldados durante los altos en los desplazamientos. Además, trabajaban directamente con los hospitales de campaña para atender a los heridos en combate y a los enfermos durante los desplazamientos del ejército.

Operaciones Logísticas realizadas por la División de Vanguardia del Ejército Patriota (1818-1819)

Vale la pena mencionar que los patriotas no tenían un panorama logístico fácil para el desarrollo de sus acciones, de modo que debían implementar un teatro de operaciones que les facilitara los medios necesarios de movilidad, almacenamiento y aprovisionamiento de las tropas en la ejecución de sus operaciones, bien fueran regulares o, como inicialmente lo hicieron, unidades irregulares o de guerrillas, es decir, que implementan acciones que ocasionan daños al enemigo.

Es así como la República, en su nuevo intento, instala una base de operaciones en Angostura, su área base, y esta se consolida como su puesto de mando atrasado y desde donde se lanzan las siguientes operaciones en esta etapa de la Campaña Libertadora; allí llegan los abastecimientos y apoyos adquiridos por el Libertador desde el exterior.

Desde esta base salían apoyos hacia el norte de Venezuela, el Casanare y los llanos venezolanos, mediante la estructuración de una línea de rutas de abastecimientos y cadenas logísticas fluviales, la cual era empleada por comerciantes, contrabandistas y piratas o bandidos.

Mi dirección por el Apure, temeroso de que Maya no llegaría con mis buques en todo el año, me privó del gusto de encontrarme con usted por el Meta, en cuya navegación sé por su diario los trabajos que padeció. (Cortázar, 1964, p. 378)

Entonces, se trazan las líneas de abastecimientos desde Angostura, que emplean el río Orinoco y toman el río Meta, adentrándose hasta lo más profundo de los llanos, y llegan hasta la población de Santa Rosalía, de modo que se convirtieron en la punta de lanza en las operaciones del llano y en ejes fluviales (figura 1) en la vida del Ejército Patriota, toda vez que por allí llegaban los apoyos logísticos a sus tropas. El abastecimiento de armas se hacía por medio de buques o lanchas desde Angostura, por el río Orinoco, pasando al río Meta, hasta llegar a Santa Rosalía, población que el General Santander convirtió en base estratégica de la División de Vanguardia en los llanos, y desde donde apoyaba en todo lo que logísticamente requerían sus unidades.

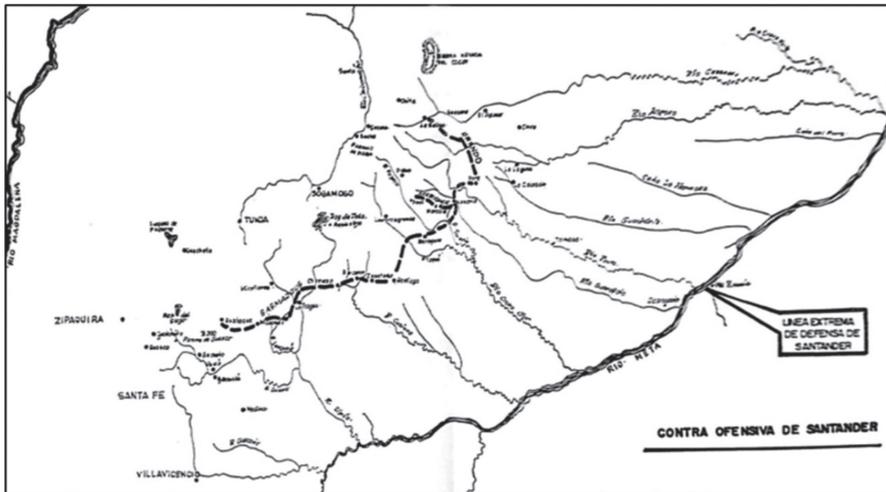


Figura 1. Líneas de abastecimiento fluviales desde Angostura hasta Santa Rosalía. Fuente: Riaño (1969).

En la figura 2 se presentan las líneas de abastecimiento terrestre.

De acuerdo con las narraciones de O’Leary (1888), después del 27 de julio de 1819, se proclamó la Ley Marcial. Una de las actividades, después de estas medidas, se centraba en activar la remisión de los elementos militares que se resguardaban en Casanare. Esto indicaba que el movimiento de los abastecimientos iniciaría en Santa Rosalía, Pore y Paya, para reincorporarse en Tunja con el resto del ejército.

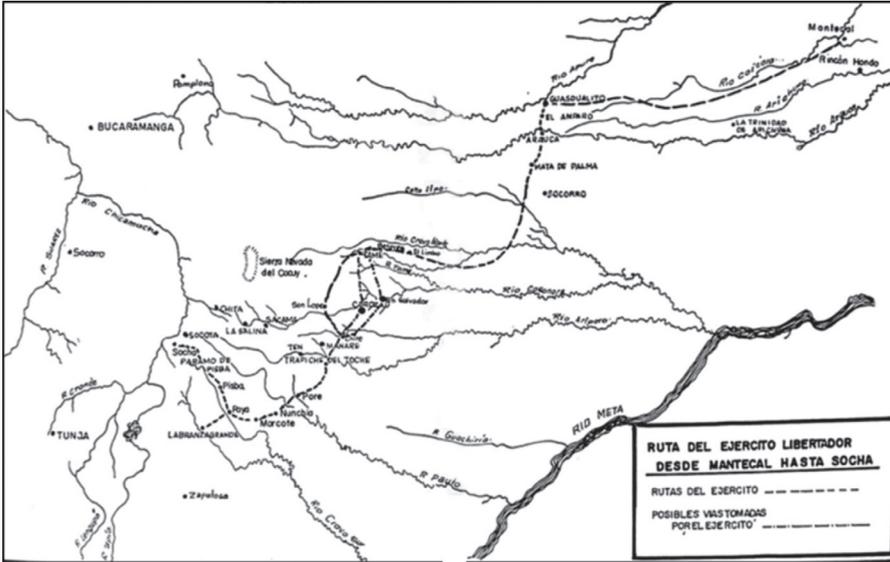


Figura 2. Líneas de abastecimiento terrestre una vez iniciada la operación de ocupación de la Nueva Granada.
 Fuente: Riaño (1969).

La Campaña Libertadora de 1819 inició con material de guerra e intendencia suficiente para organizar el Ejército Patriota en el Casanare, y con los elementos necesarios para el funcionamiento de la naciente División de Vanguardia, para ejecutar las respectivas operaciones militares en los llanos.

Antes de comenzar la campaña de Casanare, el General Santander analizó la situación y se encontró con una dotación considerable de armamento y pertrechos que debieron moverse inicialmente por personas a quienes se les encargaba su cuidado, y procedió luego a organizar el Estado Mayor, para lo cual usaron los vehículos (carretas, caballos y barco) necesarios para su movimiento. Para esto, se hizo uso de minutas de centinelas y consignas permanentes para custodiarlos. Desde su inicio, la oficina del Estado Mayor se comprometió con la organización de la División controlando las órdenes respectivas de Santander. Esta organización contaba con estos elementos:

- *La oficina:* dependencia central de la logística de la División de Vanguardia. Correspondía al Estado Mayor de cada una de las unidades o divisiones; tenía a cargo los controles de abastecimientos

con que contaban la tropa o con los que debería ser abastecida o apoyada.

- *Adquisiciones*: corresponde al apoyo a los contratos operacionales en misiones militares desplegadas. Es la adquisición de elementos en el comercio, actividad en la cual el Ejército Patriota se tuvo que apoyar.
- *Mantenimiento*: todas las acciones tomadas para disponer del material en una condición útil o para restaurarlo a la capacidad de servicio.
- *Producción*: actividad en la cual un objeto, ya sea natural o con algún grado de elaboración, se transforma en un producto útil para el consumo.
- *Almacenamiento*: operación logística que permite recibir, clasificar y almacenar un determinado bien en cualquiera de los almacenes.
- *Servicios en campaña*: tenían a cargo el mantenimiento de la capacidad de combate de la Fuerza, satisfaciendo sus necesidades básicas y promoviendo salud, bienestar, moral y resistencia.
- *Alimentación*: función básica de la unidad de apoyo y uno de los factores más importantes en la salud, la moral y el bienestar de los soldados.
- *Transporte y control de movimientos*: brinda elementos de transporte y regula los movimientos de acuerdo con las prioridades de comando para sincronizar el flujo de movimientos de personal y abastecimientos sobre las líneas de comunicaciones.
- *Sanidad*: por el desarrollo de las operaciones había afectaciones en el personal, bien sean operacionales (heridos, fracturas, luxaciones y todo cuanto refería a los resultados operacionales o de las acciones de armas), administrativas, y de enfermedades (especialmente tropicales, por el clima y las condiciones del terreno) en general. Esto obligaba a conformar un cuerpo de atención sanitario (enfermeros y médicos), para mantener los efectivos de las unidades sin sufrir bajas administrativas considerables; de la misma forma, esto llevaba

a que se estableciera o montara infraestructura correspondiente que apoyara esta labor, tanto permanente como de campaña, y de esta manera atender las necesidades básicas de los soldados o del cuerpo de tropa en general, de la siguiente forma:

- Primero: no dejar morir a los combatientes que sufrieran heridas de gravedad.
- Segundo: de los recursos económicos otorgados a los ejércitos, apartar determinada cantidad con el fin de comprar lo necesario en la dotación de los hospitales de refugio a militares o buscar asilo en casas de los pueblos.
- Tercero: procurar que el lugar de descanso en zonas inhóspitas contara con las mínimas condiciones para poder continuar con el camino.

La ubicación de los hospitales de campaña fue de suma importancia. Esta debía garantizar la atención inmediata de los heridos antes de ser evacuados hacia algún lugar de reposo o recuperación; también debía garantizar la pronta disposición de los muertos y evitar posibles brotes de enfermedades propias de la descomposición de aquellos. En otras palabras, se asimilaron normas y medidas que aportaron las legiones extranjeras de acuerdo con las experiencias que habían vivido en las guerras napoleónicas; esto generó que la retaguardia asumiera el control y cuidado de los hospitales de campaña durante el desarrollo de la gesta libertadora.

En campaña los hospitales militares funcionaron como campamentos itinerantes que se movían junto con la tropa y servían para la atención de los soldados heridos o enfermos; ubicados en la retaguardia, defendidos por esta y junto con la intendencia del Ejército. (Figueroa, 2019, p. 659)

El 7 de julio, una vez inició el paso por el páramo de Pisba, el Libertador, según Riaño (1969), ordena varias actividades con el fin de alistar la llegada del resto del ejército que realizaba la travesía. Entre estas se enumeran las que se contemplan en las operaciones logísticas:

1. Organización de un hospital en el municipio de Tasco (provincia de Valderrama, departamento de Boyacá).
2. Emisión de órdenes a los alcaldes de los pueblos circunvecinos para recolectar los auxilios necesarios.
3. Envío del coronel Lara al páramo para que, con una partida de paisanos, ayudara a las tropas y sacara bagaje y armamentos abandonados.
4. Organización de una armería en Socha para arreglar fusiles y fabricar lanzas.

De acuerdo con Thiebault (1810), cuando dos Estados Mayores operan en la misma campaña, el más antiguo asume las funciones administrativas para el apoyo a las unidades; por eso, el 16 de julio el General Soubllette se encargó de la dirección logística y administrativa de la base de operaciones.

Conclusiones [

La estructura y organización del Ejército Patriota, específicamente de la División de Vanguardia al mando del General Santander, no fue improvisada; por el contrario, se evidenció un proceso de formación claro y diáfano, en el que tuvo un papel fundamental el *Manual de los ayudantes generales y adjuntos empleados en los Estados Mayores divisionarios de los ejércitos*. Su dotación e instrucción indican que la organización logística del Ejército Patriota fue robusta y bien estructurada, la cual les permitió a los mandos de tropa coordinar los recursos y las unidades. Estos hallazgos permiten confrontar la idea de que, de acuerdo con la historiografía, el Ejército Patriota era un ejército empírico, sin experiencia y débil en su conformación.

El jefe del Estado Mayor es la cabeza de todo el andamiaje logístico de los ejércitos patriotas. Su afán de emular al ejército francés le permite asimilar sus organizaciones y estructuras, pues trasciende el plano de guerra irregular y pasa a una organización regular, estructurada y basada en jerarquías netamente militares, obviamente con excepciones. Esta organización facilitaba las acciones necesarias para la consecución y entrega de los recursos para la tropa,

y mostró gran eficiencia en el desarrollo de las campañas posteriores, incluso durante la consolidación de la República de Colombia, para una mejor administración de los recursos materiales y financieros.

Por otro lado, se constata que los recursos económicos y financieros fueron una preocupación constante de Bolívar y su Estado Mayor, toda vez que sin estos medios no se hubiese dado el fortalecimiento y la organización del ejército. Así, cuando las tropas tenían alguna eventualidad se sopesaba el empleo de ganados, cultivos y gran cantidad de alimentos y pertrechos para intercambiarlos.

A continuación, en la figura 3 se presenta cómo era la organización logística y estructura del Ejército Patriota.

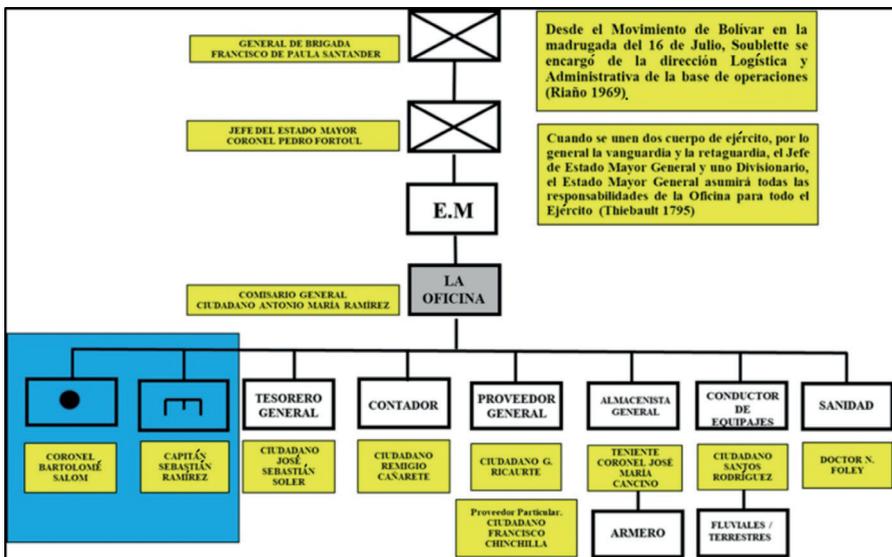


Figura 3. Organización logística del Ejército Patriota.

Fuente: Elaboración propia con base en Riaño (1969, pp. 123-124) y el *Libro de órdenes generales del Ejército de Operaciones de la Nueva Granada* (1819), específicamente las órdenes N.º 8 del 13 de febrero de 1819, Ns.º 13 y 14 del 19 de febrero de 1819, N.º 52 del 4 de abril de 1819, N.º 71 del 16 de abril de 1819, N.º 115 del 15 de junio de 1819, N.º 124 del 16 de junio de 1819, N.º 31 de julio de 1819 y N.º 17 de agosto de 1819.

En definitiva, sin la logística militar no se hubiese logrado la independencia de la República, toda vez que los hombres pudieron sobreponerse a todos los obstáculos, carencias y dificultades de la guerra. Mientras se tenga un

soporte moral, espiritual y material, la victoria se logra con una correcta estructuración administrativa y su ejecución desde el nivel Ejército hasta compañía, en especial cuando los dineros públicos de la Nación y del Tesoro Nacional se ejecutan con transparencia.

Referencias

- Almario, G. (2015). *Doscientos años de la reconquista española de 1815*. Gente Nueva.
- Barriga, F. (1998). *Finanzas de nuestra primera independencia: Apuntes económicos, financieros y numismáticos*. Academia Colombiana de Historia; Guadalupe.
- Bolívar, S. (1918). Carta enviada por Bolívar, al Señor General de Brigada Francisco de Paula Santander, desde Caicara, el 2 de diciembre de 1818. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 635.
- Cáceres, J. (2019). *Historia del Sistema de Información Logístico Coordinado del Sector Defensa de Colombia (SILOG)*. ESDEGUE; Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares.
- Clausewitz, K. V. (1832). *De la guerra*. Librodot.com.
- Cortázar, R. (1964). *Correspondencia dirigida al General Santander*. Academia Colombiana de Historia.
- Ejército Nacional de Colombia. (2004). *Manual de Doctrina Logística para el Ejército EJC 4 - 06 Público*. Publicaciones Ejército Nacional.
- Ejército Nacional de Colombia. (2009). *Manual de Doctrina Logística EJC 4-6-1 Restringido* (2.^a ed.; parcialmente sin vigencia). Publicaciones Ejército Nacional.
- Ejército Nacional de Colombia. (2016a). *MFE 4- 0 Manual Fundamental del Ejército, Sostenimiento*. Centro de Doctrina del Ejército Nacional.
- Ejército Nacional de Colombia. (2016b). *Directivas estructurales, Departamento de Logística Ejército, (Anexo CEDE4, Versión 23)*. Comando del Ejército Nacional.
- Ejército Nacional de Colombia. (2017). *MFRE 4- 0 Manual Fundamental de Referencia del Ejército, Sostenimiento*. Centro de Doctrina del Ejército Nacional.
- Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” [ESMIC]. (2019). *Exposición temporal Campaña Libertadora, Bicentenario de la Independencia de Colombia*. ESMIC.
- Figueroa, E. C. (2019). La medicina clásica en la sanidad militar de la Campaña Libertadora de Nueva Granada 1819. *Revista Científica General José María Córdova*, 17(27), 645-662. <https://doi.org/10.21830/19006586.486>
- Jomini, B. de (1840). *Compendio del Arte de la Guerra o nuevo cuadro analítico de las principales combinaciones de la estrategia, de la táctica sublime y de la política militar*. D. M. de Burgos.

- Liévano, I. (2002). *Grandes conflictos sociales y económicos de nuestra historia: De la campaña libertadora al Congreso de Panamá* (t. 2). Intermedio Editores.
- Montaña, A. (1989). *Santander y los ejércitos patriotas 1811-1819*. Fundación para la Conmemoración del Bicentenario del Natalicio y el Sesquicentenario de la Muerte del General Francisco de Paula Santander; Biblioteca de la Presidencia de la República.
- Montecucoli, R. (1808). *Arte universal de la guerra*. Imprenta de la Calle de la Greda.
- Moreno de Ángel, P. (1989). *Santander*. Planeta.
- Moreno Sánchez, A. (2019). *Con ocasión del bicentenario (1819-2019) Tame, Cuna de la Libertad*. Alcaldía Municipal de Tame.
- O'Leary, D. F. (1888). *Memorias del General O'Leary*. Sociedad Española de Librería.
- Ocampo, J. (1982). *Manual de historia de Colombia* (t. 2). Procultura.
- Pita, R. (2019). Los hospitales militares y la atención a combatientes heridos y enfermos en las guerras de independencia de Colombia. *Medicina*, 41(2), 170-193.
- Riaño, C. (1969). *La Campaña Libertadora de 1819*. Andes.
- Roca, L. E. (1998). *Historia de los uniformes militares de Colombia 1810-1998*. Publicaciones de las Fuerzas Militares.
- Salamanca Orcasitas, A. (2016). *Tropas y armas de la Independencia: El Ejército Patriota de 1819 en la provincia de Tunja y las armas con las que combatieron* [Tesis maestría].
- Santander, F. de P. (1819). *Libro de órdenes generales del Ejército de Operaciones de la Nueva Granada 1819*. Banco Cafetero.
- Thibaud, C. (2003). *Repúblicas en armas: Los ejércitos bolivarianos en la Guerra de Independencia en Colombia y Venezuela*. Planeta; Institut Français d'Etudes Andines.
- Thiebault, B. de. (1810). *Manual de los ayudantes generales y adjuntos empleados en los Estados Mayores divisionarios de los Ejércitos*. Comisión Nacional del Bicentenario del Gran Mariscal de Sucre (1795-1995).
- Torres Salamanca, R. (2010). *Los ingenieros militares durante la Independencia: La Campaña Libertadora de Casanare a Boyacá*. Grupo de Ingenieros Militares Francisco José de Caldas; Publicaciones del Ejército Nacional.
- Tzu, S. (1992). *El arte de la guerra*. Tercer Mundo Editores.
- Valencia Tovar, A. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares* (t. 3). Ejército Nacional; Planeta.

De las compañías terrestres a las tropas de Aviación Militar, unidades de protección de las bases aéreas colombianas durante las misiones aéreas, 1921-1942*

DOI: <https://doi.org/10.21830/9786289514681.02>

Manuel Antonio Domínguez Coral

Juan Guillermo García Serna

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

Resumen. Hablar de Defensa de Bases conduce indudablemente al nacimiento de la aviación militar en Colombia y la asignación de personal para custodiar la costosa inversión del Gobierno Nacional. También es volver en el tiempo para hablar de las “compañías terrestres” que se convirtieron en “tropas terrestres de aviación” y luego en Infantería de Aviación. Este capítulo investiga el origen y la evolución de estas primeras unidades, su posterior desarrollo con la llegada de las misiones aéreas, las cuales contribuyeron con el nacimiento de la Fuerza Aérea Colombiana. De esta manera, se establece que la “Infantería de Aviación”, al ser una rama proveniente del Ejército, encuentra una marcada diferencia hasta bien entrada la década de los años 1970, cuando los servicios aéreos se separaron para convertirse en armas individuales, se desarrollan entrenamientos propios destinados a la defensa de una instalación aeronáutica y su personal, no a combatir unidades terrestres enemigas en igualdad de condiciones.

Palabras clave: aviación militar; defensa de bases; Fuerza Aérea Colombiana; Infantería de Aviación; seguridad y defensa.

* 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.

Manuel Antonio Domínguez Coral

Capitán (R) de la Fuerza Aérea Colombiana. Magíster en Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Especialista en Gestión Pública de la Escuela Superior de Administración Pública. Profesional de Defensa de la Dirección de Proyección de Capacidades e Innovación del Ministerio de Defensa Nacional. Administrador de Empresas de la Universidad del Tolima. Curso Profesional Oficial de Reserva Fuerza Aérea Colombiana. Oficial en el Museo Militar desde 2010. Oficial en Museo Aeroespacial. Académico correspondiente de la Academia Colombiana de Historia Aérea. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8059-2717> - Contacto manuel.dominguez@mindefensa.gov.co

Juan Guillermo García Serna

Mayor General (R) de la Fuerza Aérea Colombiana. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Especialista en Derecho Penal de la Universidad Santiago de Cali. Especialista en Gerencia Logística de la Universidad Sergio Arboleda. Especialista en Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario de la Universidad Externado de Colombia. Abogado de la Universidad Libre. Administrador aeronáutico del Instituto Militar Aeronáutico de la Fuerza Aérea (IMA). Graduado del programa en alta gerencia del INALDE Business School de la Universidad de La Sabana. Docente de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”. Docente de posgrado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá, D. C., Colombia. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5651-4324>

Citación APA: Domínguez Coral, M. A., & García Serna, J. G. (2022). De las compañías terrestres a las tropas de Aviación Militar, unidades de protección de las bases aéreas colombianas durante las misiones aéreas, 1921-1942. 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. 41-60). Sello Editorial ESMIC. <https://doi.org/10.21830/9786289514681.02>

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

Los orígenes se remontan a 1921, cuando se destinan, por Decreto Presidencial 355 de 1921 del 11 de marzo, una compañía y una banda de músicos del Regimiento de Infantería Sucre, asentado en la ciudad de Ibagué, a la población de Flandes, con el objetivo de custodiar las inversiones del Gobierno Nacional en la escuela que iniciaba su funcionamiento. Estas unidades se asignaron hasta el 1.º de mayo de 1922 (Decreto 580 del 28 de abril de 1922), fecha en que se suspende la operación de la Escuela de Aviación. Cuando esta se reactiva en la población de Madrid (Decreto 1756 del 8 de noviembre de 1924), en la hacienda Serrezuela, se asignan, para la custodia de las instalaciones, un sargento, dos cabos y quince soldados, provenientes del Ejército, y estos se convertirían en los pioneros de las Tropas de Aviación.

En 1926, según el Decreto 2171 del 28 de diciembre de 1926, se establece que en la Escuela de Madrid se instaure la formación de personal para los “cuerpos de tropa”, los cuales se oficializan con el Decreto 602 del 4 de abril de 1927, y se cree la Compañía de Aviación del Ejército (Decreto 602 del 4 de abril de 1927). En estas nuevas disposiciones, ya se toma en cuenta la organización dentro del mapa general del Ejército Nacional, la cual se puede evidenciar en el Decreto 1228 de 1927 y en el que se incluyen las Tropas de Aviación como parte integrante de la Aviación del Ejército (Decreto 1228 del 16 de julio de 1928).

En ese momento, al director de la Escuela de Aviación se le dio autonomía de reclutar su personal de soldados, mientras que la doctrina, la organización y los mandos continuaban siendo del Ejército Nacional. No había un entrenamiento distintivo.

El funcionamiento oficial de la Compañía de Aviación se establece mediante el Decreto 764 de 1928 y reseña la organización interna con su personal y cargos. En esa época solo existía la Base-Escuela de Madrid, pero se deja abierta la posibilidad de crear más unidades aéreas (Decreto 764 del 26 de abril de 1928). Posteriormente, en 1936 se estableció la organización de las compañías terrestres de aviación para las bases de Madrid, Palanquero, Cali, Buenaventura y Tres Esquinas.

La Fuerza Aérea Colombiana requirió, en sus inicios y hasta bien avanzada su formación, la participación de misiones extranjeras. Es posible que estas misiones hayan influido también en la formación del personal que conformaba las tropas terrestres de aviación, de forma que en esta investigación se delimitará el tiempo de análisis entre 1921 (nacimiento de la primera Base-Escuela de Flandes) y 1942 (año de partida de la última misión aérea).

Marco teórico

Con la creación del arma aérea como agente estatal empezaron a crearse tradiciones, símbolos, maneras de ser de cada uno de sus integrantes. Este actor desempeñaría un papel importante en el Sistema de Defensa de la Nación a la que sirve, mientras que las unidades que la conforman van a dividirse en componentes o *subinstituciones* (en adelante) que poseen sus propias tradiciones y particularidades.

Las Tropas Terrestres de Aviación se consolidan como una *subinstitución* casi con la aparición de la Base-Escuela de Madrid y la posibilidad otorgada al Director-Comandante de la Base-Escuela de hacer la leva al personal de reclutas requerido para completar la planta que prestaría seguridad (Decreto 602 del 4 de abril de 1927). Estas tropas componen la Base, así como los grupos de apoyo administrativo que contribuyen a la formación del personal de vuelo.

La teoría de las instituciones contempla situaciones culturales, de hábitos y conductuales. En este sentido, lentamente las Tropas Terrestres de Aviación empezaron a diferenciarse de sus orígenes en el Ejército Nacional y fueron incorporando en su “genética” la nueva arma a la que pertenecen.

La defensa de bases en otros países, aproximación histórica

El nacimiento de las fuerzas aéreas como servicios individuales solo se da en varios países después de que finalizaran las hostilidades de la Segunda Guerra Mundial, ya que aquellas pertenecían a los ejércitos como sus componentes aéreos o cuerpos aéreos dependientes de las armadas.

A continuación, se listan algunos casos puntuales que servirán para entender el desarrollo de la Jefatura de Defensa y Seguridad de Bases Aéreas

de la Fuerza Aérea Colombiana, que no difiere mucho en su génesis, entrenamiento y misiones, tal como podrá apreciarse.

Brasil

La creación de la *Força Aérea Brasileira* ocurre en 1941. Con la unificación de las aviaciones militares, surge la Unidad de Infantería de Aviación, o *Infantaria da Aeronáutica*, con seis compañías de Infantería de Guardia el 11 de diciembre de 1941, la cual ha asumido diferentes roles, además de la protección de infraestructura, personal y equipo. Su adiestramiento incluye los bomberos aeronáuticos, personal de honores militares, reclutamiento y movilización (personal aeronáutico), comando y control en tierra, fuerzas especiales, defensa anti-aérea, búsqueda y rescate en combate o en situación de paz, policía aeronáutica y contraterrorismo (*Força Aérea Brasileira*, s. f.).

Australia

La Real Fuerza Aérea Australiana nació durante la Conferencia Imperial de 1911. Las unidades de Guardia y Defensa de Aeródromos nacieron en 1929 debido a la necesidad de proteger la infraestructura, el personal y el equipo de posibles ataques aéreos. Durante la Segunda Guerra Mundial y la guerra de Vietnam, desempeñaron labores de protección de unidades aéreas y patrullaje en las zonas de responsabilidad. Estas se han convertido en unidades de despliegue rápido, contraterrorismo, policía aeronáutica, protección de civiles, unidades de localización y designación de blancos y de bomberos aeronáuticos (*Carwardine*, s. f.).

China

La Fuerza Aérea del Ejército Popular de Liberación nació en julio de 1949. La preparación básica de las unidades de infantería de esta Fuerza Aérea es paracaidismo, fuerzas especiales, fuerza de despliegue rápido o estratégico, entre otras (*Zhigang* 2017).

Indonesia

La Fuerza Aérea de Indonesia nació en abril de 1946. La Fuerza de Infantería y Fuerzas Especiales de la Fuerza Aérea de Indonesia surgieron en 1946 como

una unidad de paracaidistas que va transformándose en las Tropas de Defensa de Bases Aéreas (1950) y, posteriormente, en Comando de Fuerzas Especiales de la Fuerza Aérea (1966); actualmente se denomina Cuerpo de Fuerzas Especiales Pashkas (Indonesia Air Force s. f.).

Italia

La Fuerza Aérea Italiana se fundó en el siglo XIX. A partir de 1942 surgieron las primeras unidades terrestres de protección de unidades aéreas. En 1946, en la república italiana se cambia de denominación a *Aeronautica Militare*, cuyo nombre aún perdura. El 16.º Stormo (“ala”) es la unidad encargada de proteger la infraestructura, el personal y los equipos de la Fuerza Aérea Italiana. A partir de 1958, cuando se establece la Vigilancia Aeronáutica Militar, se conoce como *Fucilieri dell’Aria*, y su personal se entrena para la defensa de instalaciones aéreas, unidad aerotransportada, búsqueda y rescate, entre otras misiones (Aeronautica Militare, s.f.).

Malasia

La Real Fuerza Aérea de Malasia se estableció en septiembre de 1963. El Real Regimiento de la Fuerza Aérea de Malasia se creó como la unidad de protección de la infraestructura, del personal y equipos de la Fuerza Aérea. A raíz de ataques terroristas contra unidades aéreas bajo la responsabilidad del Real Cuerpo de Policía Militar del Ejército de Malasia, se destacaron unidades para conformar unidades de comandos con el fin de reemplazar al ejército. Asimismo, otra unidad se destinó para convertirse en la unidad de élite HANDAU o Fuerza de Defensa Terrestre y Aérea. Posteriormente, un grupo de comandos del Real Ejército de Malasia se asignó a la Fuerza Aérea para convertirse en el equipo de rescate de aeronaves (Royal Malaysia Air Force, s.f.).

Nueva Zelanda

La Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda nació en 1913. En 1934 se renombró como Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda y se convirtió en unidad independiente en 1937. Las primeras unidades de la Fuerza de Seguridad de la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda nacieron en 1939 como unidades de policía

militar o *Provost Corps*. Finalizada la Segunda Guerra Mundial, se reorganizaron sus funciones y su nombre cambió en 1971 a *RNZAF Police*. Posteriormente, en 2016 se determinó que la Fuerza de Protección Terrestre de la que aún se disponía fuera llamada Fuerza de Seguridad de la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda. Su entrenamiento es básicamente el de una unidad de fuerzas especiales, defensa de bases, reconocimiento, combate en varios climas, entre otras (Royal New Zealand Air Force, s. f.).

Pakistán

La Fuerza Aérea Pakistaní nace como una estación de la Royal Air Force, a partir de 1947. El Ala de Servicios Especiales de la Fuerza Aérea Pakistaní se formó en 1965 y en 1971 estas unidades recibieron entrenamiento para tripular las aeronaves de la aerolínea nacional con el fin de evitar incidentes. Se las conoce como Air Marshals, e incluyen paracaidismo, fuerzas especiales, combate en todo clima, entre otros (Pakistan Defense, s. f.).

Portugal

El fraile Bartolomeu de Gusmao realizó los primeros trabajos para obtener un globo dirigible que presentó en la corte del rey Juan V de Portugal en 1709. En 1876, se propone emplear globos aerostáticos para funciones de observación y vigilancia. A partir de 1956, se renombra Força Aérea Portuguesa, el cual conserva hasta la actualidad. En 1918, se tiene conocimiento de las primeras unidades terrestres dependientes del ejército, y al convertirse en arma independiente tiene a cargo la protección de las unidades aéreas de la Guardia Republicana. Posteriormente, en 1950 se creó la Polícia Aérea con la misión de patrullar y defender las instalaciones a su cargo con las Esquadrilhas de Polícia e Defesa Próxima. El personal inicial fue transferido directamente del ejército, más específicamente de la Polícia Militar, que cumplía esa misión.

En 1970 se convirtieron en Esquadras de Polícia Aérea y se asignaron a cada una de las bases aéreas con sus respectivos cuarteles y medios. En 1981, cambiaron de denominación a Corpo de Polícia Aérea, y en 1990 desaparecen y son absorbidas por las unidades aéreas a las que sirven, donde son consideradas una “especialidad funcional”. Sus misiones no han cambiado,

pues continúan prestando servicios de vigilancia y protección a las unidades donde sirven; asimismo, cuentan con una unidad de fuerzas especiales que se conoce como Unidade de Protecção de Força, que tiene a cargo operaciones de búsqueda y rescate en combate o en paz, protección VIP y posiblemente como fuerza de despliegue rápido (Força Aérea Portuguesa, s.f.).

Gran Bretaña

La Real Fuerza Aérea surge de la unión de los dos servicios aéreos existentes antes y durante la Primera Guerra Mundial. el Royal Flying Corp (1912) y el Royal Navy Air Service (1914), los cuales tuvieron un origen común al emplear primero los globos aerostáticos para observación e integrar las primeras aeronaves construidas en el país. Hacia el final de la Primera Guerra Mundial y observando los resultados de esta nueva arma, se creó el Ministerio del Aire, y el 1.º de abril de 1918 se formó la Real Fuerza Aérea, que se convirtió en la primera del mundo en ser independiente y la más numerosa al momento de su nacimiento (20.000 aeronaves y 300.000 integrantes).

Para la protección de sus instalaciones y personal cuenta con dos unidades terrestres, la Royal Air Force Police y el Royal Air Force Regiment. Con el paso del tiempo, algunas de sus funciones se le transfirieron al Royal Army, tal como la defensa antiaérea y la protección NBQR; sin embargo, continúan sirviendo como defensa en profundidad de instalaciones aéreas, control aéreo en combate, búsqueda y rescate en combate y en paz, recuperación de personal, entre otras (Royal Air Force, s.f.).

La seguridad y defensa de bases en Colombia. Su historia en la historia de la Fuerza Aérea

Los primeros años (1921-1922) y la primera Misión Aérea

Durante el gobierno de José Vicente Concha surgió en Colombia un grupo de entusiastas civiles colombianos que buscaron, por todos los medios a su alcance, hacer de la aviación un asunto de importancia y atención para las autoridades nacionales. Es así como logran, en parte, su cometido con la expedición de la Ley 15 del 7 de septiembre de 1916, que, si bien habla del envío

en comisión de estudios a militares colombianos, en su artículo 7.º establece el envío de civiles a hacer cursos de aviación en el exterior, amén de ponderar a los militares para estas asignaciones. Asimismo, establece el compromiso de prestar sus servicios como profesores o directores de una escuela de aviación, la cual se sugiere fundar en el artículo 8.º de la misma ley, pero esta sí con el carácter de Escuela de Aviación Militar (Forero, 1964, p. 39).

Los parágrafos de este artículo establecen una subvención a los centros civiles dedicados a la aviación y los primeros dineros para establecer la Escuela de Aviación Militar. Cabe recordar que en esta época se estaba en la mitad de la Gran Guerra, la cual había traído consigo una penuria económica de la que no estaba exenta Colombia. Por tanto, esta iniciativa no se cristalizó y dejó a nuestro país a la espera de tiempos mejores para cumplir este sueño.

Con los vuelos promocionales de William Knox Martin, en 1919, y el establecimiento de la primera compañía de aviación colombiana (Compañía Colombiana de Navegación Aérea) y luego de la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA) (Forero, 1964, pp. 52 y 70), el Congreso de Colombia promulgó la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919, que le dio nacimiento a la Aviación Militar y que firmó Marco Fidel Suárez, presidente de la República.

Para el año siguiente, continuando con el mejor esfuerzo para consolidar lo establecido por la Ley 126 de 1919, por Decreto 2172 del 10 de diciembre de 1920 se creó la Sección de Aviación Militar. Con el Decreto 2182 del 11 de diciembre del mismo año se establecieron las especificidades para el arma aérea en lo que respecta al modelo del uniforme y su color, así como a las insignias que debían portar los integrantes de esta nueva sección (Decreto 2182 del 11 de diciembre de 1920). Asimismo, el Decreto 2247 del 23 de diciembre de 1920 estableció la primera Escuela y designó a Flandes como el mejor sitio para la Base Escuela en los terrenos de la hacienda San Luis, propiedad del señor Francisco Rocha, ubicada en la zona de Camalá, del hoy municipio de Flandes (Valencia, 1993, p. 22).

Con el Decreto 208 del 18 de febrero de 1921 (Forero, 1964, pp. 80-82) se destinó el personal de oficiales, suboficiales, cadetes, mecánicos y demás personal de esa primera escuela. De esta manera se le dio por fin una imagen a la nebulosa iniciativa, dirigida en sus inicios por distinguidos oficiales fran-

ceses, quienes integraron la Misión Militar Francesa que se había contratado para tal fin: Coronel Pierre Dominique René Guichard, pilotos instructores Capitán Jean Jonnart, Teniente Paul Poillot y Teniente Josef Island (Ferdinand Machaux reemplaza por retiro a Island), técnicos Gervais Sounier, Jean Lucian Schlosser y Javier Monod (Forero, 1981, p. 101).

Para proteger las primeras instalaciones de posibles daños causados por curiosos o robos, se destinó un personal de soldados para su protección y vigilancia, así como para que ayudara en las labores de construcción. Las tropas provenían del Regimiento de Infantería Sucre de Ibagué, con puesto de mando en Girardot. Se asignó, entonces, una compañía de infantería de este regimiento, del Batallón de Infantería Número 2 “Sucre”, y su primer comandante fue un señor oficial de grado Mayor denominado “adjunto de la sección técnica”, más el encargado del personal en Flandes, que era un teniente. Según Tovar Cabrera (2020, pp. 49-52), el señor mayor se desempeñaba como subdirector de la Escuela de Flandes (Mayor Félix Castillo Mariño) y quien permaneció en Flandes como encargado de estas tropas es el Teniente Delfín Torres Durán, que a la postre fue integrado a un curso de vuelo (Forero, 1994, pp. 35-36).

Infelizmente, a pesar de haber demostrado ante las autoridades nacionales la habilidad del militar colombiano de tomar el mando de una aeronave y efectuar un vuelo, la falta de recursos para mantener la operación de la instalación determinó su cierre parcial por el Decreto 580 del 28 de abril de 1922 y el envío del material a la hacienda Serrezuela, posterior Base Aérea Arsenal de Madrid, actual Comando Aéreo de Mantenimiento (Forero, 1964, p. 106). La hazaña de haber hecho el primer vuelo en la historia de la Fuerza Aérea se atribuye al cadete José Ignacio Forero el 4 de abril de 1922, pero el colombiano que realizó el primer vuelo fue el Mayor Félix Castillo Mariño, a la postre Subdirector de la Escuela de Flandes, el 18 de junio de 1921, sin que conste autorización alguna, sino por iniciativa propia, cosa que no fue reprobada por el Coronel René Guichard, jefe de la Misión Francesa y director de la Escuela de Flandes (Arias, 1999, p. 152; Echavarría, 1974, p. 29).

Con el cierre de la primera base-escuela, las autoridades debieron preguntarse cuál sería el destino de esa unidad militar asignada a la protección de

esta instalación, personal y equipos; la respuesta no pudo haber sido otra que retornara a su guarnición inicial. Sin embargo, gracias a la tenacidad de los antiguos alumnos de la Escuela de Flandes que habían continuado sus estudios hasta convertirse en oficiales de nuestro Ejército Nacional o en pilotos civiles de las nacientes compañías aéreas que surcaban los cielos patrios, en 1924 se logró hacer el montaje de una de esas primeras aeronaves de entrenamiento para volver a volar, y así despertar el interés nacional y gubernamental en esta iniciativa.

Solamente hasta el 8 de noviembre de 1924, mediante el Decreto 1756 del 8 de noviembre de 1924, se restableció la Escuela de Aviación Militar en los terrenos de la hacienda Serrezuela y Quinta Córdoba, que se erigían como Base Aérea, para lo cual fue adecuada por una sección de soldados comandada por el Teniente José Delfín Torres Durán, veterano de la primera Base Escuela de Flandes y del mando de tropas terrestres de aviación (Valencia, 1993, p. 27). Los cursos se iniciaron, entonces, en febrero de 1925 y se complementó la instrucción y los medios con la contratación de la Misión Suiza, al mando del Teniente Henry Pillichody (posteriormente Mayor Honorario), quien fungía como director de la Escuela, comandante de la Base Aérea y director de la Aviación Militar (Arias, 1999, p. 154).

El primer renacimiento (1924-1928). Segunda Misión Aérea

Para el funcionamiento de esa Escuela se asignaron oficiales con destinación específica, tal como lo estableció el Decreto 2171 del 28 de diciembre de 1926, cuyo artículo 4.º determina: “Se enviarán oficiales para la instrucción técnica, siendo una de estas la de las tropas de aviación”. A continuación, el artículo 5.º establece que una de las funciones del subdirector de la Escuela es “la instrucción de las tropas de aviación”, ejecutada por los oficiales que solicitaría el director de la Escuela en caso de ser necesarios.

La operación de esta Base Escuela fue por 3 años, durante los cuales se contó con asignación de personal militar para la custodia y seguridad de las instalaciones y el personal. De acuerdo con el decreto de restablecimiento de la Escuela, se asigna un Sargento Segundo, dos Cabos Primeros y dieciocho soldados para cumplir la misión; sin embargo, al Mayor Pillichody se le autoriza el reclutamiento de personal en caso de ser requerido, de acuerdo con lo

establecido en el Decreto 602 del 4 de abril de 1927, siendo esta la primera iniciativa de reclutamiento específico para tropas terrestres de aviación del que se pueda tener conocimiento. La organización de la seguridad de la Escuela se había incrementado a *un Teniente, Comandante; un Sargento primero; tres Sargentos segundos; tres Cabos primeros; veintisiete soldados y un soldado armero* y esta organización se denominaba Compañía de Aviación del Ejército. (Decreto 602 del 4 de abril de 1927; énfasis de los autores)

Esta organización se mantiene en el tiempo, de tal forma que el Decreto 1228 del 16 de julio de 1927 ya las contempla y establece una organización adicional. El artículo 4.º estableció que las tropas de aviación se organizarían en compañías, según el número de escuadrillas que se dispusiera. En 1928 se cambió nuevamente el nombre a Compañía Terrestre de Aviación y se incrementó el personal asignado hasta que llegó a 97 integrantes (Decreto 764 del 26 de abril de 1927), personal que aumentó a cien, cuando se incorporaron el médico, el enfermero y el contador, aparte del personal de la Escuela Militar de Aviación, según el Decreto 903 del 16 de mayo de 1928.

A pesar de los esfuerzos realizados, el 28 de diciembre de 1928 se volvió a clausurar la Escuela mediante la Resolución 215 (Fuerza Aérea Colombiana, 1951). Posteriormente, en 1929, los oficiales que volvían del exterior de sus comisiones de estudio convertidos en pilotos militares y navales lograron la autorización para reactivar las labores en Madrid, hecho que se materializó con el nombramiento del señor Coronel Leopoldo Piedrahíta, quien con el tiempo se convertiría en el director general de Aviación: el señor Coronel Piedrahíta se considera un impulsor de la aviación por el acertado manejo que le dio a la Escuela durante su dirección entre 1932 y 1933, así como por su mando de la Fuerza, entre 1945 y 1946 (Forero, 1964, pp. 161-162; Forero, 1981, p. 102).

El segundo renacimiento, Reglamento 27 (1927-1932) y tercera Misión Aérea

En 1930 cambió la organización de la Compañía Terrestre de Aviación, pues se eliminó al personal civil y se destinaron 73 hombres (3 oficiales, 9 suboficiales y 61 soldados) con las misiones de “guardia, arreglo de campos de aviación y manejo de los aparatos en pista y hangares”. Incluso la composición del

cuerpo de Oficiales y Suboficiales se afectó seriamente, no así la del personal de soldados, posiblemente por la reactivación de la Escuela Militar de Aviación en Madrid, esta vez bajo el mando del Coronel (Honorario) Pierre Chateauvieux, integrante de la nueva Misión Francesa.

Aparece, entonces, algo de mucho interés en la formación de las tropas de aviación, de acuerdo con el Decreto 358 de 1931: en los reglamentos de instrucción del Ejército Nacional se estableció el denominado “Reglamento para la instrucción de las tropas de aviación”, con el cual se empieza a diferenciar la instrucción para estas unidades.

Guerra con el Perú, crecimiento de la Fuerza (1932-1942), llegada de la Misión alemana, cubana y norteamericana. Entrenamiento 100 % nacional

En 1932 se dio quizás el evento final para que la Fuerza Aérea Colombiana continuara con su vida hasta el día de hoy: el 2 de septiembre de ese año Colombia entró en situación de conflicto internacional cuando civiles peruanos invadieron el puerto de Leticia. La movilización de los medios aéreos, terrestres y fluviales se da casi que de inmediato, las pocas aeronaves de la aviación nacional fueron complementadas por las aeronaves requeridas a SCADTA y las adquiridas a la casa Junkers en Alemania y a Curtiss en Estados Unidos (Arias, 1999, pp. 161-167).

Posteriormente se crearon las bases aéreas del Pacífico y Cartagena (decretos 131 de 1933 y 850 de 1934, respectivamente), amén del Decreto 1716 del 17 de octubre de 1933, mediante el cual se establecieron las bases aéreas de Palanquero y Puerto Boy (Forero, 1981, pp. 79-80; Vásquez, 1985, p. 340), donde se habían asentado también compañías terrestres de aviación para proteger las aeronaves y las instalaciones.

De igual manera, la Escuela de Aviación Militar fue trasladada a Cali, a la hacienda El Guabito. Además, en septiembre de 1933, en Madrid, se estableció la Escuela de Radiotelegrafía y Mecánica (Forero, 1994, pp. 106), cuna de la suboficialidad en la Fuerza Aérea. A estas nuevas bases-escuelas también se les asignó una compañía terrestre de aviación para su protección y defensa.

En ese orden de ideas, la organización de las Compañías Terrestres de Aviación alcanzaba un número cercano a 606 hombres en 1932-1934 (144 hombres para Madrid y Cali; 60 para Palanquero; 66 para Buenaventura, Cartagena y Tres Esquinas; y 60 hombres para Puerto Boy) repartidos en siete unidades aéreas.

De 1942 en adelante, de la Infantería de Aviación a la defensa de bases aéreas

Con el nacimiento de la Fuerza Aérea como arma independiente, la Infantería de Aviación continuó su desarrollo y esto le permitió, con el paso de los años, convertirse en lo que es ahora: un componente clave en el crecimiento de nuestra Fuerza Aérea y, adicional, de las Fuerzas Especiales del Comando General de las Fuerzas Militares, protagonista de importantes maniobras en el exterior y referente internacional respecto a la recuperación de personal en paz y en combate.

Crecimiento y consolidación de la especialidad

En 1942 se estableció el distintivo de Infantería de Aviación (Fuerza Aérea Colombiana, 2012, p. 129) que se usó hasta el año 2000, cuando cambió a las alas de especialidad actual. En 1943 se crearon las Tropas Paracaidistas (Decreto 2298 del 26 de noviembre de 1943), las cuales realizaron un salto sobre la sabana de Bogotá integrado por 36 paracaidistas el 25 de mayo de 1943. Luego, en 1944, se estableció, en definitiva, la Base Aérea de Tres Esquinas y, en 1948, la Base Aérea de Apiay. En 1949 aparece en registro el primer oficial con la especialidad de Paracaidista (curso 22), seguido por igual número de oficiales en 1950 y 1951 (cursos 23 y 24, respectivamente). En 1952, se graduaron los oficiales con especialidad de Infantería (cuatro en el curso 25), que en 1957 (curso 31) se suprime cuando son ascendidos dos oficiales como infantes (Fuerza Aérea Colombiana, 2005, pp. F9-F11).

Más adelante, en 1954, se creó la Base Aérea de Melgar y se le asignó un grupo de Infantería de Aviación. En 1955 se estableció definitivamente la Base Aérea Arsenal, que dejó a un lado su función de entrenamiento de pilotos y suboficiales, y nace, entonces, el Comando Aéreo de Mantenimiento (Fuerza Aérea Colombiana, 2005, pp. H6-H12).

Por otro lado, en 1960 se reconoció la necesidad de reforzar las labores de control de los aeropuertos y las aeronaves, y, por lo tanto, se crearon los grupos de Policía Militar Aérea y los Grupos de Instrucción Militar Terrestre Aérea. Empezó, entonces, a generarse doctrina respecto a esta especialidad, la cual provenía de la adaptación de manuales del Ejército Nacional a la Fuerza Aérea. En esta misma década, en 1963, las unidades de Policía Militar Aérea asumieron la custodia de las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado y de la sede del Grupo Aéreo de Transporte Militar, hoy CATAM. Posteriormente, en 1968, se definió el nombre de la especialidad como una parte de los oficiales y suboficiales de Apoyo de Vuelo (Decreto 3071 del 17 de diciembre de 1968).

Durante este período reapareció la especialidad para los oficiales de escuela, pues en 1961, cuando se ascendió a un gran número de oficiales de infantería (quince del curso 35) debido al recrudecimiento del conflicto interno, se permitió que los Grupos de Infantería de Aviación se independizaran y formaran parte integral de las bases al mismo nivel de los demás grupos.

Al final del siguiente decenio, en 1978, nació el Grupo Aéreo del Norte, hoy CACOM-3, cuya seguridad fue asumida inicialmente por personal de Ejército Nacional hasta 1983, cuando la Infantería de Aviación reemplazó esas unidades. Asimismo, con la creación del Grupo Aéreo del Caribe (San Andrés), se traslada a un personal de Infantería de Aviación para garantizar la seguridad de las aeronaves destinadas para ejercer disuasión ante las amenazas de Nicaragua, lo cual demuestra la importancia que tiene el archipiélago para el país y el significado que iba adquiriendo la Infantería de Aviación para proteger el despliegue de los equipos aéreos.

Nace la Infantería de Aviación

En 1980, mediante la Resolución del Comando de la Fuerza Aérea N.º 022 del 8 de abril, se creó la Jefatura de Infantería y se oficializaron los Grupos de Infantería de Aviación. Un año después, en 1981, se reglamentó la especialidad y se cambió de Policía Militar Aérea a Infantería de Aviación (Ley 26 del 1.º de marzo de 1981), porque desde la década de los años 1940 se denominaban Tropas de Defensa y Policía Militar Aérea, contemplando que la formación,

el entrenamiento, las funciones y las obligaciones serían exactamente iguales a los del personal del Ejército Nacional en el Arma de Infantería, pero adaptados a la doctrina de la Fuerza Aérea Colombiana. Más adelante, en 1984, se creó el Grupo Antisecuestro de Aeronaves (GASDA) y en 2006 se formó la posterior Agrupación de Comandos Especiales Aéreos (ACOE), al tiempo que se envió la primera comisión de la Escuela Militar de Aviación al primer curso de Seguridad y Defensa de Bases en Fuerte Albrook, Panamá.

En 1982, vuelven a graduar Oficiales con especialidad de Infantería, y en el curso 59 se gradúan veintisiete Oficiales, uno de los cuales es el actual Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Militares de Colombia. Esto se convierte en un hito para los Oficiales de esta especialidad al ocupar tan alto cargo.

Luego, en 1989 se estableció el primer grupo de Infantería de Aviación que asume la seguridad del Comando Aéreo de Apoyo Táctico N.º 2, hoy CACOM-5.

Nuevas responsabilidades y cambios

En 1989 se les asignó la responsabilidad de la vigilancia y seguridad de puntos estratégicos de la red de microondas nacional a los Comandos Aéreos de Combate 2 y 4 y al Comando Aéreo de Mantenimiento, quienes la asumen con sus infantes de Aviación. En la siguiente década, en el año de 1990 se impartió el primer curso de contraguerrilla aérea en las instalaciones del Centro de Instrucción Militar (CIMIL) en Palanquero, solamente con instructores de la especialidad, y resurgió la iniciativa de crear la Base Aérea de Marandúa, Grupo Aéreo del Oriente (Fuerza Aérea Colombiana, 2005, pp. H18-H20).

Mediante la Resolución 8003 del 1.º de agosto de 1995, el Ministerio de Defensa asignó jurisdicciones terrestres a las Fuerzas Militares, mientras que los Comandos Aéreos de Combate 1 y 6, así como el Comando Aéreo de Mantenimiento asumieron la seguridad de los municipios y hasta 10 kilómetros alrededor de las unidades aéreas.

En las postrimerías de los 90, se adoptó en 1999 una nueva habilidad: la del tirador escogido de plataforma aérea (TEPLA), que se convirtió en un

distintivo para la Fuerza Aérea. Posteriormente, en el 2000 apareció un nuevo cambio en la especialidad y desde ese año se denomina Cuerpo de Seguridad y Defensa de Bases Aéreas.

En 2004 se unificó la prestación del Servicio Militar Obligatorio en la Fuerza Aérea con la denominación de “soldados regulares”, y se creó el Centro de Instrucción Militar. Luego, en 2005, se estableció un puesto avanzado de Fuerza Aérea en Yopal, Casanare, que se en 2008 se convirtió en el Grupo Aéreo del Casanare, que desde su creación cuenta con la presencia del personal de Defensa de Bases Aéreas. Hacia 2010 se formó el Grupo Aéreo del Amazonas, que también cuenta con personal de Defensa de Bases Aéreas desde su fundación.

A partir de este año, el personal de la especialidad ha participado con distinción en los ejercicios Angel Thunder y se planificó el desarrollo del ejercicio Ángel de los Andes, que se lleva a cabo desde 2015. En el año 2016, este se asimila como un componente más del Comando Conjunto de Operaciones Especiales. Oro hecho notable es que en 2019 egresaron las primeras oficiales del Cuerpo de Seguridad y Defensa de Bases Aéreas, hecho que promueve la suboficialidad femenina.

Conclusiones

Las primeras tropas provinieron del Batallón de Infantería N.º 2 “Sucre”, y su comandante fue el señor Mayor Félix Castillo Mariño, designado subdirector de la Escuela de Flandes. El encargado de estas tropas fue el Teniente Delfín Torres Durán. A la postre, estos oficiales protagonizaron el primer vuelo “solo” e integraron un curso de vuelo.

Esa primera unidad tuvo como función principal custodiar las aeronaves adquiridas por el Gobierno Nacional para el nacimiento de la quinta arma del Ejército, misiones que continuaron hasta 1930. El entrenamiento distintivo de la Infantería de Aviación vino a darse hasta la década de los años 1990.

Con la llegada de las tres misiones de pilotos a la Escuela Militar de Aviación se dio un entrenamiento a las tropas terrestres de aviación, el cual continuó en manos de instructores del Ejército Nacional.

La instrucción del personal estuvo en manos de oficiales y suboficiales del Ejército Nacional, principalmente, incluso hasta la década de 1980. Esta información se obtuvo vía comentarios informales acerca de sus experiencias en la Escuela de Suboficiales del Ejército Nacional y de comandantes de las unidades de Infantería de Aviación de Oficiales y Suboficiales, en uso de buen retiro.

Al ser una rama proveniente del Ejército o de la Armada (caso Royal Air Force), las unidades destinadas a la protección de la infraestructura, material y personal indudablemente provenían del “servicio madre”, o sea, del Ejército Nacional, así como su personal, tradiciones, comportamientos y entrenamiento. Esto solo se diferencia hasta bien entrada la década de 1970, o incluso antes, cuando los servicios aéreos se separaron para convertirse en armas individuales. En ese momento, algunas unidades de Defensa Terrestre empezaron a desarrollar entrenamientos propios de su especialidad, entrenamiento destinado a la defensa de una instalación y su personal, no un entrenamiento destinado a combatir unidades terrestres enemigas en igualdad de condiciones o grandes concentraciones. Ya es un entrenamiento específico para proveer seguridad exterior e interior de aeronaves, instalaciones y personal.

Referencias

- Aeronautica Militare (s. f.). *Fucilieri Dell’Aria*. <http://www.aeronautica.difesa.it/comunicazione/notizie/Pagine/LanciParacadutismoRivolto.aspx>
- Arias de Greiff, G. (1999). *Otro cóndor sobre los Andes: Historia de la navegación aérea en Colombia*. Fondo Cultural Cafetero.
- Armada República de Colombia. (2011). *Aviación Naval*. Rasgo & Color.
- Carwardine, S. (s. f.). *Security Forces in #highintensitywar: A look back at airfield defence for a future consideration of the RAAF*. The Sir Williams Richard Foundation. <http://centralblue.williamsfoundation.org.au/security-forces-in-highintensitywar-a-look-back-at-airfield-defence-for-a-future-consideration-of-the-raaf-sean-carwardine/>
- Echavarría Barrientos, R. (1974). *Fuerza Aérea Colombiana: Su epopeya y grandeza 1919-1974*. Carvajal.

- Força Aérea Brasileira. (s. f.). *Infantaria aeronáutica*. <https://www.fab.mil.br/infantaria/>
- Força Aérea Brasileira. (s. f.). Atuação. <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/23983/ORDEM%20DO%20DIA%20-%20INFANTARIA%20DA%20AERON%C3%81UTICA>
- Força Aérea Portuguesa. (s. f.). *Núcleo de Operações Táticas de Projeção*. <https://web.archive.org/web/20170618075843/http://www.emfa.pt/www/unidades.php?o=detalheUnidade&id=83>
- Forero, J. I. (1964). *Historia de la aviación en Colombia*. Aedita Editores.
- Forero Racines, O. (1994). *75 años en los cielos patrios*. Editorial Margabby.
- Forero Racines, O. (1981). *Alas militares colombianas*. Editorial Andes.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2012). *Reseña histórica de la seguridad y defensa de la Fuerza*. Representaciones y Distribuciones ESNA.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2005). *Vocación de victoria 1990-2005*. Editorial Nomos.
- Fuerza Aérea Colombiana. (1951). La Escuela de Aviación Militar. *Revista Aeronáutica*, 17. <https://www.fac.mil.co/la-escuela-de-aviaci%C3%B3n-militar>
- Indonesia Air Force. (s. f.). *Pashkas Commando*. <https://paskhas.mil.id/>
- Ley 26 del 1 de marzo de 1981. “Por la cual se definen los escalafones militar y policial, se crea el escalafón complementario y se dictan otras disposiciones sobre la carrera de los Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional”. República de Colombia.
- Decreto 3071 del 17 de diciembre de 1968. “Por el cual se reorganiza la carrera de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares”. República de Colombia.
- Decreto 1744 del 16 de octubre de 1930. “Por el cual se determinan las dotaciones de una Unidad del Ejército y la categoría de unos Comandos”. República de Colombia.
- Decreto 1228 del 16 de julio de 1928. “Por el cual se reglamenta la organización del Ejército”. República de Colombia.
- Decreto 903 del 16 de mayo de 1928. “Por el cual se complementa la dotación de la Compañía Terrestre de Aviación a que se refiere el Decreto 602 de 1927, expedido en uso de las atribuciones conferidas por la Ley 51 de 1925 y el Decreto 764 de 1928”. República de Colombia.
- Decreto 764 del 26 de abril de 1928. “Por el cual se complementa la dotación de la Compañía Terrestre de Aviación a que se refiere el Decreto número 602 de 4 de abril de 1927, expedido en uso de las atribuciones conferidas por la Ley 51 de 1925”. República de Colombia.

- Decreto 1228 del 16 de julio de 1927. “Por el cual se reglamenta la organización del Ejército”. República de Colombia.
- Decreto 602 del 4 de abril de 1927. “Por el cual se organizan las tropas de aviación militar, se fija parte de las dotaciones y se autoriza su reclutamiento”. República de Colombia.
- Decreto 2171 del 28 de diciembre de 1926. “Por el cual se dictan varias disposiciones reglamentarias del servicio de aviación en el Ejército”. República de Colombia.
- Decreto 1756 del 8 de noviembre de 1924. “Por el cual se restablece la Escuela Militar de Aviación y se dictan algunas disposiciones sobre ella”. República de Colombia.
- Decreto 580 del 28 de abril de 1922. “Por el cual se suspende el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación”. República de Colombia.
- Decreto 2182 del 11 de diciembre de 1920. “Por el cual se determina el uniforme para el arma de aviación”. República de Colombia.
- Ley 126 del 31 de diciembre de 1919. “Por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre aviación”. República de Colombia.
- Ley 15 del 7 de septiembre de 1916. “Por la cual se dispone el envío al Exterior de dos Comisiones de Estudios”. República de Colombia.
- Pakistan Defense. (s. f.). *Special Services Wing*. <https://defence.pk/pdf/threads/special-services-wing.6360/>
- Royal Air Force (s. f.). *Royal Air Force Regiment*. <https://www.raf.mod.uk/our-organisation/force-protection/raf-regiment/>
- Royal Malaysia Air Force (s. f.). *Paskau Commando*. <http://www.airforce.gov.my/organisasi/paskau/>
- Royal New Zealand Air Force (s. f.). *Security Forces*. <https://www.defencecareers.mil.nz/air-force/careers/browse-roles/rnzaf-security-forces/>
- Tovar Cabrera, G. A. (2020). *La Quinta Arma: Historia de la Aviación del Ejército de Colombia*. Sello Editorial ESMIC.
- Valencia Tovar, A. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia, Fuerza Aérea*. Planeta.
- Vásquez Cobo, A. (1985). *Pro-Patria, la expedición militar al Amazonas en el conflicto de Leticia*. Banco de la República.
- Zhigang, X. (2017). *In-depth: A close look at Chinese airborne troops*. http://eng.chinamil.com.cn/view/2017-08/30/content_7736996.htm

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

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

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).

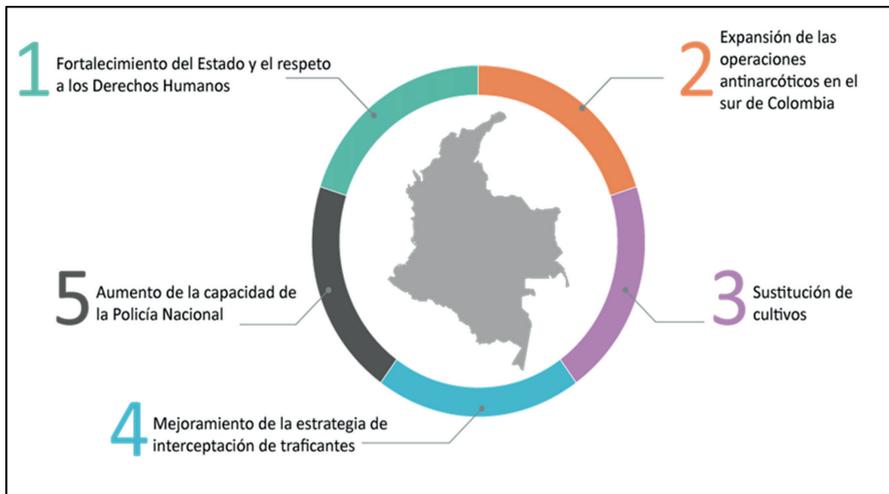


Figura 1. Métodos para alcanzar los objetivos del Plan Colombia.
Fuente: Elaboración propia.

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						
Plataforma de inteligencia	SA 237			5			5
	C-26			2	5		7
	SR 560			5			5
	Navajo		1				1
	DC-3				4		4
	C-130			136			136
	DHC6-300				2		2
	Twin Otter						
	C-99				1		1
	C-208				4		4
Transporte	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 (Beta), donde se conforman tripulaciones y se imparten actualmente capacitaciones (tabla 3).

Tabla 3. Cursos dictados por Beta

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 Beta 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 sumi-nistrada	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
- 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
- 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
- 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

- 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%20Aviaci%C3%B3n%20de%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>

Los cazabombarderos K-fir de la Fuerza Aérea Colombiana y su papel en la seguridad y defensa del país entre 1989 y el 2016*

DOI: <https://doi.org/10.21830/9786289514681.04>

Helio José Chica Martínez

Andrés Humberto Salamanca Orcasitas

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

Resumen. Este capítulo describe un momento clave de la aviación militar colombiana, en particular el proceso de evolución tecnológica de las aeronaves supersónicas, centrando la atención en la llegada y adopción del cazabombardero K-fir por la Fuerza Aérea Colombiana para reforzar la defensa de la soberanía. Se parte de la revisión de los detalles del desarrollo del K-fir para la defensa del Estado de Israel, hasta su llegada como avión insignia y modificador de los estándares operacionales de la aviación estratégica colombiana. Los cambios tecnológicos que introdujo han sido vitales y sirven como pilares en el desarrollo de las operaciones estratégicas de precisión. En treinta años, tiempo aproximado que delimitó esta investigación, la Aviación de Combate y de Defensa Estratégica de la Fuerza Aérea Colombiana ha experimentado modernizaciones que cambiaron el curso de la aviación de combate.

Palabras clave: aeronave; aviación militar; cazabombardero; defensa nacional; historia militar; tecnología militar.

* Este capítulo presenta los resultados 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.

Helio José Chica Martínez

Mayor (R) de la Fuerza Aérea Colombiana del Cuerpo Logístico Aeronáutico. Magíster en Historia Militar de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” y administrador aeronáutico de la Escuela Militar de Aviación (EMAVI). Catedrático de Historia Militar de la EMAVI, Cali, Colombia. Su investigación se ha centrado en el cambio tecnológico de la aviación militar colombiana. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0182-0479> - Contacto: helio.chica@emavi.edu.co

Andrés Humberto Salamanca Orcasitas

Magíster en Historia y licenciado en Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica y Tecnología de Colombia (UPTC). Se ha desempeñado como docente e investigador de los posgrados en Historia de la UPTC, así como director educativo y gestor de colecciones del Museo Antonio Nariño, adscrito al Ministerio de Cultura. Docente de la Maestría en Historia Militar de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova” y profesor de la Universidad La Gran Colombia, Bogotá, D. C., Colombia. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6715-9268> - Contacto: andres.salamanca@esmic.edu.co

Citación APA: Chica Martínez, H. J., & Salamanca Orcasitas, A. H. (2022). Los cazabombarderos K-fir de la Fuerza Aérea Colombiana y su papel en la seguridad y defensa del país entre 1989 y el 2016. 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. 85-106). Sello Editorial ESMIC. <https://doi.org/10.21830/9786289514681.04>

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 este capítulo se describe el desarrollo de la aeronave K-fir como cazabombardero para la defensa del Estado de Israel y cómo su llegada a la Fuerza Aérea Colombiana (Fac), en 1989, reforzó y fortaleció la capacidad de la aviación estratégica colombiana. Con el fin de buscar un eje para el desarrollo del presente texto, vale la pena plantear dos interrogantes que permitirán darle una línea de desenvolvimiento histórico: 1) ¿la adquisición de los K-fir le permitió a Colombia contar con una Fuerza Aérea equipada con aviación estratégica de avanzada tecnología? 2) ¿La tecnología adquirida ayudó a mejorar aspectos claves del cumplimiento de la misión constitucional asignada a la Fac?

En la aviación propulsada, la tecnología ha tenido avances trascendentales desde sus inicios, en 1903, cuando los hermanos Wright realizaron el primer vuelo motorizado con éxito. En un poco más de un siglo, se han observado avances tecnológicos insospechados que han mejorado las funcionalidades de la aviación en múltiples áreas. Estas mejoras y esos cambios tecnológicos han tenido impactos positivos relevantes en el ámbito militar, pues han producido un potencial enorme: el vuelo propulsado. Según los registros históricos, el vuelo propulsado se usó por primera vez con fines militares en octubre de 1912, en la primera guerra de los Balcanes, cuando Bulgaria envió un avión Albatros, de fabricación alemana, en misión de reconocimiento sobre la frontera con Turquía.

Poco tiempo después, en la Primera Guerra Mundial, el avión se utilizó para defensa, ataque y reconocimiento, y se creó una de las plataformas de lanzamiento más importantes para la guerra, el portaaviones, el cual demostró la utilidad de esta tecnología en el arte de la guerra.

En el período entre guerras, los más atrevidos pilotos aprenden y generan crecientemente nuevas destrezas en acrobacias aéreas, se mejoran los principales componentes de las aeronaves (por ejemplo, el motor y el fuselaje), y gracias a las mejoras en capacidad, se realizan grandes hazañas en avión. Los cambios ya no son solo en lo mecánico, sino que también se avanza en las maneras de diseñar y construir las aeronaves y sus componentes. Estos cambios sentaron las bases para las transformaciones que la aviación militar tendría en las siguientes épocas.

La Segunda Guerra Mundial trajo consigo nuevos avances claves; por ejemplo, se ponen al servicio tecnologías que le facilitan al piloto su trabajo y su protección. Un propósito clave en tiempos de guerra, ya que los pilotos militares no solo son escasos, sino que, por su función, son considerados fundamentales en la estrategia por los ejércitos y fuerzas aéreas. La guerra en sí misma fue un detonante de cambio tecnológico, pues de esta nacieron avances como el motor de propulsión a chorro, los primeros modelos de sillas de eyección, el uso de bombarderos de alta capacidad y los cohetes, elementos que transformaron la aviación militar.

Después de la guerra, continúan los desarrollos tecnológicos, principalmente catalizados por el inicio de la Guerra Fría, que enfrenta a dos bloques en lo social, político y militar. En búsqueda de la supremacía, se iniciaron investigaciones y fuertes inversiones en ciencia y tecnología, que no solo generaron nuevos aditamentos y dispositivos para la aviación, sino que además perfeccionaron muchos de los desarrollos previos. Un ejemplo de esos grandes avances tecnológico de posguerra es el uso del reactor en aviación militar, mecanismo innovador capaz de alcanzar la velocidad del sonido. De este desarrollo se desprenden un sinnúmero de adaptaciones y modelos de aeronaves que se crearon para mostrar esa supremacía militar en ambos bloques.

Otro elemento que ayudó en el avance de la tecnología fue el trabajo científico y técnico en países claves como Israel, que, con la finalización de la Segunda Guerra Mundial, se estableció como Estado independiente en el territorio que hasta noviembre de 1948 había sido administrado por los británicos. En mayo de 1949 nació Israel como Estado en un entorno conflictivo con sus vecinos árabes, que reclaman el territorio como propio. Estas amenazas y conflictos dan como resultado un fuerte desarrollo de la industria militar, lo cual lleva a que se fabrique el avión de combate Nasser, predecesor del K-fir, un cazabombardero diseñado para suplir las necesidades de defensa israelí.

La llegada a Colombia de los K-fir a la Fac inaugura una revolución tecnológica. Esta tecnología de punta implica un cambio en el contexto de la capacidad aérea militar colombiana de finales de la década de 1980, pues logra romper varios paradigmas operacionales que restringían la operatividad de las aeronaves en el contexto colombiano y que, por ejemplo, las limitaban previa-

mente a una sola función en la Fuerza: la disuasión y ataque de las posibles amenazas de los potenciales enemigos externos.

Como todos los cambios, la llegada de los K-fir influyó en el entrenamiento y en las capacidades del personal de la Fac. Los pilotos de combate de las aeronaves estratégicas, con este impulso tecnológico y la modernización de los Mirage-5, experimentaron nuevas formas de capacitación y uso de las aeronaves en múltiples actividades operativas militares. Esas nuevas formas respondían a la necesidad de afianzar su entrenamiento y poder responder a las exigencias que este tipo de tecnología les imponía. La clave en este momento era, entonces, actualizar no solo la tecnología, sino también el entrenamiento del talento humano. En consecuencia, el análisis del impacto de estas aeronaves implica dar una mirada al desarrollo de la aviación militar supersónica en el país.

El nacimiento de la aviación militar supersónica y la creación del K-fir

La aviación supersónica, en especial la aplicable a la Aviación Militar, tiene tres importantes componentes: 1) el motor, que permite alcanzar velocidades iguales o superiores a las del sonido; 2) su asiento eyectable, un componente de seguridad para el piloto; 3) la mezcla de tecnologías que desarrollaron la aviación supersónica militar. Para comprender su papel, vale la pena conocer el origen y desarrollo de estos tres avances tecnológicos fundamentales en el desarrollo de la Aviación Militar.

La aviación supersónica

El primer motor de propulsión a chorro de producción masiva, según lo establecido en la historia de la aviación militar, es el que el ingeniero Anselm Franz, en 1944, rediseñó para que alcanzara un empuje de 1.980 libras. A este motor se le denominó el Jumo 004, y se estima que se produjeron unas 6.000 unidades (Kay, 2012, pp. 62-73). Este tipo de motor se instaló en el avión Messerschmitt ME-262, fabricado por Messerschmitt AG, fábrica militar alemana, para finales de la Segunda Guerra Mundial; aunque su vuelo de prueba con motores de propulsión a chorro se realizó el 18 de julio de 1942, solo en abril de 1944 se introdujo al servicio de la Luftwaffe (Kay, 2012, p. 73).

Después de recapitular de donde provienen los motores de propulsión a chorro, base del motor que permitió alcanzar velocidades supersónicas, vale la pena documentar el primer vuelo supersónico en un avión de combate. Este se da porque la rama de aviación del ejército de los Estados Unidos quería desarrollar una aeronave que alcanzara la velocidad del Mach 1; por eso, inició la búsqueda de una compañía que lo diseñara, desarrollara, produjera y probara. La Bell Aircraft, de Buffalo, Nueva York, beneficiada de esta búsqueda, produjo el Bell X-1, que, al mando del Capitán Charles “Chuck” Yeager, rompió por primera vez la barrera de la velocidad del sonido, el 14 de octubre de 1947 (Gorn, 2011, p. 16).

En 1947, la aviación militar cuenta con aeronaves capaces de romper la barrera del sonido y volar a más de 40.000 mil pies de altura, con sistemas de seguridad para sus tripulantes que les permiten eyectarse en caso de que lo requieran. Estos avances tecnológicos se dieron gracias a que se compartió información obtenida por los Aliados después de vencer a los enemigos en la Segunda Guerra Mundial; algunos otros avances se dieron, también, después de retomar proyectos paralizados durante este conflicto bélico.

Estos avances tecnológicos evidencian el papel que desempeña la tecnología en la aviación militar y que, gracias a la incorporación de los desarrollos previos en las nuevas generaciones de aviones de combate, les permitió a las fuerzas aéreas mejorar sus capacidades de disuasión y poderío frente a las posibles amenazas.

La creación del K-fir (*Cachorro de León*)

En ese contexto evolutivo, ¿de dónde sale el cazabombardero K-fir? Israel, luego de su declaración como Estado el 14 de mayo de 1948 (Álvarez, 2020), creó en 1953, debido a sus necesidades tecnológicas para la defensa, la Bedek Aviation Company, precursora de la Israel Aerospace Industries (IAI). Se creó con la responsabilidad central de desarrollar una aeronave que cumpliera las funciones de defensa, puesto que el gobierno francés, el 3 de mayo de 1967, decreta un embargo al Estado de Israel y no permite la entrega de 50 Mirage 5J, que Israel había adquirido y pagado a Francia (Stula, 2019).

La aeronave creada inicialmente por Israel, denominada “Nesher”, estuvo rodeada de misterios, según relata Stula (2019) en su artículo, donde relata que hubo un juicio en Suiza por espionaje industrial al ingeniero Alfred Frauenknecht, empleado de Suelzer A. G., firma encargada por Smecta Francia para fabricar los motores Atar 09 C; estos eran los reactores de los Mirage III. Stula (2019) menciona que un funcionario del Mossad contactó a Frauenknecht, y este entregó los planos en papel, aprovechando el hecho de que estos estaban siendo incinerados por la empresa Suelzer, en vista de que estos planos estaban en proceso de convertirse en microfichas (Stula, 2019).

Frauenknecht fue sentenciado a cuatro años y medio de prisión en 1969 por este tráfico de documentos, en el caso de espionaje industrial más grande después de la Segunda Guerra Mundial. Según declaraciones de Frauenknecht, este sostenía que, a pesar de no ser judío, sentía la obligación moral de ayudar al Estado de Israel, por el cual profesaba admiración. Murió en Suiza en 1991, como consecuencia de un paro cardíaco (Ap, 1991).

El Nesher voló en la Fuerza Aérea de Israel y fue protagonista en la guerra de octubre de 1973, denominada guerra de Yom Kippur, que fue el ataque de los países árabes con el fin de recuperar los terrenos perdidos en la guerra de los Seis Días en junio de 1967 (Viana, 2014). El Nesher, que traducido del hebreo significa “águila”, fue el primer avión de combate producido por Israel y su industria militar. Este equipo condujo, en poco tiempo, al nacimiento del K-fir o *Cachorro de León*, en español. Esta nueva aeronave se presentó en 1975 en la versión C-1, que, comparado con su predecesor, el Nesher, contaba con avances tecnológicos que le darían supremacía respecto a los otros aviones de combate que poseía Israel para su defensa. La tecnología más significativa de esta primera versión del K-fir incluía: un reactor J79-GE-17, producido por la General Electric desde 1955 y usado en varias aeronaves militares, con gran desempeño, y una potencia de 17.000 libras de empuje (GE Aviation, s. f.).

El motor J79 tuvo sus inicios en la década de 1950, cuando la General Electric requería un motor que pudiera llegar a la velocidad de 2 Mach y que reemplazara el motor J47, elementos con los cuales funcionaba el bombardero B-45 Tornado. Esta aeronave sirvió para realizar, en 1955, la prueba de la versión YJ79-GE-1 y los vuelos de certificación (Fdra, 2013). En diciembre de

1955, se instaló en el Douglas XF4D, aeronave en desarrollo, que posteriormente se bautizaría F-4 Phantom, siendo el primer avión impulsado por este motor (Nmusaf, 2015). Cabe resaltar que el F4 Phantom sirvió en la Fuerza Aérea de Israel y, por el buen desempeño de este motor, se instaló en el K-fir.

El encargado de desarrollar este motor en la General Electric fue el ingeniero Gerhard Neumann, un alemán nacionalizado estadounidense de padres judíos que huyó de Alemania en 1938. Llegó a los Estados Unidos y en 1948 ingresó a trabajar en General Electric; en 1950 tuvo a cargo el diseño de un motor que alcanzara los 2 Mach. Este encargo se hace teniendo en cuenta que los Estados Unidos de América quería contar con un avión que portara bombas nucleares que pudieran llegar a velocidad de 2 Mach (Nahf, s. f.).

Continuando con la descripción del K-fir C1, otros cambios introducidos en esta versión son los bordes de ataque de los planos, a los cuales se le adicionaron dientes de perro para mejorar el rendimiento aerodinámico de la aeronave. Asimismo, se le instaló el Head Up Display (Hud), que le permite al piloto conocer información importante de la aeronave sin necesidad de estar mirando los instrumentos. Todas estas tecnologías fueron desarrolladas por la industria militar de Israel (Cuesta, 2018). Esta versión del K-fir fue de baja producción porque al poco tiempo se presentaría una versión mejorada.

Un par de años más tarde salió la versión C-2 del cazabombardero K-fir con mejoras significativas, y es este el modelo del cual parten las demás versiones del K-fir (C-7, C-10/12), además de ser la versión que actualmente está en servicio en varias fuerzas aéreas del mundo. A la versión C-2, en comparación con la versión C-1, se le adicionaron y mejoraron los siguientes componentes: sistemas electrónicos de navegación y entrega de armamento, con radar telemétrico que le permite al piloto conocer la distancia de los objetivos y usar los cañones en combate aire-aire; el componente electrónico Weapons Delivery and Navigation System (Wdns), que le ayuda al piloto en la navegación y entrega de armamento, y cuya información puede verse en el Hud; estructura y planta motriz de la aeronave; superficies Canard, que mejoran la maniobrabilidad en bajas velocidades a cualquier altura (Cuesta, 2018). Además, como seguridad para el piloto, va dotado de una silla de eyección Martin Baker JM6 (Martin-Baker, s. f.); la planta motriz instalada era la misma de la versión

K-fir C-1: el J79-GE-17 de 17.000 libras de empuje producido por la General Electric (Cuesta, 2018).

A principios de la década de 1980 llegó la versión C-7 del K-fir, a la cual la Israel Aerospace Industries le introdujo varias modernizaciones y modificaciones que hacen de esta aeronave una plataforma que sirve para el combate aire-aire y aire-tierra. Sus sistemas electrónicos de navegación y entrega de armamento cuentan con: radar telemétrico de mayor capacidad, lo que le permite al piloto conocer la distancia de los objetivos y usar los cañones en combate aire-aire (Milavia, 2014); Wdns, mejorado con la capacidad de lanzamiento de bombas inteligentes (Milavia, 2014); la estructura y planta motriz de la aeronave se cambia e introduce el motor J79-GE-J1E de 18.750 libras de empuje (una nueva versión del J-79), lo que da una mayor fuerza y capacidad de carga (Cuesta, 2018); dos puntos duros bajo las tomas de aire para carga de más armamento, completando 11 puntos en los cuales pueden instalarse misiles, bombas y bombas inteligentes (Milavia, 2014); instalación de sonda para reabastecimiento de combustible en vuelo, lo que permite que la aeronave aumente su radio de acción (Milavia, 2014).

Estas nuevas tecnologías, como el sistema de entrega de armamento y navegación, la adición de más puntos duros para cargar municiones y la instalación del sistema de reabastecimiento en vuelo, permitieron que el K-fir en su versión C-7 entrara en la tercera generación de aviones de combate. El análisis de esta evolución muestra cómo el K-fir, no solo nace de los avances de la industria militar de punta a nivel internacional, sino precisamente por las presiones bélicas, los conflictos internacionales y las amenazas externas.

Los grandes avances de la Aviación se han nutrido de diferentes fuerzas. Por un lado, las necesidades de defensa y seguridad o para buscar la superioridad en la guerra, como el caso de Alemania y el desarrollo del motor de reacción. Por otro lado, las carreras armamentistas, la rivalidad y la búsqueda de superioridad militar, como ocurrió en el período de la Guerra Fría entre Estados Unidos de América y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. O, como en el caso de Israel, por las necesidades de defensa de su territorio, que en efecto lo llevaron a concebir y desarrollar el K-fir. La evolución de la tecnología en la Aviación Militar y el desarrollo mismo del K-fir ejemplifican de forma explícita la importancia que han adquirido los desarrollos tecnológicos

en las estrategias de defensa y seguridad de los Estados desde el espacio aéreo. A continuación, se describe este proceso en el contexto colombiano.

Llegada del K-fir (*Cachorro de León*) a la Fuerza Aérea Colombiana

La aviación de combate en Colombia

El Estado colombiano, desde antes de la creación de la aviación militar, estuvo interesado en conocer los procedimientos de guerra y las organizaciones de los ejércitos para que se aplicaran en el país; por eso se expidió la Ley 15 de 1916, que dispuso el envío al exterior de dos comisiones de estudios. En su artículo 1.º, se ordenaba la preparación de doce oficiales del Ejército Nacional de las diferentes armas, para que viajaran al exterior y se prepararan en los temas de guerra y organización de lo militar (Ley 15 de 1916).

Después, el Congreso de la República expidió la Ley 126 de 1919, “por la cual se crea una escuela militar de aviación y se dictan medidas para reglamentar la aviación”. En ese momento, cuando se ordena que en el Ejército Nacional nazca la aviación militar como quinta arma, además se establece crear una escuela para la formación de los pilotos militares. No obstante, entre 1919 y 1924 no fue constante la Escuela de Aviación, y tras varios intentos se estableció en Flandes, Tolima (Congreso de la República, 2018).

En 1924 reanudó sus operaciones la Escuela de Aviación y de Mecánicos, pero esta vez en Madrid, Cundinamarca. En 1933 se decide separar las dos escuelas, y la Escuela de Aviación pasa a la hacienda El Guabito, en Santiago de Cali, Valle del Cauca; la Escuela de Mecánicos de Aviación permanece en Madrid, Cundinamarca (Fuerza Aérea Colombiana, 2019). Hasta la fecha, ambas escuelas han funcionado sin interrupción, en estas sedes, desde 1933.

El conflicto con el Perú, en 1932, ocasionó un vuelco en la Fuerza Aérea Colombiana, tanto en su organización como en su operación. En lo administrativo, se expidió el Decreto 2065 de 1932 y de ser la quinta arma del Ejército Nacional pasó al Departamento 8, “Dirección General de Aviación Militar”, dependiendo directamente del ministro de Guerra y Marina, hoy conocido como Ministerio de Defensa Nacional (Decreto 2065 de 1932).

En cuanto a lo operacional, ya iniciado el conflicto con el Perú y sabiendo que eran escasos los recursos aéreos con que contaba la Aviación Militar, solo siete aeronaves, el presidente de la República de la época, Enrique Olaya Herrera, solicitó ayuda a la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo (Scadta). Esta compañía de transporte aéreo entregó medios aéreos y humanos encabezados por Herbert Boy, un piloto alemán que había combatido en la Primera Guerra Mundial, quien con su experiencia ayudó a la Aviación Militar en su organización y operación. Boy fue asignado como comandante de la Escuadrilla Aérea del Sur (Fuerza Aérea Colombiana, 2019, p. 127).

Desde su creación en 1919 y en su proceso de expansión, la compañía Scadta adquirió varios terrenos a lo largo y ancho del país, con el fin de establecer sus bases operacionales. Uno de estos terrenos, ubicado en el centro del país, es cedido a la Aviación Militar durante el conflicto contra el Perú. En ese terreno, se creó la Base Aérea Palanquero, el 17 de octubre de 1933 mediante Decreto 1716 (Fuerza Aérea Colombiana, 2005); luego, con la Ley 20 de 1935 se le da el nombre de “Germán Olano”, que conserva hasta el día de hoy (Ley 20 de 1935). Esta Base Aérea “prolonga y perfecciona a la aviación militar de combate que nació precozmente en los primeros momentos del conflicto colombo-peruano” (Echavarría, 1974, p. 221), y albergaba desde sus comienzos los aviones caza, bombarderos, de observación y ataque, como los Junkers F-13, Falcon F-8, los Hawk F-11, Air Bomber 77-140, entre otros (Forero, 1994, p. 115).

Al tiempo que se creaban bases aéreas, la profesionalización de la aviación militar dio un giro a partir de 1934, pues las misiones extranjeras se redujeron por dos aspectos: la necesidad de economizar recursos y el hecho de que ya se contaba con un número suficiente de monitores nacionales que podían asumir las tareas de formación de aviadores militares y mecánicos de aviación (Peña, 2015).

Con el transcurrir de los años, las nuevas tecnologías en aviones de combate adquiridos por la Fuerza Aérea Colombiana se destacaron en esta unidad, como los aviones de ataque Texan AT-6 en 1942, los aviones de combate Thunderbolt P-47 en 1947 y los bombarderos Michelle B-25J que llegaron en 1948.

En 1954, la Fuerza Aérea Colombiana entró en la era del jet con el avión de reacción (T-33 Silver Star) que, en esta época, operaba en las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia (Echavarría, 1974). Esta nueva tecnología llegó al inicio de la presidencia del Teniente General Gustavo Rojas Pinilla, quien asumió el cargo “como respuesta a la situación de violencia a la que los políticos habían llevado al país” (Melo, 2017, p. 221), y designó como comandante de la Fuerza Aérea Colombiana al Teniente Coronel Alberto Pauwels Rodríguez, quien inmediatamente empezó a gestionar el presupuesto para la compra de los T-33 Silver Star. Asimismo, desarrolló todo el entrenamiento y logística requerida para su operación. Esta compra se facilitó por las gestiones del embajador de Colombia en los Estados Unidos de América y por el convenio de cooperación que Colombia había firmado años atrás con este país (Valencia, 1993, p. 200).

Esta nueva aeronave permitió que los pilotos militares colombianos surcaran los cielos a velocidades de 600 MPH, a alturas de 47.500 pies; los T-33 estaban equipados con cuatro ametralladoras calibre .50 en la nariz y con la capacidad de cargar ocho cohetes de 5 pulgadas bajo los planos (Forero, 1981, p. 342). El Silver Star, T-33A y AT-33A, ingresó a la Fac en 1954 y fue retirado del servicio en 1990 (Fuerza Aérea Colombiana, 2005).

Las siguientes aeronaves de tipo jet adquiridas por la Fac fueron los F-80C Shooting Star, que era un monoplano de ala baja, diseñado para combate aire-aire, el armamento incorporado era de 6 ametralladoras calibre .50 en la nariz, también dotado con carga externa de 8 cohetes de 5 pulgadas y posibilidad de cargar bombas de 1.000 libras en los planos, estuvo en servicio desde 1955 hasta el año 1966 (Forero, 1994, pp. 313-315).

Finalmente, como predecesores de la aviación supersónica, se adquirieron los F-86F Sabre, que podían alcanzar la velocidad de 1.1 Mach en picado. Dotado con dos cañones de 20 mm y 6 ametralladoras calibre .50, podía, en su carga externa, llevar bombas y lanzacohetes; ingresó a la Fac en 1956 y fue retirado del servicio en 1967 (Fuerza Aérea Colombiana, 2005). De hecho, la FAC retiró del servicio una gran parte de su flota de aeronaves de reacción, es decir, los F-80 Shooting Star y los F-86 Sabre: “Ambos modelos permanecieron en servicio activo de la Fac hasta 1965, cuando se dedujo, de un estudio

conjunto de expertos colombianos y estadounidenses, que era preferible un escuadrón con base en los T-33” (Echavarría, 1974, p. 259).

Aviación militar supersónica en Colombia

El retiro de gran parte de la aviación de combate de la Fac, en la década de 1960, implicó reforzar el equipamiento aéreo. En ese entonces, las relaciones entre Colombia y Venezuela se deterioraron, cuando luego de la Conferencia de Bogotá, en octubre de 1967, se reanudaron las discusiones sobre la delimitación fronteriza del golfo (*Revista Semana*, 1987). Este proceso creó roces entre los dos países, y si bien se acordaron una serie de reuniones, en 1970 se firmó el Acuerdo de Sochagota. Este pacto no fue suficiente para impulsar el diálogo, más bien las conversaciones estuvieron estancadas mucho tiempo y generaron mucha tensión entre los dos gobiernos (*Revista Semana*, 1987). Las tensiones binacionales se convirtieron entonces en un catalizador de la búsqueda de mejoramiento de la capacidad aérea militar.

Además, en respuesta a la aparición de nuevos mecanismos de planeación dictados por el Gobierno Nacional, empezó a adquirirse una cultura de planeación para el sector Defensa, la cual influyó luego en el mejoramiento del equipamiento aeronáutico militar. Los primeros desarrollos se dieron en el documento DNP-381-S. G (Conpes, 1969b), hoy conocido como Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), que dictó los procedimientos para la planeación y proyectos de inversión, incluyendo temas de defensa. Posteriormente, en el Conpes N.º 367 se estableció de forma directa el plan de inversión pública 1969 y 1972 para el sector Defensa (Conpes, 1969a), lo que le permitió a la Fac iniciar el programa para la consecución de un avión de combate que supiera las necesidades de defensa de la nación.

Con base en lo anterior, la Fac inició, en 1969, los estudios para la adquisición de una aeronave estratégica que se adaptara a las necesidades de Defensa del país, y el resultado de estos estudios arrojó dos opciones: una de origen norteamericano (el A-4 Skyhawk) y otra de origen francés (el Mirage-5). Estas opciones se les presentaron al presidente de la República Carlos Lleras Restrepo y al Consejo Superior de Defensa de la época. Si bien este estudio fue bien acogido, no se autorizó la compra por la proximidad del cambio presidencial (Fuerza Aérea Colombiana, 2012, p. 23).

Es así como a los pocos meses de la posesión del presidente Misael Pastrana Borrero, el señor General José Ramón Calderón Molano, comandante de la Fac de la época, en reunión efectuada el 15 de octubre de 1970 en la Casa de Nariño, le presentó al presidente de la República Misael Pastrana Borrero y a sus ministros de Gobierno, Justicia, Defensa, Trabajo y Hacienda la mejor opción de compra para la nueva flota de aviones estratégicos, los Mirage M-5, fabricados por la compañía francesa Marcel Dassault (Fuerza Aérea Colombiana, 2012, pp. 23-24).

Luego de la presentación, el Gobierno autorizó y se iniciaron los trámites para el programa de adquisición y todo lo que esto conllevaba: entrenamiento para las tripulaciones que operaran la aeronave; adaptación de las instalaciones en la Base Aérea “German Olano”, sede del Comando Aéreo de Combate N.º 1, donde llegaron las nuevas aeronaves adquiridas (Lasprilla, s. f., p. 61).

Este fue un momento histórico clave en el proceso de evolución de la capacidad tecnológica de la Fac. Así nació la aviación estratégica supersónica en Colombia, con dieciocho aviones Mirage-5, configurados así: dos de entrenamiento, dos de reconocimiento y catorce de combate (Fuerza Aérea Colombiana, 2019, p. 210). Durante cuatro décadas, estos aviones protegieron el espacio aéreo colombiano y desarrollaron operaciones contra los generadores de violencia internos. Entre las operaciones que rompieron el mito que estas aeronaves no podían usarse para combatir las amenazas internas se cuentan la Operación San Andrés, desarrollada en el Departamento del Amazonas en 1989, y la Operación Colombia en Casa Verde en 1990 (Fuerza Aérea Colombiana, 2012, pp. 181-198).

El análisis de los hechos históricos revisados revela la importancia de la voluntad política para el mejoramiento de la capacidad de defensa y el equipamiento tecnológico militar. Esto es evidente, por ejemplo, en el compromiso del presidente Rojas Pinilla para adquirir los T-33 Silver Star, y más adelante en el establecimiento de los planes de desarrollo y en la nueva forma de planeación en Colombia, que permitió adquirir los Mirage-5 en la década de 1970. Una combinación de priorizar los asuntos de defensa en la agenda de los gobiernos, el compromiso, la planeación y la visión dieron como resultado tener mejor tecnología militar a disposición de la defensa de Colombia.

La modernización de la aviación estratégica colombiana y la compra de los K-fir

Entre el 9 y el 18 de agosto de 1987, se presentó uno de los momentos de mayor tensión del siglo pasado en las relaciones entre Colombia y Venezuela. Este, conocido como el incidente de la corbeta Arc Caldas, que, si bien se solucionó por las vías diplomáticas, evidenció la debilidad de las defensas del país, por lo que el Gobierno programó un fortalecimiento de los equipos de las Fuerzas Militares, entre estos la compra de más aeronaves y la modernización de las ya existentes (Leal, 2018, p. 85).

Después del incidente, en septiembre de ese mismo año se presentó, ante el Congreso de la República, una solicitud de asignar a las Fuerzas Militares cuatrocientos millones de dólares para gastarlos en equipos y armas en los próximos cinco años. Esta solicitud fue rechazada por el Congreso (Sipri, 1988). Ese mismo año, con la premura del Gobierno para reforzar las Fuerzas Militares en equipo para la seguridad y defensa de la soberanía, se elaboró y aprobó, el 3 de diciembre de 1987, el Conpes 2347, que autoriza la deuda para gasto militar en adquisición de equipos hasta por US\$ 250 millones de deuda externa (Conpes, 1987a).

Con el Conpes 2349, del 2 de diciembre de 1987, se establecieron las operaciones de crédito externo que proyectaba el gobierno nacional con destino al Ministerio de Defensa; se dieron los datos exactos para la compra de los K-fir, y se asignaron US\$ 200 millones; para la modernización de los Mirage-5, se asignaron US\$ 33,5 millones (Conpes, 1987b). En abril de 1988, el Congreso de la República le autorizó al Ministerio de Defensa Nacional iniciar los trámites para la compra de los aviones K-fir, con un acuerdo gobierno a gobierno con el Estado de Israel (Cladd *et al.*, s. f.).

Dentro del convenio que se firmó para la compra de doce aviones de combate, uno de entrenamiento K-fir en 1988, entre los gobiernos de Colombia e Israel, se estableció que Israel debía comprarle a Colombia 2,2 millones de toneladas de carbón en los siguientes cuatro años; asimismo, estableció que habrá un intercambio de petróleo crudo por gasolina (Cladd *et al.*, s. f., p. 272), constituyéndose así las bases para lo que posteriormente se conocerían como los Offset.

El K-fir llegó a Colombia el 28 de abril de 1989. Al mismo tiempo, se adelantó la modernización a los Mirage-5, que comprometió su estructura, equipamiento electrónico y de armamento. En la estructura se instalaron las superficies “Canard”, las cuales permiten una mejor maniobrabilidad de la aeronave en bajas velocidades; instalación de sonda para reabastecimiento de combustible en vuelo, dos puntos duros debajo de las tomas de aire para mayor capacidad de armamento y modificación de la nariz para albergar los nuevos sistemas electrónicos. En cuanto a la electrónica de los sistemas de navegación, comunicaciones y armamento, se instalaron equipos como el Wdns, Hand on Throttle and Stick (Hotas) y Hud, y quedó equipado para la entrega de armamento inteligente y una mayor precisión de disparo (Fuerza Aérea Colombiana, 2012, p. 160).

En un giro estratégico para aumentar el radio de acción de la aviación estratégica y de combate de la Fac, representada en los cazabombarderos K-fir C-7 y Mirage-5 y los aviones de combate A-37, se decidió modificar el Boeing 707 Stratolifter con matrícula Fac 1201, adquirido en 1983 a la aerolínea Korean Airlines, con la funciones de transporte de carga, personal y como avión presidencial en los viajes que por su autonomía no podía efectuar el avión presidencial de la época, el F-28 Fellowship (Webinfomil, 2012). En 1990, se trasladó el Fac 1201 Boeing 707 a Israel con el fin de realizarle las modificaciones estructurales requeridas para instalar los Pods de tipo MK-32D que le darían la capacidad de avión tanquero¹. El Fac 1201 regresó de su modificación en 1991 (Webinfomil, 2012). La primera misión de reabastecimiento en vuelo llevada a cabo por el Boeing 707 Fac 1201 en Colombia fue el 13 de noviembre de 1991, cuando le suministró combustible al recién modernizado Mirage-5, identificado con la matrícula Fac 3024 (Fuerza Aérea Colombiana, 2005).

Las necesidades operacionales de la aviación de combate presentadas durante la crisis fronteriza de 1987 mostraron sus flancos débiles y, por consiguiente, evidenciaron que era necesario reforzarla y modernizarla. En este contexto, emergió de nuevo la necesidad de obtener tecnología para la seguridad y defensa del país, acompañado de voluntad política, así como de una

1 (Este Pod, de fabricación inglesa, puede suministrar 400 galones por minuto a una velocidad de entre 200 y 325 knots indicate airspeed (KIAS) (COBHAM, s. f.); *esta velocidad es aproximadamente de 300 a 600 km/h*).

buena planeación. Las relaciones internacionales efectivas con países como Israel y Corea del Sur dieron como resultado poder contar con nuevo equipo, entrenamiento y aeronaves capaces de garantizar la soberanía del territorio nacional.

Los mitos operacionales que se rompen y los retos logísticos que se asumen con la llegada de la tecnología del K-fir C-7 y la modernización de los Mirage-5

Con la llegada de estas nuevas tecnologías y con el fin de sacar el mayor provecho de estas, se rompieron varios estereotipos operacionales que existían en la aviación estratégica y de combate: la aviación estratégica no podía cumplir misiones dentro del territorio nacional (se estipulaba que solo eran para defensa de amenazas externas); cambió la doctrina de operación de los aviones de combate con el entrenamiento recibido por pilotos israelíes; los Mirage-5 no podían disparar misiles aire-aire; se adquirió la capacidad de volar más tiempo con el reabastecimiento en vuelo, demostrado el 7 de agosto 2002, cuando en el desarrollo de la operación Escudo, llevada a cabo durante la posesión presidencial, un K-fir C-7 voló durante 4 horas y 20 minutos realizando dos reposteos; en 1994, empezaron a realizarse vuelos en *visual flight rules* (Vfr) a 2.000 pies sobre el terreno y entregando armamento; la operación del sistema Clds y el uso de bombas guiada Griffin; la navegación nocturna con *night vision goggles* (Nvg), después de realizar las adaptaciones a las luces de la cabina de los K-fir C-7 y los Mirage-5, iniciado en el año 2000; participación en operaciones importantes en la lucha contra las amenazas internas (Fuerza Aérea Colombiana, 2012).

Estas nuevas tecnologías también trajeron retos a la logística aeronáutica, por ejemplo, al Grupo Técnico del Comando Aéreo de Combate N.º 1, responsable del mantenimiento, abastecimiento y armamento de las aeronaves estratégicas de la Fac. Para recibir los K-fir C-7 y los Mirage-5 modernizados debieron sortearse varias dificultades: las modernizaciones de los Mirage-5, que implicarían el prototipo en la planta de la Israel Aerospace Industries en Israel y las siguientes en el Comando Aéreo de Mantenimiento, ubicado en Madrid, Cundinamarca; el traslado de las aeronaves desde el Comando Aéreo de Combate N.º 1 al Comando Aéreo de Mantenimiento, ya que debían tras-

ladar en vuelo la aeronave hasta el Comando Aéreo de Transporte Militar, ubicado en el aeropuerto El Dorado y de ahí por carretera hasta Madrid, con todas las implicaciones logísticas que esta operación exigía; la construcción de un hangar en el Comando Aéreo de Mantenimiento, para realizar la modernización, así como la construcción de talleres para los nuevos sistemas que serían instalados; el mantenimiento de las reservas estratégicas de combustible para la Aviación de Combate, de modo que estuviera disponible siempre una cantidad de combustible, en caso de crisis o conflicto; la adecuación de talleres de los diferentes sistemas de las aeronaves en el Comando Aéreo de Combate N.º 1; la construcción de las instalaciones para los bancos de prueba de los reactores Atar y J79, aplicables a los Mirage-5 y K-fir, respectivamente; la construcción de depósitos especiales para el armamento inteligente y los misiles recientemente adquiridos (Fuerza Aérea Colombiana, 2012, pp. 65-78).

La adquisición de estas tecnologías a finales de las décadas de los años 1980 y principios de los años 1990 significó un avance muy importante, pues permitió que los pilotos de combate cambiaran el sistema de entrenamiento que estaba vigente desde 1972. Este cambio fue apoyado con pilotos que llegaron a Palanquero en comisión desde Israel para cumplir esta función. Hicieron énfasis en las tácticas y técnicas de combate aéreo, que podían poner en práctica gracias a estas nuevas tecnologías (F. Ulloa Echeverry, comunicación personal. Entrevista realizada el 6 de mayo de 2020).

Los suboficiales técnicos tenían el conocimiento y la capacidad de resolver casi todas las novedades de mantenimiento que se presentaban en los diferentes sistemas del avión; estos conocimientos se adquirieron gracias a que en el convenio se incluyeron temas como el entrenamiento de este personal y la participación de estos en los trabajos de modernizaciones, lo que permitió ampliar su pericia (Fuerza Aérea Colombiana, 2012, pp. 76-77).

Los trabajos de modernización en el Comando Aéreo de Mantenimiento continuaron, entonces, durante la década de 1990 y una parte de la del 2000. Adicionalmente, en el Comando Aéreo de Combate N.º 1 seguía la operación de los cazabombarderos Mirage-5 y K-fir C-7, dúo que permitió que la Nación contara con un elemento disuasivo ante las potenciales amenazas externas y que ayudaron al sometimiento de las amenazas internas.

El trabajo conjunto de los escuadrones de K-fir y Mirage, en el desarrollo de las operaciones militares, se realizó hasta el año 2010, cuando la Fuerza Aérea Colombiana, al reconocer la baja disponibilidad del equipo y la dificultad para mantener el tren logístico necesario para la operación, decidió retirar del servicio el Mirage-5 “Espejismo”, que sirvió a Colombia durante casi cuatro décadas y voló aproximadamente 40.000 horas. Quedaron once aeronaves de las dieciocho que llegaron en 1972, y estas se convirtieron en piezas de museo, en bancos para estudio en la Escuela Militar de Aviación o simplemente almacenadas en el Comando Aéreo de Combate N.º 1 (Fuerza Aérea Colombiana, 2012, pp. 267-268). Hasta la fecha, el escuadrón K-fir tiene a cargo la defensa de la soberanía del espacio aéreo colombiano.

Conclusiones

En términos generales, puede concluirse que la adopción de tecnologías en la Fac ha desempeñado un papel preponderante en la mejora de la capacidad de la aviación de combate y ha generado efectos positivos en lo estratégico y operacional. Estos esfuerzos se materializan en las adquisiciones de tecnologías como la del jet, en la década de 1950; el ingreso a la era supersónica en la década de 1970 y la adquisición y modernización de las capacidades de la aviación estratégica supersónica en la década de 1990. El armamento inteligente, los misiles y componentes electrónicos aumentaron las capacidades y precisión de las aeronaves.

La aviación de combate, en la aviación militar, ocupa el principal lugar dentro de la estrategia de las naciones para satisfacer tres necesidades: la primera, cuando van a la guerra y se quiere mostrar superioridad aérea. Para esto, ponen todos sus recursos investigativos a trabajar con el fin de obtener mejores tecnologías que les permitan proyectar superioridad y, a través de esta, tratar de imponerse como vencedor; un ejemplo es Alemania en la Segunda Guerra Mundial y el desarrollo del avión de combate con motor de reacción. La segunda necesidad es protegerse y demostrar superioridad. Por ejemplo, durante la Guerra Fría esta se evidenció marcadamente con Estados Unidos de América y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, que competían para llevar la delantera en tecnología militar y lograr una supremacía que sometiera al rival. La tercera es la supervivencia y defensa nacional, como el caso mismo

de evolución de la aviación militar de Israel, que llevó al desarrollo tecnológico del K-fir, objeto de análisis de este trabajo en el contexto de la aviación militar colombiana.

Por otro lado, este análisis revela que la adopción de nuevas tecnologías y equipamientos aeronáuticos nace de la necesidad de la defensa y disuasión de amenazas, pero también requiere la combinación de una serie de factores políticos y económicos. En primer lugar, debe contar con la voluntad política y el compromiso del Gobierno, pues, como lo demuestran los momentos claves en la adopción de nuevas tecnologías para la Fuerza Aérea en Colombia, sin el apoyo y la priorización gubernamental con recursos financieros no se puede programar la adquisición de estas tecnologías ni hacer factible que estén al servicio de la defensa de la soberanía y que permita combatir las amenazas internas y externas. Por otro lado, se requiere planeación y adaptación, tanto del Gobierno Nacional como de la Fuerza Aérea Colombiana; estas capacidades se evidenciaron en momentos claves, como buscar la mejor opción para suplir las necesidades de defensa y contar con una disponibilidad de tecnología que ayude a la disuasión de las amenazas externas y al combate de las amenazas internas.

Durante sus tres décadas de servicio en Colombia, el K-fir ha sido el pilar de la defensa e integridad de la soberanía del espacio aéreo, en todos los rincones de la geografía colombiana, pues tiene la capacidad de llegar para arremeter contra las amenazas y siempre contando con las tripulaciones más entrenadas y un equipo de soporte capaces de enfrentar cualquier reto operacional.

Referencias

- Álvarez, R. (2020). Ben Gurión y la proclamación del Estado de Israel. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/20200418/474206373645/israel-ben-gurion-proclamacion-estado-palestina-oriente-medio-onu-resolucion.html>.
- AP. (1991). Alfred Frauenknecht, Swiss Engineer, 64. *NY Times*. <https://www.nytimes.com/1991/01/17/obituaries/alfred-frauenknecht-swiss-engineer-64.html>
- CLADD-RIAL-FLACSO. (s. f.). *Cooperación para la paz y seguridad compartida en América Latina: Perspectivas para el siglo XXI 1989/90 Estudio estratégico de América Latina*. S. R. V. Impresos S. A. https://issuu.com/flacsochile5/docs/cooperacion_para_la_paz_y_seguridad

- COBHAM (s.f.). Wing Air Refueling Pod. COBHAM. <https://www.cobhammissionsystems.com/air-to-air-refuelling/hose-and-drogue-systems/wing-air-refuelling-pods/34-series-pod-datasheet/docview/>
- Congreso de la República (2018). Informe de ponencia para segundo debate proyecto de Ley número 135 de 2017 Senado, “Por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cien (100) años de la Fuerza Aérea Colombiana”. *Gaceta Congreso de la República*, 627. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:nL-rEM99vikj:leyes.senado.gov.co/proyectos/images/documentos/Textos%2520Radicados/Ponencias/2018/gaceta_627.pdf+&ccd=5&chl=es-419&ct=clnk&gl=co
- Consejo Nacional de Política Económica y Social [CONPES]. (1987a). Conpes 2347 de 1987, 3 de diciembre de 1987. Programa de endeudamiento externo para 1988. Consejo Nacional de Política Económica y Social. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/2347.pdf>
- Consejo Nacional de Política Económica y Social [CONPES]. (1987b). Conpes 2349 de 1987, 2 de diciembre de 1987. Operaciones de crédito externo que proyecta celebrar el Gobierno Nacional con destino al Ministerio de Defensa. Consejo Nacional de Política Económica y Social. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/2349.pdf>
- Consejo Nacional de Política Económica y Social [CONPES]. (1969a). CONPES 367 de 1969, 10 de octubre de 1969. Plan de inversiones públicas anexo: Sector Defensa. Consejo Nacional de Política Económica y Social <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/367.pdf>
- Consejo Nacional de Política Económica y Social [CONPES]. (1969b). CONPES 381 de 1969, 17 de octubre de 1969. La planeación en Colombia. Consejo Nacional de Política Económica y Social <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/381.pdf>
- Cuesta Robledo, A. (2018). El K-fir. <https://www.defensa.com/ayer-noticia/el-kfir>.
- Decreto 2065 del 1.º de diciembre de 1932. “Por el cual se dictan varias disposiciones en el ramo de guerra”. República de Colombia.
- Echavarría Barrientos, R. (1974). *Fuerza Aérea Colombiana, su epopeya y grandeza*. Carvajal y Cía.
- FDRA. (2013). Motor aeronáutico: General Electric J79 (USA). <http://fdra.blogspot.com/2013/11/motor-aeronautico-general-electric-j79.html>
- Forero Racines, O. (1994). *75 años en los cielos patrios*. Editorial Margabby Ltda.
- Forero Racines, O. (1981). *Alas militares colombianas*. Editorial Andes.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2019). *Fuerza Aérea Colombiana 100 años*. Villegas Editores.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2012). *Historia del Mirage M-5. Colombia contada por sus protagonistas*. Xpacio Publicitario Ltda.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2005). *Vocación de victoria: Fuerza Aérea Colombiana 1990-2005*. Fuerza Aérea Colombiana.
- GE Aviation (s. f.). General Electric. <https://web.archive.org/web/20110203000321/http://www.geae.com/engines/military/j79/index.html>
- Gorn, M. H. (2011). The N.A.C.A. and its military patrons in the supersonic era, 1940-1958. *Air Power History*, 58(3). <https://go-gale-com.mindefensa.basesdedatosezproxy.com/ps/i>

do?p=PPMI&u=esdegue&id=GALE|A268402420&v=2.1&it=r&sid=PPMI&asid=8b-f5bdb0.

- Kay, A. L. (2012). *German Jet engine and gas turbine development 1930-1945*. Airline Publishing Ltda.
- Lasprilla Lozano, J. (s.f.). *Palanquero 50 años*. (s. ed.).
- Leal Buitrago, F. (2018). *Estudios sobre seguridad en Colombia I: La contribución de Francisco Leal Buitrago*. Ediciones Uniandes.
- Ley 20 del 9 de octubre de 1935. “Por la cual se honra la memoria de dos meritísimos exponentes de la juventud colombiana”. República de Colombia. *Diario Oficial*, N.º 23005.
- Ley 15 del 7 de septiembre de 1916. “Por la cual se dispone el envío al Exterior de dos Comisiones de Estudios”. República de Colombia. *Diario Oficial*, N.º 15891.
- Martin-Baker (s. f.). MK6 ejection seat. <http://martin-baker.com/products/mk6-ejection-seat/>
- Milavia (2014). Kfir/F-21 Lion. <https://www.milavia.net/aircraft/kfir/kfir.htm>.
- NAHF (s. f.). Neumann, Gerhard – National Aviation Hall of Fame. *National Aviation Hall of Fame*. <https://www.nationalaviation.org/our-enshrinees/neumann-gerhard/>
- NMUSAF (2015). General Electric J79. <https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/195683/general-electric-j79/>
- 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 PUJ. <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/17071/PenaOrtizYesidHeberto2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Revista Semana*. (1987). El conflicto en cápsulas: 154 años de negociaciones fallidas. <https://www.semana.com/nacion/articulo/el-conflicto-en-capsulas/9350-3>
- SIPRI. (1988). *SIPRI Yearbook 1988 World Armaments and Disarmament*. Oxford Press. <https://www.sipri.org/sites/default/files/SIPRI%20Yearbook%201988.pdf>
- Stula, B. (2019). Die Mirage-Spionage: Vor 50 Jahren kam es zum Eklat beim Schweizer Rüstungskonzern Sulzer. *Tagblatt*. <https://www.tagblatt.ch/leben/die-mirage-spionage-vor-50-jahren-kam-es-zum-eklat-beim-schweizer-ruestungskonzern-sulzer-ld.1179591>.
- Valencia Tovar, Á. (1993) *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia. Fuerza Aérea* (t. 5). Planeta.
- Viana, I. (2014). Yom Kippur, la última gran guerra entre Israel y sus vecinos árabes. *ABC*. <https://www.abc.es/historia/20131006/abci-guerra-kippur-201310042005.html>
- Webinfomil. (2012). Boeing KC-137 (FAC 1201) Zeus, el origen de un dios. <http://www.webinfomil.com/2012/09/fac1201-zeus-el-origen-de-un-dios.html>

La Caballería Montada del Ejército Nacional de Colombia entre los siglos XX y XXI*

DOI: <https://doi.org/10.21830/9786289514681.05>

Harold Andrés Forero López

Sergio Eduardo Puyana Paz

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

Resumen. Este capítulo analiza los aportes de la Caballería Montada del Ejército Nacional de Colombia entre los siglos XX y XXI. Para esta investigación fenomenológica se realizó una organización cronológica que inicia con los antecedentes de la Caballería Montada y del Ejército Nacional y abarca el período de la Independencia, las guerras civiles y el siglo XX, con las guerras internacionales vividas y de interés en la participación del arma. Asimismo, se hace un análisis de la guerra irregular o conflicto armado interno y, finalmente, se estudia el auge de la hípica en el país y el protagonismo del Ejército Nacional en esta disciplina.

Palabras clave: Caballería colombiana; Ejército Nacional; historia militar; operaciones militares.

* Este capítulo presenta los resultados del proyecto de investigación formativa “Aportes de la caballería Montada del Ejército Nacional de Colombia entre los siglos XX y XXI”, vinculado al Grupo de Investigación en Ciencias Militares de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, categorizado como B por Minciencias y con código COL0082556. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

Harold Andrés Forero López

Oficial del Ejército Nacional de Colombia. Magíster en Historia Militar de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”. Especialista en Docencia Universitaria del Centro de Educación Militar. Especialista en Administración y Gerencia Deportiva, Gestión Ambiental y Desarrollo Comunitario del Centro de Educación Militar. Paracaidista, instructor de equitación, operador psicológico. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3642-9429> - Contacto: haroldforero26@gmail.com

Sergio Eduardo Puyana Paz

Abogado de la Universidad Externado de Colombia. Especialista en Derecho Laboral de la Pontificia Universidad Javeriana. Especialista en Gestión Humana y Desarrollo Organizacional de la Universidad del Rosario. Miembro del Colegio Colombiano de Abogados Laboralistas. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2432-1231> - Contacto: gerencia@seppsas.com

Citación APA: Forero López, H. A., & Puyana Paz, S. E. (2022). La Caballería Montada del Ejército Nacional de Colombia entre los siglos XX y XXI. 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. 107-128). Sello Editorial ESMIC. <https://doi.org/10.21830/9786289514681.05>

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

La pregunta que rige la investigación del presente capítulo es: ¿cuáles han sido los aportes de la Caballería Montada del Ejército Nacional de Colombia a la misión de la institución y/o en la evolución del país entre el siglo XX y XXI? Para esto, se caracterizó la historia de la Caballería Montada del Ejército Nacional de Colombia, a partir del análisis de los hechos relevantes que impactaron su evolución y sus aportes al Ejército Nacional desde la Independencia hasta la actualidad.

Con este propósito se interrelacionaron las posturas conceptuales y los antecedentes de la Caballería Montada y del Ejército Nacional, por medio de su exploración contextualizada históricamente, según momentos que la institución considera como hitos.

En cuanto al enfoque metodológico, la fenomenología, como lo plantean Flores y Valenzuela (2013), permite acercarse a las experiencias, a los hechos vividos y a las interpretaciones sociales sobre los investigados. Siguiendo esta perspectiva, se puso especial atención en las “personas más representativas”, como lo proponen Bonilla y Rodríguez (2005), escogidos según la conveniencia y con quienes se usaron estos instrumentos: historia focalizada (Quintero, 2012), observación documental fotográfica (Valles, 2000) y análisis documental escrito (Abela, 2002; Montalvo, 2016).

Contexto histórico de la Caballería Montada del Ejército Nacional de Colombia

En el período de la Conquista, específicamente durante la guerra desarrollada en el siglo XVI (Guerra de Conquista 1499-1550), se identifican dos períodos de análisis respecto a las estrategias usadas para combatir a caballo, una de las armas utilizadas en la estructura militar de la época para la conquista (por ejemplo, el arcabuz a caballo) (figura 1).

En la Conquista, este tipo de estrategia de ataque se utiliza durante la etapa de exploración, después del descubrimiento de América, en la exploración de la costa Caribe y costa Pacífica. En la actualidad, esta técnica es empleada por los pelotones montados que tienen la especialidad de Caballería Montada del Ejército Nacional, para hacer el control militar de área a caballo en algunas regiones del país.



Figura 1. Técnica empleada para disparar a caballo.

Fuente: Santos (2007).

Posteriormente, en la Independencia (1810 y 1825) se empezó a hablar de la Caballería Montada organizada según un fundamento doctrinario. El 26 de julio de 1810 se organizaron los primeros cuatro escuadrones a caballo junto a otras unidades, con el fin de contrarrestar las acciones que siguieron a lo acontecido el 20 de julio. Más adelante, por experiencia de las buenas prácticas y resultados de las unidades montadas, se organizó el primer Regimiento de Caballería y Regimiento de Milicias de Infantería, como ya funcionaba en todos los ejércitos del mundo.

Luego, el 9 de septiembre de 1810, se organizó el Regimiento de Milicias de Caballería, al mando del Coronel Pantaleón Gutiérrez, con hombres, caballos y armas de 400 binomios, en defensa de la revolución que se desarrollaba en el momento.

Por otra parte, iniciaron los siguientes acontecimientos claves para la historia del Ejército Nacional y la Caballería Colombiana, con la participación de la Caballería Militar y caballos como parte logística:

- Batalla del Bajo Palace (28 de marzo de 1811).
- En 1812 se propuso un proyecto para defender la provincia y la creación de dos compañías, las cuales utilizaban los caballos como medio de transporte logístico.

- En 1812, primera guerra civil entre centralistas y federalistas. Además, con la llegada de Simón Bolívar a Cartagena, se inició la campaña del Bajo Magdalena hasta 1813.
- En 1813, se desarrolló la Campaña Admirable. Participación de la Caballería en las batallas de San Mateo (400 jinetes), Alto Palace, Calibi y Juanambú.
- En 1815, debido a la Reconquista española, se reorganiza el Ejército Patriota, con una división de 1.000 infantes y 1.000 jinetes a caballo.
- En 1819, durante la Campaña Libertadora ocurrieron momentos memorables para la Caballería Montada.

En cuanto a las guerras civiles en el siglo XIX, se puede mencionar la guerra civil entre federalistas y centralistas, que se puede resumir en las siguientes etapas:

- Primera: de marzo a julio de 1812, liderada por Jorge Tadeo Lozano.
- Segunda: de octubre de 1812 a marzo de 1813, liderada por Camilo Torres.
- Tercera: de abril a diciembre de 1814, en la cual se da por terminada la Reconquista española.

Posteriormente, la nueva invasión y llegada de los españoles exigió atacar al Ejército Realista, que reestructuró su organización militar y formas de combatir. Por eso, Bolívar envió a Córdova con 1.500 hombres a pelear por mantener la libertad del pueblo. Para esto, se creó el Batallón Granaderos, organizado con un escuadrón de carabina y sable.

Entre los conflictos vecinales desarrollados en la historia, se conoce la guerra colombo-peruana (1828 y 1832), la primera guerra internacional de Colombia. En esta participaron la Caballería de Cedeño, con el 2.º y el 4.º escuadrón de húsares, y la Caballería de Granaderos, con el 3.º escuadrón de húsares de dragones.

Pasada la Reconquista española y con la experiencia del Ejército Patriota, se efectuó una organización conocida con el nombre de Ejército de la República de la Nueva Granada (1833-1834) y se estableció la Ley Orgánica del 2 de

junio de 1833 como aparte de la Ley 1834, que en sus artículos 11 y 23 afirma, respectivamente: “El Ejército estará compuesto de Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros; cada escuadrón de Caballería estaría organizado de 120 binomios y se dividirán en dos compañías”.

A partir de la anterior organización, en operaciones de campaña se componían así: de dos a cuatro escuadrones, un regimiento y de dos regimientos una brigada. Cambió, entonces, la estructura militar y se inició la referencia de la doctrina, con el deseo de reglamentar la uniformidad del Ejército como expresión de su reestructuración; por ejemplo, en los uniformes que utilizarían los jinetes.

En la guerra civil denominada Rebelión Liberal contra la Confederación Neogranadina (1860-1862), Mosquera llegó a la aldea de María, a pocos kilómetros de Manizales, con 3.000 hombres de Infantería, 500 hombres de Caballería, cinco cañones, banda de música y abundante parque, que se desplegaron frente a los 3.000 del General Posada Gutiérrez, no sin antes intentar una paz concertada (Santos, 2007).

A comienzos del siglo XX, la Caballería colombiana se organizaba en regimientos, formados por cuatro a ocho escuadrones, los cuales tenían como base cuatro oficiales al mando y cincuenta soldados o tropas. Se evidenciaba una baja cantidad de efectivos debido a la pérdida de vidas y los desertores, como resultado de las pasadas guerras civiles. La Caballería mantenía la doctrina basada en las enseñanzas españolas, y la división era la unidad operativa mayor, seguido de batallones y compañías, manteniendo también las especialidades de Infantería, Artillería y Zapadores. Un hecho memorable ocurrió cuando Bustamante salió a darle órdenes al Coronel Sandoval, jefe de un Regimiento de Caballería, montado en un corcel:

Proceda en el acto a mandar los bagajes al río Santamaría con un buen piquete que los lleve cuidadosamente al campamento del General Herrera, y disponga que todo el personal de su mando siga hoy mismo al puerto a embarcarse en la flotilla. (Caballero, 1938, p. 350)

En 1932, el Ejército Nacional fue protagonista en el conflicto contra el Perú. La disputa se originó por problemas económicos. La frontera compartida, y gran parte del Amazonas, estaba enmarcada en el trabajo y producción del caucho, y un grupo armado peruano tomó la población de Leticia, depuso

las autoridades, izó una nueva bandera tricolor e instaló un gobierno peruano en suelo colombiano.

Teniendo clara la estrategia y la logística, la operación militar para recuperar Leticia se dio en tres momentos: el 14 de febrero de 1933, cuando el General Vázquez Cobo intimidó a los civiles peruanos armados que ocupaban Tarapacá. La retaliación de las tropas peruanas no se hizo esperar y utilizaron tres aviones para bombardear al barco colombiano, impactándolo con una bomba que no explotó. La Fuerza Aérea Colombiana reaccionó, y una escuadrilla conformada por tres cazas y cuatro bombarderos lanzó bombas sobre las instalaciones peruanas en Tarapacá. Como consecuencia de este primer ataque militar, Colombia rompió relaciones diplomáticas con Perú (Alonso *et al.*, 2020).

En este conflicto, la participación de la Caballería (figura 2) se evidenció en el apoyo logístico: a caballo y mula se hizo una cadena de comunicación para hacer llegar abastecimientos desde las principales ciudades por corredores establecidos hacia el Amazonas, debido a la dificultad de utilizar otros medios de movilización para esta época y para llegar al terreno donde se desarrollaba la guerra. En 1932, y como consecuencia de la guerra, el Ejército Nacional de Colombia reestructuró su organización para el combate y creó el Grupo de Caballería N.º 1 Páez, con sede en Bogotá, el Grupo de Caballería N.º 3 Cabal, en Ipiales, y el escuadrón enviado del Grupo Páez a Cúcuta se convirtió en el Escuadrón de Caballería N.º 5 Maza, en Concepción, y orgánico de la Quinta Brigada.



Figura 2. Tropas en formación durante la Campaña del Sur.
Fuente: Valencia (1994).

La Escuela de Unidades Montadas y Equitación del Ejército (Esume) nació el 6 de septiembre de 2019, y dejó de llamarse Escuela de Equitación para transformarse y alinearse con la doctrina Damasco y con los nuevos retos que demanda el país. Su misión es capacitar, entrenar y reentrenar al personal de oficiales, suboficiales y soldados profesionales del Ejército Nacional en la doctrina de la Caballería Liviana Montada, con el fin de profesionalizar el talento humano e incrementar la capacidad de la Fuerza para defender la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional (Esume, 2020).

Respecto al Pelotón Montado (figura 3), como unidad de maniobra del Ejército Nacional, vale la pena mencionar que este se utiliza como estrategia de la institución militar para ejercer control territorial a lugares donde no se puede llegar en vehículos y donde es fundamental hacer presencia. El pelotón es la base de la fuerza de maniobra del escuadrón. Cumple tareas de combate de corta duración, especialmente en aquellas misiones que requieran, de forma simultánea, gran movilidad y potencia relativa de fuego, ya sea en desarrollo de la misión del escuadrón, en apoyo a otras unidades o de forma independiente. El ataque será dirigido contra objetivos militares, y el objetivo militar debe verificarse e identificarse como tal, claramente designado y asignado (Ejército Nacional, 2007).



Figura 3. Entrenamiento de pelotón montado.
Fuente: Elaboración propia.

Los pelotones montados se reactivaron en el año 2004, iniciando con un proceso de entrenamiento a las unidades que contaban con caballos y mulas dirigidos por la Escuela de Caballería y Equinos (Esceq), verificando las necesidades de atalaje y equinos. Comenzó operaciones de control territorial en Casanare y Arauca, posteriormente en el César y Boyacá. A la fecha, existen dieciocho pelotones montados en el Ejército Nacional, aprovechados por la Caballería, la Artillería y la Infantería.

Por su parte, la atención médico-veterinaria en la Esume (figura 4) se remonta a la década de los años 1970, cuando la Escuela de Equitación del Ejército fue fundada en las instalaciones del antiguo Criadero Caballar de Bonza. Luego, al final de esa década, la Esceq se trasladó a Bogotá y se fortaleció con profesionales en el área veterinaria. Así, la Clínica Veterinaria San Jorge, ubicada en la Escuela de Unidades Montadas del Ejército en el Cantón Norte, tiene a cargo desde hace varias décadas la asistencia de primeros auxilios y especializada al ganado caballar deportivo, así como la instrucción para los cursos y caballos de academias que se realizan en la Escuela. Después de muchos años, se hace un aporte y la clínica incursiona en las técnicas y procedimientos de primera línea investigativa en el área reproductiva, clínica, de medicina deportiva y de terapias regenerativas para equinos.



Figura 4. Clínica Veterinaria San Jorge.
Fuente: Elaboración propia.

Ceremonial militar

Una de las capacidades que tiene la Escuela de Unidades Montadas y Equitación del Ejército Nacional, de gran importancia no solo para el arma de Caballería y en general para la institución, sino también para el país, es el ceremonial militar. En este, la sección montada no solo tiene a cargo la escolta presidencial, sino que también participa en las festividades declaradas como nacionales, por medio de desfiles, paradas militares y honras fúnebres, momentos en que los caballos llevan atalaje especial para el tipo de ceremonia que se va a realizar; lo mismo pasa con los jinetes, quienes utilizan el uniforme azul N.º 2 (figuras 5 a 8). Todo este proceso requiere un tren logístico para movilizar la caballada al lugar donde se desarrollan las actividades y del personal que se encarga del cuidado y ensillado de los caballos (palafreneros), así como de los médicos veterinarios que acompañan los caballos y los practicantes que están pendientes para dar cualquier tipo de asistencia.



Figura 5. Conmemoración del 20 de Julio de 1951, Plaza de Bolívar.
Fuente: Escab (2020).



Figura 6. Desfile militar del 20 de Julio del 2018.
Fuente: Elaboración propia.



Figura 7. Desfile militar en Bogotá, 1934.
Fuente: Cnmh (2020).



Figura 8. Desfile del 20 de Julio en la carrera 13, Bogotá, 1953.
Fuente: Escab (2020).

Por tanto, la Caballería Montada del Ejército Nacional se desarrolla en un contexto histórico muy amplio, casi paralelo al de la institución militar, con aproximadamente doscientos años de historia y transformaciones para adaptarse a las contingencias del país. Se debe, así, reconocer que no solamente en el aspecto operacional se ha conformado un frente importante.

Vale la pena recordar que las unidades montadas están en la capacidad de desarrollar operaciones de combate irregular contra todas las organizaciones al margen de la ley, para generar un ambiente de seguridad y confianza en su jurisdicción. Desarrolla, limitadamente, misiones y operaciones de combate regular, dentro de sus características y capacidades más importantes (Ejército Nacional, 2007). Además, está en la capacidad de mantener la doctrina del empleo táctico de las unidades montadas, los proyectos de investigación y el desarrollo del mejoramiento de los equinos destinados a la actividad militar y deportiva (Esume, 2020). En la tabla 1 se presenta una relación de sus aportes históricos, vinculados a los hechos relevantes y las diferentes transformaciones.

Tabla 1. Hechos relevantes que conciernen a la Escuela de Unidades Montadas y Equitación del Ejército Nacional

Año	Actividades
1929	El CT Gustavo Matamoros León fue enviado a Chile a hacer curso de Maestro de Equitación.
1930	Inicia la equitación en los cuerpos de Caballería, El Cabal, El Páez y El Rondón, como base de la instrucción militar, orden cerrado y orden abierto (táctica). Inicia la organización y participación de concursos ecuestres y en el polo.
1933	Importación de caballos americanos, de los cuales posteriormente se destacaron Jorgito I y Rajah.
1937	El Ejército Nacional contrata como profesor de Equitación al CT de Caballería del Ejército Alemán Helmult Reiss, quien el siguiente año será jefe de equipo en los Juegos Bolivarianos. Importación de sillas alemanas; tres de salto y tres de adiestramiento. Organización del equipo de salto. Organización del equipo de adiestramiento.
1938	Participación en los primeros Juegos Bolivarianos con sede en Bogotá. Campeón Colombia en hípica. Bolivia se queda sin recursos para retornar a su país y decide venderle sus caballos a Colombia: Cherry-Brandy, Comadre, Damasco y Guinda; después se hará historia con esos caballos en el país.

Año	Actividades
1939	<p>Participación en la Copa Bélgica de Polo, donde queda campeón el equipo de la Escuela de Aplicación de la Caballería, con participación de la Escuela de Artillería y el Grupo Palacé. Dejan de practicar esta modalidad por falta de entrenamiento a los caballos para este deporte.</p> <p>La Sección de Remonta y Veterinaria del Ministerio de Guerra impulsa las competencias; salto para patrullas, recorrido por parejas, recorrido categoría A, recorrido categoría B, adiestramiento y prueba completa.</p> <p>Se construye el cementerio de caballos como honor al caballo que participó en los Juegos Olímpicos de 1936.</p> <p>Inicia un plan con poco éxito del Servicio de Remonta y Veterinaria del Ejército Nacional, para la creación de criaderos de reproductores equinos en Fusagasugá y Ubaté.</p>
1940	<p>Participación en la Copa Spruille Bradon, donada por Estados Unidos, y la Copa Marcelo Ruiz Solar, donada por Chile para fomentar el deporte ecuestre.</p> <p>Organización del equipo de polo del Ejército Nacional.</p> <p>Organización del equipo de acrobacia del Ejército Nacional.</p> <p>Organización del equipo de combate a sable del Ejército Nacional.</p>
1941	<p>Participación del equipo de salto del Ejército Nacional en los V Juegos Nacionales en Bucaramanga.</p>
1942	<p>Realización evento ecuestre presidencial con el doctor Eduardo Santos.</p> <p>Participación en la Copa Spruille Bradon y la Copa Marcelo Ruiz Solar.</p>
1943	<p>Participación en la Copa Spruille Bradon y la Copa Marcelo Ruiz Solar.</p>
1945	<p>Caballos criollos reconocidos: Cobro, Argus, Lucero, Juguete y Caparí.</p> <p>Concurso hípico en Ipiales debido a las bodas de plata del Regimiento de Caballería Cabal.</p>
1946	<p>Primera presentación de hípica del país en Juegos Centroamericanos y del Caribe en Barranquilla.</p>
1947	<p>Concurso Bodas de Plata Escuela de Aplicación de la Caballería.</p> <p>Participación en los II Juegos Bolivarianos en Lima-Perú.</p> <p>Creación de las Federación Ecuestre de Colombia (FEC).</p>
1948	<p>La Escuela de Aplicación de Caballería hace la develación de la placa de caídos el 9 de abril en un concurso hípico desarrollado.</p>
1949	<p>Concurso en la Escuela de Aplicación de Caballería, prueba de caza por equipos (4 equipos) y prueba de azar (45 binomios). El ganador fue el Teniente Gabriel Puyana en el caballo Piropo.</p> <p>Participación del equipo militar en Viña del Mar, se compran los caballos Guajiro y Caribe.</p>
1950	<p>El Gobierno Nacional adquirió la finca de Bonzá y se entregó para la administración al Ministerio de Agricultura y Ganadería, en 1951.</p> <p>El Ministerio de Guerra hace una importación para el Ejército Nacional de caballos de Alemania (Trakenen): Artus, Hitler, Himler y Mussolini.</p>
1951	<p>Participación en los III Juegos Bolivarianos en Caracas-Venezuela.</p>

Año	Actividades
1953	<p>Importación de caballos: Jorgito II, Tequendama, Monserrate, Puracé, Boyacá, Bacatá y Condorito.</p> <p>El Ministerio de Guerra hace una importación para el Ejército Nacional de un caballo de Estados Unidos (árabe): Richie One.</p> <p>Creación de nuevos clubes hípicos; Club Hípico Bacatá con instructores militares. Se crea el Club Hípico Río de Oro en Bucaramanga, el Grupo Maza le presta el picadero para desarrollar las actividades hípicas.</p>
1954	<p>Participación del equipo militar en los VII Juegos Nacionales en Cali; se organizan en el Club Campestre de Cali, con la dirección técnica del maestro de Equitación CT Álvaro Quijano.</p> <p>Participa en Club el Rodeo de Medellín, el Club Campestre de Cali y el equipo de las Fuerzas Militares.</p> <p>La Dirección de Remonta y Veterinaria hace una importación de caballos mestizos para las unidades tácticas; 350 en total; 200 se van para Bonzá y 150 para la Escuela de Caballería.</p> <p>Importación de caballos de Chile; se destacan: Rocinante, Huaso, Sugamuxi, Trampolín, Júpiter, Firpo, Misionero, Castalio y Cucarrón.</p>
1955	<p>Importación de caballos por comité en el que participa el señor Coronel Ramón Arturo Rincón Quiñónez en Alemania, para salto y adiestramiento; los reconocidos: Tame, Blame, Tarcazas, Graciosa, Muñeca, Fritz, Arthur, Raquer, Dosa, Lorenza y Nora.</p>
1956	<p>Participación del equipo militar en el 2.º Concurso en la frontera de prueba de potencia.</p> <p>La Dirección de Remonta y Veterinaria hace la importación de 30 caballos Pura Sangre Inglés (Psi).</p>
1957	<p>Actualización de reglamentos, doctrina ecuestre y formación de jinetes por la influencia chilena.</p>
1958	<p>Participación del equipo militar en los campeonatos de salto alto y salto ancho, organizado por el Club Campestre de Cali. El Teniente Héctor Suárez Mayorga queda campeón nacional en altura con el caballo Arthur (2,07 m); en los 35 años siguientes se mantiene este récord.</p> <p>Importación de caballos de Francia: Psi, Pura Sangre Árabe, Pura Sangre Angloárabe.</p>
1959	<p>Participación del equipo militar en los concursos ecuestres internacionales y latinoamericanos de salto en Viña del Mar.</p> <p>Primer curso de Instructor de Equitación (IE), desarrollado por la Sección de Remonta de la Escuela de Caballería.</p>
1960	<p>La finca de Bonzá se entrega al Ministerio de Guerra y se asigna al Servicio de Remonta y Veterinaria del Ejército Nacional para desarrollar la producción de equinos y poder suplir a los cuerpos de Tropa a Caballo, al deporte y mantener los sementales y los vientres.</p>
1961	<p>Participación del equipo militar en el Campeonato Ecuestre de Viña del Mar.</p>

Año	Actividades
1965	En la Guía de Planeamiento de la ESCAB, que emite el director del momento, señor TC Gabriel Puyana, plantea: Como unidad fundamental debe crearse la Escuela de Equitación. Esta debe encargarse de la instrucción de perros exploradores, capacitación de jinetes y adiestramiento de caballos, entrenamiento de la sección de Alta Escuela y el equipo de salto, organización actividades hípcas y clases de equitación para las familias de los oficiales.
1968	Por iniciativa del señor BG. Jesús Velásquez, se creó la ESCEQ, que funciona inicialmente en las instalaciones de la ESCAB. La ESCEQ hace una importación de caballos de Argentina y Chile: Cartagena, Sogamoso, Ariporo, Macondo, Epinayú, Pijao y Casanare.
1969	Campeonato Ecuestre de Viña del Mar.
1970	Se crea el Club Hípico Súrula y los mayores Carlos Amador y Manuel Ricaurte el Club Hípico San Jorge.
1971	Participación del equipo militar en los VI Juegos Panamericanos en Cali, Colombia. La ESCEQ entra después de este evento en receso hasta 1977.
1972	De esta fecha y en esta década se adiestran caballos nacidos en el Criadero de Bonzá. De estos, los más reconocidos son Tenerife, Manantial, Hortelano, Carina, Candorosa, Perdicitia II, Musulmán, Nardia, Desire y Alfin.
1977	La ESCEQ se reactiva y se ubica junto al Criadero Caballar de Bonzá, en Duitama, hasta 1980.
1980	En esta década se hace la importación de 30 caballos de Canadá. Mediante disposición N.º 0001 del 4 de febrero, se creó la ESCEQ, se separó del Criadero Caballar de Bonzá y se trasladó a Bogotá.
1981	El señor General Gustavo Matamoros D'Acosta, comandante general de las Fuerzas Militares, hace una importación de 30 caballos de Canadá.
1984	La Gobernación del Casanare obsequió, al Ejército Nacional, yeguas argentinas y se organizó el Criadero Caballar en la Finca El Remanso. Posteriormente se traslada la caballada a la ESCEQ y al Criadero Caballar en Bonzá.
1985	La ESCEQ desarrolla el Curso Técnico de Caballería.
1993	La ESCEQ hace una importación de caballos de Argentina; reconocidos: Libertador, Tarqui, Juanambú y Boyacá.
1995	La ESCEQ se reorganiza mediante Disposición N.º 0001 del 18 de abril de 1996, para formar parte del recién creado Centro de Instrucción Militar del Ejército Nacional.
2000	Participación del equipo militar en los XVI Juegos Nacionales en Bonzá-Boyacá.
2004	Se crea el Criadero Caballar San Jorge en Cota, Cundinamarca. La ESCEQ hace una importación de cinco caballos argentinos; reconocidos: Kinoto, Careta y Malibú.

Año	Actividades
2005	<p>La ESCEQ hace una importación de 33 caballos de Argentina.</p> <p>Participación del equipo militar en el Campeonato Mundial Militar de Equitación en Buenos Aires.</p>
2006	<p>La Federación Colombiana Deportiva Militar, mediante Resolución N.º 008, le otorga reconocimiento a la Liga Militar Ecuestre.</p> <p>Participación del equipo militar en el Campeonato Mundial Militar de Equitación en Porto Alegre, Brasil.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Todas estas actividades se producen como resultado de los inicios de la hípica en Colombia, liderada y traída al país por el Ejército Nacional. Las transformaciones se dan con el paso de los tiempos y por la necesidad de promover la práctica del deporte ecuestre a nivel nacional e internacional, siendo la base del deporte ecuestre que se desarrolla en la actualidad (Puyana, 2009).

Otro aporte, sumado a los que se mencionaron arriba y relacionado con la infraestructura, la investigación y los deportes, fue el Grupo de Caballería N.º 1 Páez, que, durante el periodo de la Violencia (1948-1953) (figura 9), que debió cubrir diferentes áreas de Cundinamarca y Casanare para contrarrestar las acciones de grupos armados y tomar el control de estos territorios. Por esto se creó una base militar en Aguazul, la cual se organizó como Unidad Táctica en Yopal, para lanzar operaciones ofensivas extensas en los Llanos Orientales. En ese tiempo, las unidades montadas utilizaban la carabina .30 mm belga en el conflicto irregular subversivo.

En correspondencia con lo anterior, el Ejército Nacional, dentro de su organización estratégica y territorial, organizó en el año 2005 los primeros pelotones montados por orden de la Presidencia de la República de aquel entonces; por consiguiente, se creó la necesidad de capacitar oficiales, suboficiales y soldados en la doctrina montada para realizar operaciones de combate irregular a caballo, en áreas de la geografía nacional donde se pueda utilizar el ganado caballar, optimizando la movilidad y el despliegue de las tropas en función de contrarrestar las acciones del enemigo. Así, en el Gmgdc, en Yopal-Casanare, unidad insigne de la Caballería Montada, se puede conocer en el terreno la versatilidad, agilidad y destreza del caballo criollo de la Orinoquia y



Figura 9. Soldados del Grupo de Caballería N.º 1 Páez, en la Campaña de los Llanos Orientales.

Fuente: Cnmh (2020).

poner en práctica el verdadero empleo de los escuadrones montados en desarrollo de operaciones militares en esta región colombiana.

De igual forma, se realizaron adecuaciones a las instalaciones del Remanso como punto base del mantenimiento, la recuperación y la capacitación de los pelotones montados compuesto por Soldados Campesinos, en un plan llamado Soldado de mi pueblo, donde, en todos los municipios de la sabana del Casanare, se contaba con un pelotón realizando control militar de área y presencia del Estado a través del Ejército Nacional.

También se empezó con un núcleo de cría de caballos de la Orinoquia para reemplazar los ejemplares de los pelotones de los municipios, los cuales originalmente habían sido donados por los mismos entes territoriales.

En este período, se mantenía la estructura de los Cursos Básico de Caballería, Técnico de Caballería, Curso de Enfermeros y Herreros, Curso de Adiestrador y Preparador de Ganado Caballar y se realizaban los entrenamientos de las unidades montadas activadas por orden del presidente de la República, por intermedio de un comité móvil. En educación complementaria, se asignaron los recursos para la acreditación de la Especialización en Gerencia Deportiva, como parte del esfuerzo liderado por el Cemil para brindarles a los integrantes de la Fuerza educación complementaria en cada escuela con programas de posgrado.

Ya en el 2009, en la Brigada N.º 18 se organizaría el potencial de las unidades montadas con las que contaba, puesto que había pelotones montados agregados al Batallón de Apoyo y Servicio para el Combate N.º 18 (Baspc), que eran orgánicos del Grupo de Caballería Mecanizado N.º 18 Rebéiz Pizarro y del Batallón de Infantería N.º 44 Ramón Nonato Pérez. Se recogieron para organizar unidades montadas en el Batallón de Artillería N.º 44 José María Mantilla. Así, se realizaron actividades de capacitación y organización de estos en el área general de Arauquita, Tame, Puerto Rondón, Cravo Norte y Feliciano.

Por otra parte, el Ejército Nacional le asignó un pelotón de soldados profesionales al Grupo de Caballería Mecanizado N.º 1 “General José Miguel Plazas”, que fueron entrenados en la Escuela de Soldados Profesionales SI “Pedro Pascasio Martínez”; un comité móvil de entrenamiento de la Esуме se desplazó a organizarlos para que se desempeñara como un pelotón montado, el cual a la fecha realiza operaciones de control territorial para mantener la seguridad de Boyacá.

Respecto a la participación de la Caballería Montada en la reconstrucción de momentos históricos, en julio de 2010 participó en la Ruta Comunera, la cual partió el 5 de julio en El Socorro, Santander, y finalizó en Zipaquirá, Cundinamarca, el 20 de julio. Los preparativos y alistamiento logístico se realizaron en las instalaciones del Gmgdc y, posteriormente, en el Batallón de Artillería Galán. Participaron pelotones del Guías del Casanare, al mando de los alumnos del Curso Instructor de Equitación de la Esceq.

Respecto a los proyectos de investigación, en el 2013, con los Criaderos Equinos del Ejército en Bonza y la Esceq, la clínica veterinaria desarrolló el mejoramiento de la raza del Caballo de Tropa Colombiano, matriculado ante el Cemil, y la Obtención de mulares para los Batallones de Alta Montaña del Ejército, en Bonza-Boyacá. En 2018, se creó el programa de reproducción compuesta, con el objetivo de optimizar el recurso de la especie equina (caballares, mulares y asnales). Esto refleja el manejo productivo de las especies animales de acuerdo con su tipo de trabajo y el incremento autosostenible de las unidades montadas del Ejército Nacional, a fin de mejorar la disponibilidad de recursos propios para la Fuerza, preservando e impulsando la conservación

de especies propias de la región y promoviendo alianzas estratégicas de investigación para el beneficio de la Fuerza y la sociedad.

En 2019, se construyó un reservorio con dos tanques de 15.000 m³ de capacidad de almacenamiento cada uno, para un total de 30.000 m³, con el fin de almacenar el agua lluvia para el riego del Picadero Victoria Militar. Este reservorio recoge el agua lluvia, y cuando se llena el tanque número 1, se pasa el agua de inmediato al siguiente, y empieza a llenarse el tanque 2, para lograr almacenar el total de su capacidad.

Asimismo, en el 2020 se incursiona en la terapia con células madre (Cm), orientada a regenerar y reparar tejidos enfermos, lesionados, porque las Cm tienen el potencial de crecer y convertirse en tejido nuevo. Estas células pueden obtenerse de diferentes tejidos, pero en el caso colombiano se toman de la médula ósea de pacientes equinos donadores o del mismo paciente al cual se le va a implantar, siempre teniendo en cuenta el complejo mayor de histocompatibilidad. En el plan piloto, que se inició el 21 de febrero de 2020, se utiliza la terapia de Cm para la recuperación de deportistas caballares con lesiones de tejidos blandos como desmitis, tendinitis y lesiones articulares como artrosis degenerativa y osteoartrosis. El seguimiento y control posterior a la terapia ha demostrado avances significativos en la recuperación de los ejemplares.

Finalmente, la capacidad ecuestre de la Caballería Montada se refleja en el equipo militar de las Fuerzas Armadas (entrenador uruguayo Juan Carlos Núñez), que participó en el Campeonato Nacional de Prueba Completa en las instalaciones del Grupo Silva Plazas, con excelentes resultados para el Ejército Nacional. Por ejemplo, el Capitán Harold Andrés Forero López, montando al caballo Toifer, terminó Subcampeón Nacional de la Categoría 2 Estrellas; el Capitán Jonathan Fabián Rodríguez, en la yegua Rubí, quedó Campeón Nacional de la Categoría 1 Estrella Caballos Jóvenes; el Capitán Diego Alejandro Toledo, en la yegua Dinamarca, fue Campeón Nacional de 1 Estrella y Subcampeón en la Categoría ½ Estrella con la yegua Tulita; el Subteniente Luis Novoa Matamoros, en el caballo Majestuoso, logra ser Campeón en la Categoría ½ Estrella.

Conclusiones

Uno de los principales aportes del arma de Caballería al Ejército Nacional ha sido mantener la credibilidad de la población civil y de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales, puesto que, durante estos dos siglos, esta especialidad de la institución militar ha generado mayor aceptabilidad y los militares fueron los primeros en capacitarse en otros países en la doctrina ecuestre. Además, al ser potencialmente importadores de caballos de buena sangre, que no solo se utilizó para la reproducción en los criaderos militares, sino también en algunos departamentos del país, se fortaleció la imagen institucional, ya que el deporte es el medio por el cual el Ejército Nacional tiene contacto constante con la población civil, por la gran cantidad de eventos hípicas que se desarrollan. Por lo tanto, durante las competencias nacionales se suelen concentrar ciudadanos en una unidad militar, debido a que la institución históricamente ha contado con las mejores instalaciones para fomentar la equitación.

Sin embargo, se debe reconocer que la credibilidad que tiene el Ejército Nacional frente a la sociedad, por medio de un deporte, no se logró de un momento a otro, sino que se ha ido forjando en diferentes situaciones durante los últimos dos siglos, que han generado vínculos fuertes entre la institución militar y una población que se ha dedicado a disfrutar del caballo como forma de vida. Entre otros aspectos, se debe señalar que los oficiales, suboficiales y soldados del Ejército Nacional, de manera destacada, han aportado a la creación e instrucción de caballares y al desarrollo de los clubes ecuestres que hay en la actualidad en el país.

Otro aporte del arma de Caballería en la misión del Ejército Nacional radica en la conducción de operaciones militares orientadas a defender la soberanía, la independencia y la integridad territorial, en mantener la seguridad en lo largo y ancho del territorio nacional, con las capacidades de los pelotones montados, que, en distintas épocas de la historia, han hecho presencia permanente en departamentos como Boyacá, Cundinamarca, Norte de Santander, César y Casanare. En estas regiones han garantizado que los derechos de la población no sean vulnerados por los diferentes grupos armados ilegales que existen y han existido en Colombia, los cuales se acrecentaron después del período de la Violencia, una tarea en la que desempeña un papel prepon-

derante el Grupo de Caballería Páez, que existe desde este período histórico importante y trascendental para Colombia.

Asimismo, otra capacidad que tiene la Caballería Montada es el ceremonial militar a caballo, pues participa en todas las ceremonias de conmemoración de los días nacionales, como el 20 de Julio y el 7 de Agosto, donde la institución militar le demuestra al pueblo colombiano el potencial que tienen las Fuerzas Militares. El arma también presta su servicio en ceremonias de relaciones internacionales, pues la Escolta Militar a Caballo, orgánica de la actual Escuela de Unidades Montadas y Equitación del Ejército Nacional, forma parte del evento protocolario cuando llega un jefe de Estado de cualquier otro país en visita oficial a Colombia. Por supuesto, también participa de muchos otros eventos que forman parte del protocolo militar de la institución. Así, esta especialidad montada no solamente aporta en el deporte ecuestre y en las operaciones militares que se realizan en el país, sino también en el protocolo militar que se ha mantenido durante muchos años de historia y que se hace de manera tradicional.

Por otro lado, hay aportes importantes en la investigación, por ejemplo, por medio del mejoramiento genético de los caballos que se destinan para el deporte de alto rendimiento y para los equinos que se utilizan en las unidades montadas que realizan control militar de las diferentes áreas del país. Por medio del proyecto de reproducción en diferentes fases, el Ejército Nacional, en la actualidad, tiene su propia raza, denominada Caballo Tipo Ejército, producto de la necesidad que tiene la Caballería Montada de mejorar las características de los equinos que se utilizan en los terrenos difíciles de la Orinoquia y de los Andes, principalmente. Así, el Ejército Nacional logra la tercera raza que hay en Colombia, con lo cual apunta al desarrollo de la Fuerza.

Referencias

- Abela, J. A. (2002). Las técnicas de análisis de contenido: Una revisión actualizada. *Anthropo Studio Investigación Innovadora*. <http://anthropostudio.com/wp-content/uploads/2014/07/Andréu-J.-2000.-Las-técnicas-de-análisis-de-contenido-una-revisión-actualizada.pdf>
- Alonso, M., González Peña, L., & Samacá, G. D. (2020). El conflicto colombo-peruano y las reacciones del Centro de Historia de Santander (CSH), 1932-1937. *Historiolo*, 4(8), 367-400. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/historelo/article/view/31188/41984>

- Bonilla, E., & Rodríguez, P. (2005). *La investigación en ciencias sociales: Más allá del dilema de los métodos*. Centro de Estudios de Desarrollo Económico.
- Caballero Barrera, L. (1938). *Memorias de la Guerra de los Mil Días*. <https://www.ellibrototal.com/ltotal/?t=1&d=6091>
- Centro Nacional de Memoria Histórica [CNMH]. (2020). Archivo fotográfico. Ejército Nacional de Colombia.
- Ejército Nacional de Colombia. (2007). Empleo del Escuadrón Montado. <https://conceptodefinicion.de/doctrina/>
- Escuela de Caballería del Ejército Nacional de Colombia [ESCAB]. (2020). Archivo fotográfico. Ejército Nacional de Colombia.
- Escuela de Unidades Montadas y Equitación [ESUME]. (2020). *Proyecto educativo de cursos*. Ejército Nacional de Colombia.
- Flores, M., & Valenzuela, J. (2013). *Fundamentos de investigación educativa*. Editorial Digital Tecnológico de Monterrey.
- Montalvo, D. (2016, febrero 9). Modelos de instrumentos, tablas y matrices de análisis para trabajar con las técnicas de análisis de contenido, la observación y la entrevista [Proyecto de investigación aplicada]. https://miscursos.tec.mx/courses/1/UV.ED4035L.1711.1/db/_816752_1/D%20Modelos%20de%20instrumentos%2C%20tablas%20y%20matrices%20de%20análisis...%20Danitza%20Montalvo.pdf
- Puyana García, P. (2009). *Historia de la Caballería colombiana*. Planeta.
- Quintero, M. D. S. B. (2012). Experiencia en metodología cualitativa: Historia de vida. *Ra Ximhai: Revista Científica de Sociedad, Cultura y Desarrollo Sostenible*, 8(2), 291-309. http://uaim.edu.mx/webraximhai/Ej-24articulosPDF/ARTICULO_08.pdf
- Santos Picos, M. J. (2007). *Historia militar del Ejército de Colombia*. Centro de Estudios Históricos del Ejército Nacional.
- Valencia Tovar, Á. (1994). *Conflicto Amazónico 1932 / 1934*. Villegas Editores.
- Valles, M. S. (2000). *Técnicas cualitativas de investigación social*. Síntesis Editorial. <https://metodologiaecs.files.wordpress.com/2014/11/vallesmiguel-tc3a9cnicas-cualitativas-de-investigac3b3n-social-1999.pdf>

Conclusiones

Abdénago Yate Arévalo¹

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”

Los aportes de cada uno de los actores, los recursos y las tecnologías en el campo militar en Colombia forman parte de un proceso racionalizado y estructurado en el que es fundamental la formación para el desarrollo de las acciones. Este proceso educativo está acompañado de políticas, manuales y demás actos documentales y administrativos que han permitido una correcta ejecución en los diferentes campos en los que se aplica, ora operacional militar, ora deportivo o socio-cívico, en un constante aprendizaje, siempre frente a la práctica.

Así, se ha logrado la coordinación entre mandos y civiles, lo cual ha contribuido en los logros que han obtenido las distintas Fuerzas, algunos claramente reconocibles y otros relegados al descubrimiento de los historiadores militares.

Vale la pena reconocer que, aunque las Fuerzas Militares de Colombia se han formado en la constante confrontación con los grupos armados fuera de la ley, con arrojo y voluntad de proteger la patria, esto no sería suficiente sin el apoyo, desde diferentes aristas y campos, de países aliados que han confiado en

¹ Doctor en Bioética de la Universidad El Bosque. Magíster en Investigación en Problemas Sociales Contemporáneos de la Universidad Central. Filósofo de la Fundación Universitaria Católica del Norte. Diseñador industrial de la Universidad Nacional de Colombia. Experto en ética y bioética, y en metodología de investigación. Experiencia investigativa y docencia universitaria en el área de la ética, la bioética, la biopolítica y la bioeconomía, la investigación y la sociología contemporánea. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5250-2270> - Contacto: abdenago.yate@esmic.edu.co

el proceso de defensa de la democracia y de la libertad, lo cual siempre motiva las acciones de las Fuerzas Militares colombianas. Estos apoyos, como se muestra en los diferentes capítulos que componen este libro, son monetarios, financieros, logísticos, estratégicos y políticos, solo por mencionar algunos, que los mandos militares y políticos han sabido aprovechar en pro de la consolidación y protección de la República de Colombia. No ha sido trabajo fácil, pues las eventualidades no han faltado, de forma que se ha debido aprender en la marcha, en especial en la administración de recursos, las estrategias militares y la relación de las Fuerzas Militares con la población civil. Esta última, en incontables ocasiones, fundamental en la lucha contra la subversión, la delincuencia y el deterioro social y ambiental.

Uno de los elementos indispensables para consolidar y defender la República de Colombia son los recursos tecnológicos, los cuales se expresan en tecnología militar (aeronaves) y en tecnología biotécnica, como se evidencia en los procesos de manipulación genética para el mejoramiento de los equinos, que han sido preponderantes en las operaciones militares y en los logros deportivos. En el acercamiento positivo con la población civil, se ha requerido personal capacitado no solo en el campo militar, sino también en muchas áreas del saber, entre las cuales se encuentran las ciencias sociales, las ciencias biológicas y las deportivas. De hecho, en la actualidad existe personal colombiano calificado y cualificado para la formación de los miembros de las Fuerzas Militares, que constantemente se actualiza en diferentes lugares del planeta, para estar a la vanguardia de todo aquello que permita el cumplimiento misional, no como entes aislados, sino como un sistema en el que cada uno tiene un rol determinante, incluyendo los miembros en buen retiro y los miembros de los profesionales de la reserva.

En conclusión, la historia militar registra un recorrido de mejoramiento constante, no sin tropiezos, pero que ha determinado lo que son hoy las Fuerzas Militares: un sistema sincronizado y sincrético de elementos del campo militar, la investigación, la formación y la relación de aporte a la sociedad.



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

Este libro ofrece diversos análisis críticos sobre la historia lineal y no lineal, hegemónica y alterna de la contribución que han hecho diversas divisiones, técnicas, tecnologías y estrategias militares en la consolidación y conservación del Estado-Nación colombiano, desde la época del Ejército Patriota hasta principios del siglo XXI, en diferentes armas de nuestras Fuerzas Militares. Estas investigaciones abordan diferentes temas: el papel de la logística y de los miembros de las Fuerzas (militares y civiles) en acontecimientos determinantes de nuestra historia, la importancia de la tecnología y otros recursos en el devenir militar, solo por mencionar algunos.

En tal sentido, 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 es un reconocimiento que hace la Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova" a la integralidad de actores, acciones, pensamientos y recursos que han moldeado nuestro presente. Esta obra es también un agradecimiento y un homenaje a los héroes (conocidos y anónimos) de las Fuerzas Militares que han contribuido con su valentía, coraje y vida para formar nuestro país.



ISBN 978-628-95146-7-4

