



FUERZA AÉREA ARGENTINA

SECRETARÍA GENERAL
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS



Boletín de la Dirección de Estudios Históricos

BDEH 2/2014

BOLETÍN DE LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

MINISTRO DE DEFENSA
ING. AGUSTÍN OSCAR ROSSI

JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
BRIG. MY. "VGM" MARIO MIGUEL CALLEJO

SECRETARIO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
BRIG. ALFREDO HORACIO JOSÉ AMARAL

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
COM. "VGM" (R) OSCAR LUIS ARANDA DURAZONA



FUERZA AÉREA ARGENTINA
MINISTERIO DE DEFENSA
PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Coordinación Editorial:
Dirección de Estudios Históricos
Viamonte 153, EP - C1053ABD - CABA
E-mail: deh.edicion@faa.mil.ar

Buenos Aires, marzo de 2014

Los artículos publicados en el Boletín de la Dirección de Estudios Históricos reflejan la opinión de los autores y no, necesariamente, el pensamiento de la Fuerza Aérea Argentina. El propósito de esta publicación es exclusivamente académico.

Foto de portada: Cadetes de la EAM reciben instrucción técnica del motor Gaucho del DL-22. Año 1950. (Archivo DEH).

SUMARIO

INTRODUCCIÓN: LA SOCIOLOGÍA MILITAR	p. 4
Por el profesor Alfio A. Puglisi	
ESTRUCTURA SOCIAL DE LOS NIVELES DE CONDUCCIÓN DE LA AERONÁUTICA MILITAR ARGENTINA (1938-1945)	p. 6
Por el comodoro “VGM” (R) Oscar Luis Aranda Durañona	
GENERACIONES AERONÁUTICAS	p. 25
Por el profesor Alfio A. Puglisi	
HOMENAJE DE LA PROMOCIÓN 73.^a DEL CMN A LA PROMOCIÓN 11 DE LA EAM, “LA VOLADORA”	p. 36
Por el teniente coronel (R) José Javier de la Cuesta Ávila	

INTRODUCCIÓN: LA SOCIOLOGÍA MILITAR



Oficiales del arma de Aviación del Ejército Argentino, junto a un Curtiss H75-O Hawk. *Life*, 1942.
(Archivo DEH)

Por el profesor Alfio A. Puglisi

La sociología militar es una rama de la sociología que estudia la temática castrense; es una disciplina especial, como la sociología de la ciencia o de la religión. Busca desentrañar su esencia, penetrar en su corazón (disciplina, jerarquía, mentalidad, moral y comportamiento militar, doctrinas); pero a veces sucumbe ante lo anecdótico, periférico o superficial (rituales, ceremonias, tradiciones).

Se interrelaciona con la historia, en la que halla ejemplos. Herodoto o Plutarco siguen siendo una fuente de conocimiento. Cuando se lee el listado de egresados, promoción a promoción, se lee historia; cuando se hace estadística sobre los egresados, se hace sociología. E igualmente, cuando se redacta un listado de caídos en Malvinas, se hace historia; cuando se calcula cuántos son oficiales y cuántos personal subalterno, se hace sociología.

Comparte contenidos con la psicología social (dinámica de grupos, equipos, liderazgo), la que además le facilita la experimentación. Entre otros autores y objetos de estudio se destacan: J. B. Riefert (grupos de discusión sin líder), Samuel A. Stouffer (sociometría), Stanley Milgram (obediencia a la autoridad), Solomon Asch (conformidad social), Philip G. Zimbardo (“Experimento de la cárcel de Stanford”, sadismo; y “*Social Intensity Syndrome*”, nacimiento del autoritarismo), James Q. Wilson y George Kelling (“Teoría de las Ventanas Rotas”, vandalismo), y Jerry B. Harvey (“La paradoja de Abilene”, influencia del grupo sobre las personas).

Posee temas fronterizos, de tipo interdisciplinario, como el de la guerra, que Gastón Bouthoul intentó transformar en ciencia autónoma llamándola polemología. Se le agregan otros nuevos, surgidos de la renovación de los reglamentos: la mujer militar, la homosexualidad, los niños militares. El estrés de combate es un asunto médico; el estrés postraumático es materia psicológica y psiquiátrica; pero si se realiza una investigación para saber si afecta de manera diferente a quienes estuvieron en primera o segunda línea de combate, o a quienes poseían alto o bajo nivel de escolaridad, corresponde a la sociología.

Mantiene también campos comunes con el derecho (fuero militar, tribunal de honor que no existe en la sociedad civil), la ciencia política (relación cívico-militar, participación política del militar, complejo militar-industrial), la antropología y la etnografía (pueblos, castas guerreras), la etología (agresividad humana, afiliación, obediencia), la demografía (cálculo del potencial humano de un país), la filosofía (militarismo, pacifismo, posmodernidad, fuerzas armadas).

Otros temas de estudio son: profesión militar (encuadramiento, prestigio, motivaciones); estratificación social del personal (comparación ingreso-egreso de cadetes, acceso al comando superior y personal subalterno según sexo, edad, estudios, procedencia geográfica, religión, raza); periodo de reclutamiento; aspectos de la cultura institucional (valores, héroes, símbolos, rituales, actividades) de un arma, una escuela o una unidad en especial; espíritu de cuerpo; comparación entre FF.AA. y de Seguridad; estilos de conducción y mando; patriotismo y nacionalismo; relaciones con asuntos políticos; conspiraciones y manejo de conflictos... Y se les suman la presencia de grupos cerrados y abiertos; de subgrupos (castas, órdenes, estamentos, sectas, fraternidades escolares); la tipificación del personal (conscriptos, profesionales asimilados, retirados, veteranos, civiles incorporados); y la familia del militar y sus problemas.

Los primeros ensayos aparecen tras la Primera Guerra Mundial; el sociólogo holandés Rodolfo Steltnetz publicó en 1929 *Sociología de la Guerra*; en 1923 el alemán Max Simoneit creó las pruebas de situación (problemas a resolver por un grupo) para indagar el liderazgo, que luego fueron adoptadas en Inglaterra (ingreso) y los EE.UU. (curso de posgrado). El impulso definitivo de estos estudios devino durante la Segunda Guerra Mundial con dos obras: *El soldado americano*, del sociólogo Samuel A. Stouffer, quien también aplicó la sociometría entre los pilotos de escuadrillas; y *The professional soldier, a social and political portrait*, de Morris Janowitz. En nuestro país trataron el tema, entre otros, Benjamín Rattenbach en *Sociología Militar*, José Luis de Imaz en *Los que mandan*, José E. Miguens (militarismo), Ángel M. Zuloaga (aviación), Ariel E. Bianchi (guerras), Fernando Milia, Jorge L. Colombo y Carlos A. Lazzari (sociología naval) y Carlos J. Sagastume (sociología marinera).

Las diversas escuelas o enfoques de la sociología (funcionalista, estructuralista y demás) han alumbrado la sociología militar con su óptica peculiar. Los instrumentos y técnicas son los comunes a la sociología general: método hipotético deductivo, experimentación, estadística, encuesta, entrevista, observador participante... El medio militar ofrece un rico campo de investigación toda vez que constituye una población cautiva, fácil de encuestar, que se presenta por lo general en camadas anuales y en un espacio común, grandes bases, regimientos.

No deberían desecharse las intuiciones, más literarias que científicas, de grandes pensadores que hicieron "parasociología": Aristóteles cuando liga la caballería a la aristocracia, y la infantería o la "gente de mar" a la democracia; Gustave Le Bon a propósito de multitudes, masas y pánico; José Ortega y Gasset, Julián Marías y Jaime Perriau sobre generaciones; y, ¿por qué no?, Ezequiel Martínez Estrada y Juan José Sebrelli.

Por tratarse de un arma joven, la Fuerza Aérea permitirá investigar mejor que otras el nacimiento de una profesión y, más aún, de una institución. Por estar abierta a nuevos desarrollos tecnológicos facilitará también estudios sobre la problemática del cambio, o de la gestación de doctrina, entre otros temas. Sumado a la temática anterior, se vislumbra abundante trabajo para la sociología aeronáutica ■

**ESTRUCTURA SOCIAL DE LOS NIVELES DE CONDUCCIÓN
DE LA AERONÁUTICA MILITAR ARGENTINA (1938-1945)**



Publicidad del Ejército Argentino, *Boletín de Informaciones Aeronáuticas*, 1944

Por el Comodoro “VGM” (R) OSCAR LUIS ARANDA DURAÑONA

Aviador militar de caza, diplomado en Estado Mayor, licenciado en Sistemas Aéreos y Espaciales (Instituto Universitario Aeronáutico). Director de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina; Miembro de Número del Instituto de Historia Militar Argentina, Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay e integra el Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia. Se desempeñó como jefe de la VI Brigada Aérea en Tandil; agregado aeronáutico a las Embajadas Argentinas en Francia, Bélgica, Holanda e Israel; jefe del Departamento Organización y Doctrina del EMGFAA; jefe del Departamento Planes y Programas del Comando Operaciones Aéreas; jefe del Escuadrón Mirage V. El Congreso Nacional lo condecoró por su participación en el conflicto de Malvinas; y el gobierno de Francia le confirió la Orden del Mérito por su actuación en aquel país. Autor de novelas y libros sobre historia aeronáutica, fue galardonado con premios y menciones en distintos concursos literarios. Este trabajo fue presentado en el II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina, organizado por la DEH en 2012.

INTRODUCCIÓN

Objetivo

Analizar las referencias personales y profesionales de los integrantes de los primeros veintidós Cursos de Aviación dictados en la Escuela Militar de Aviación entre 1912 y 1937, a efectos de hallar rasgos demográficos comunes que permitan esbozar patrones de conducta y el perfil sociológico institucional de los comienzos de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), tercera rama de la Defensa Nacional.

Antecedentes

La Aeronáutica Militar se remonta al 10 de agosto de 1912, cuando se creó la Escuela de Aviación Militar¹, en El Palomar (Buenos Aires). Desde esa fecha y hasta 1915, bajo la dirección técnica del Aero Club Argentino, se impartieron tres cursos de vuelo. Veinticuatro oficiales del Ejército se graduaron de aviador militar. En los cinco años siguientes, debido a las restricciones impuestas por la Primera Guerra Mundial, se dictó solo un ciclo de clases, del que egresaron doce más.

En razón de que en esta primera época aún no se había reglamentado el régimen de carrera, los oficiales que obtenían el brevet debían regresar a su unidad de origen y cumplir las exigencias del arma de ingreso: Infantería, Artillería, Caballería. Periódicamente, eran convocados en El Palomar para mantener su aptitud de vuelo².

El 23 de febrero de 1920 se creó el Servicio Aeronáutico del Ejército. A instancias del primer director, coronel Enrique Mosconi, se impartió el quinto curso de aviadores. En 1922, se formó el Grupo N.º1 de Aviación como un medio para que los aviadores tuvieran un destino permanente. A partir de ese momento, los programas se regularizaron y, a un ritmo de diez a quince oficiales por año, los efectivos se fueron incrementando a medida que adquirían nuevas máquinas y aumentaban las unidades de aviación³.

El 4 de mayo de 1927, el Servicio Aeronáutico fue promovido a la categoría de dirección general. Siguió en aumento el número de aviadores hasta que, en octubre de 1935, se dio el paso más esperado. Se votó la Ley 12257, que promulgó el Escalafón de Oficiales del Arma de Aviación. Los hombres del aire constituyeron un arma independiente dentro del Ejército y obtuvieron su propio sistema curricular. En el Colegio Militar se creó la Sección Aeronáutica. Por esto, desde 1936, los cadetes que deseaban seguir esa especialización, después de someterse al examen médico correspondiente, pudieron abrazar su vocación desde el primer año⁴.

En 1937, la Escuela de Aviación ocupó las modernas instalaciones levantadas en las afueras de Córdoba. Además, la conducción superior de la Aeronáutica sufrió mutaciones: primero, se convirtió en un Comando de División Aérea; después, en un Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército; y, por último, en un Comando de Aviación, dependiente directamente del inspector general del Ejército⁵.

Detrás de las sucesivas reestructuraciones se movían las inquietudes e intereses de numerosos segmentos de la Nación, que veían con inquietud que el mundo se acercaba a marcha forzada hacia una nueva conflagración mundial. Con el precedente de la Guerra Civil que se libraba en España, se avizoraba que, en el inminente conflicto, la aviación sería el factor determinante no ya de la victoria, sino de la supervivencia de la población. Por esa causa, desde los sectores más disímiles, se reclamaba que la Argentina siguiera el camino emprendido hacía décadas por otros países: constituir a la Aviación Militar en una fuerza armada independiente, equivalente a la Marina y al Ejército.

En 1943, una revolución puso fin al gobierno del presidente Ramón S. Castillo. El coronel Juan D. Perón, en la Secretaría del Ministerio de Guerra, recibió en privado las quejas e inquietudes de los

¹ El decreto fue firmado por el presidente de la Nación, Dr. Roque Sáenz Peña, y refrendado por el ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, según la copia fotostática publicada por Ángel M. Zuloaga en *La victoria de las alas*, Buenos Aires, Ed. El Ateneo, 1957, págs. 56 y 57.

² “Reglamento de la Escuela de Aviación Militar”, Decreto S/N.º del 14 de septiembre de 1912, *Boletín Militar*, 2.ª Parte N.º703, Buenos Aires, Edición EA, 1912.

³ Dirección de Estudios Históricos, *Fuerza Aérea Argentina - Síntesis histórica*, Buenos Aires, Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2003, pág. 27.

⁴ Ídem, págs. 28 a 30.

⁵ Ídem, pág. 31.

aviadores. Su respuesta fue alentadora: prometió apoyar los proyectos de la autonomía institucional y designó un equipo a cargo del futuro brigadier mayor César R. Ojeda, para trabajar en el proyecto⁶.

A comienzos de 1944, se creó el Comando en Jefe de Aeronáutica Militar con igual rango que el Comando en Jefe del Ejército, aún en la órbita del Ministerio de Guerra. A partir de marzo de ese año, la Escuela de Aviación funcionó con todos sus cursos en Córdoba y se disolvió la Escuadrilla Aeronáutica que existía desde 1936 en el Colegio Militar de la Nación. El 1 de julio de 1944, se aprobó el Escalafón del Personal Militar Superior de la Aeronáutica Militar, fecha clave de la separación definitiva⁷.

Por Decreto 288/45 del 4 de enero de 1945, comenzó a funcionar la Secretaría de Aeronáutica, subordinada en forma directa a la Presidencia de la Nación; y, dentro de ella, la Fuerza Aérea Argentina como tercera fuerza armada⁸. El proceso había insumido treinta y dos años.

Marco teórico

Antes de incursionar en el análisis del listado de los aviadores militares, es preciso recordar que, en los grados iniciales de la carrera, los oficiales carecen de gravitación en las decisiones superiores. Por esa causa, para determinar la estructura social de los niveles de conducción de la Aeronáutica argentina entre 1938 y 1945, estudié los parámetros personales de quienes se incorporaron a la aviación entre 1912 y 1937. Del escalafón histórico disponible, 311 oficiales componían ese universo⁹, en condiciones de influenciar en los niveles de conducción.

Ellos constituyen la lista nominativa que exploré como si se tratara de los habitantes de una localidad. Mediante la aplicación de las técnicas estadísticas del método de la demografía histórica¹⁰, confeccioné una base de datos con la siguiente información: ascendencia de los apellidos, fecha y lugar de nacimiento y de fallecimiento, tiempo vivido, composición familiar, estado civil y cantidad de hijos, arma original y especialidad dentro de la aviación, y la máxima jerarquía alcanzada.

Por analogía, obtuve promedios que, ponderados y comparados con los elementos censales para la población general, me permitieron encontrar similitudes y diferencias. Por acumulación de coincidencias, efectué inferencias de conductas personales e institucionales.

La psicología institucional estudia las interacciones humanas que se dan dentro de una agrupación, no en función de los individuos o de los pequeños grupos que participan en ella, sino tomando en cuenta la organización con relación a la estructura total. Se parte del paradigma de que las personalidades de los integrantes dotan de cierto estilo a las entidades; así como inversamente, el pertenecer a un organismo acentúa o no algunos rasgos de la forma de ser individual¹¹.

Por ejemplo, la práctica del vuelo militar requiere aptitudes psicofísicas más exigentes que las de aquellos que se dedican a otras disciplinas castrenses. Estas competencias personales se desprenden de las características de las máquinas aéreas y de las funciones que cumplen: volar es una actividad riesgosa, reservada para un número reducido de personas; y sus efectos (observaciones y ataques desde el aire) pueden causar daños de tal gravedad que no guardan ninguna relación con los medios empeñados en producirlos.

Por otro lado, las aeronaves siempre fueron aparatos sumamente costosos y vulnerables, cuya operación requirió de un complejo sistema de apoyo técnico y logístico. Sin embargo, las ventajas tácticas y estratégicas que aportaron a los ejércitos, desde un principio, las convirtió en un factor decisivo para definir la suerte de las batallas¹².

En pocas palabras, los operadores de estas máquinas, es decir, los aviadores, además de ser fisiológica y anímicamente sanos, deben tener rapidez de reflejos, excelente coordinación

⁶ Ídem, pág. 32.

⁷ Ídem, pág. 33.

⁸ Ídem, pág. 34.

⁹ «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», *Escalafón Histórico - Cuerpo de Comando (1912-2010)*, Tomo VII, Buenos Aires, Ed. Dirección de Estudios Históricos FAA, 2011.

¹⁰ Louis Henry. *Manual de demografía histórica*, Barcelona, Editorial Crítica, 1983.

¹¹ Aída Aisenson Kogan. *Introducción a la psicología*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1996, pág. 368.

¹² *RAC-01 Doctrina Básica de la FAA*, Buenos Aires, Edición FAA, 1999, pág. 34 (AHFAA).

psicomotora, probado arrojo personal y natural predisposición, más intuitiva que estudiada, para entender los fenómenos físicos y tecnológicos involucrados en el vuelo mecánico.

A tales cualidades, propias del medio y del ámbito en que operaban, debo añadir un factor puramente subjetivo, originado por la simple coincidencia de que la difusión del uso bélico de la aviación ocurrió en plena Primera Guerra Mundial. La conmoción que causó un fenómeno social de esa naturaleza hizo que las primeras hazañas de los aviadores, tal vez exageradas por la prensa, avivasen el imaginario popular. Los protagonistas de los combates aéreos se transformaron en ases y fueron elevados a la categoría de modernos paladines. Sin buscarlo, las primeras generaciones de pilotos, más allá de la aceptación conciente de los peligros que afrontaban, en su forma de ser, recibieron la impronta de la admiración que suscitaba el solo hecho de volar.

Para confeccionar la base de datos, consulté los legajos personales en los Archivos Históricos del Ejército y de la FAA. Por similitud, preparé la lista nominativa de acuerdo con la preceptiva enseñada por Louis Henry. En tanto, las inferencias y conclusiones las obtendré cotejando la información lograda con las apreciaciones del profesor norteamericano Robert A. Potash¹³ y del argentino, doctor en sociología, José Luis de Imaz¹⁴.

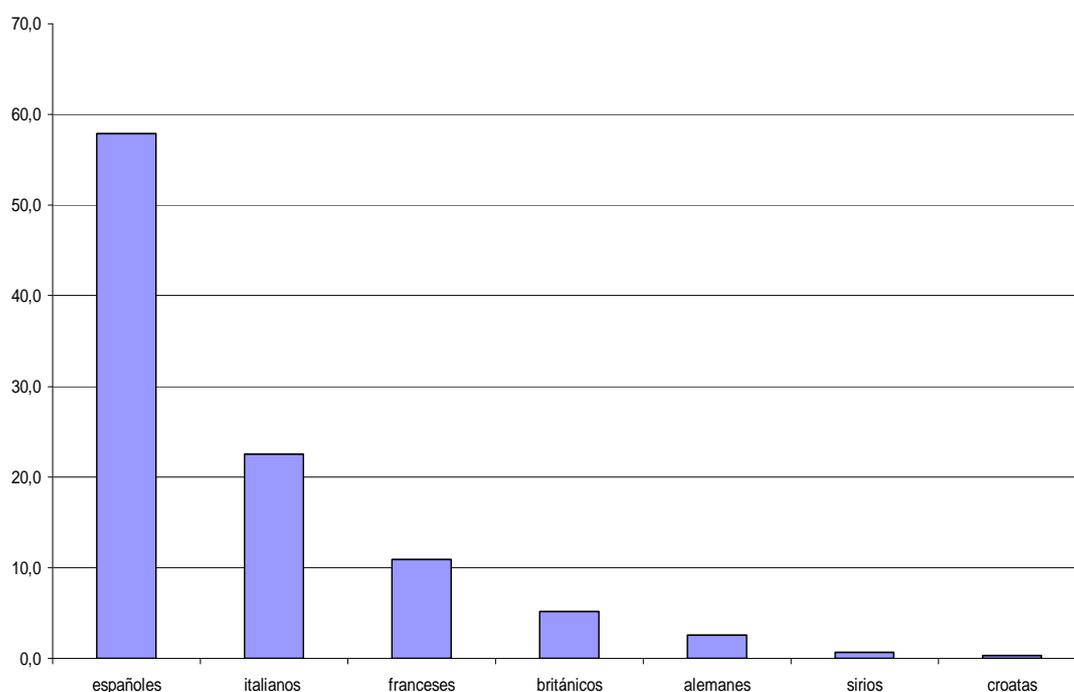
DESARROLLO

Origen de los apellidos

Previo a discutir la proveniencia de los apellidos, dejo asentado que de los 311 casos considerados, solo cuatro oficiales nacieron en el extranjero: Eduardo Ruiz en España, Isidoro Grün en Austria, Gustavo Tornquist Campos en Francia, y Mario Novazio en Italia. El resto de ellos, es decir el 98,7%, eran argentinos, hijos de inmigrantes de primera o de segunda generación.

Con relación a los apellidos, en el gráfico se aprecia la preponderancia de origen latino sobre el británico o el germano. Sin dejar de reconocer que hubo algunos casos, como Rawson Bustamante o Álvarez Reynolds, que pudieron tener ambas ascendencias, no es desacertado afirmar que más del 90% de los hombres objeto de mi estudio tenían raíces latinas: 57,9% españoles, 22,5% italianos y 10,9% franceses.

Procedencia de los apellidos en porcentajes



¹³ Robert A. Potash. *El Ejército y la Política en la Argentina, 1928-1945*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1985.

¹⁴ José Luis de Imaz. *Los que mandan*, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1965.

El 7,7% de los componentes de la lista tenían apellidos alemanes o británicos (muchos de estos últimos, irlandeses); dos eran descendientes de sirio-libaneses; y uno, de croatas. Por ser católica, apostólica y romana, la religión sostenida por la Nación Argentina de esa época, se supone que tanto la mayoría como la minoría de los 311 oficiales incluidos en mi análisis confesaban esa fe.

De acuerdo con lo expresado, a los fines de esta monografía me detendré a revisar las características culturales, sociales y psicológicas masculinas de los hombres latinos sudamericanos por haber sido los que predominaron entre los aviadores militares e interactuaron con los rasgos castrenses preexistentes en el Ejército y que, en definitiva, modelaron la forma de ser institucional del inicio de la Fuerza Aérea Argentina.

En esencia, la conducta de los latinos no difiere demasiado de los restantes hombres. Sin embargo, a los radicados en América, además de su adhesión a los valores morales transmitidos por la herencia hispano-católica, se les debe agregar la sensación de desarraigo que habrá significado para sus mayores cruzar el Atlántico en busca de mejores horizontes.

A los nacidos y criados en la Argentina, le sumaría dos factores que los distinguen de otros países hermanos de Sudamérica. Factores que, por el aislamiento comunicacional propio del período en estudio, entre 1940 y 1950, con seguridad tenían más vigencia que en la actualidad. Estos argentinos, en particular porteños y bonaerenses, constituían una mayoría de ascendencia europea, sin competencia con pueblos aborígenes, prácticamente extinguidos en esa época, ni con minorías inmigradas de otras nacionalidades. Además, debido a la ubicación geográfica del país, la influencia de las sociedades más evolucionadas de proveniencia era débil o nula. Por lo menos hasta la década de los cincuenta, los argentinos carecieron de vecinos más avanzados que les hicieran modificar sus paradigmas, como podría ser el caso de los mexicanos con relación a los estadounidenses.

Con respecto a las características de la personalidad masculina, en general, se acepta que el latinoamericano tiene acentuada la faceta, vulgarmente, conocida como "machista": ambicioso, asertivo, analítico, competitivo, individualista, dominante y agresivo. En consecuencia, prefiere el razonamiento distanciado, que toma en cuenta la ley, pero la sabe hecha por otros hombres; por lo tanto, sujeta a errores y pasible de cambios.

Si bien la tradición religiosa traba las decisiones con barreras morales, al poner en juego la lógica deductiva, resuelve esa clase de dilema diferenciando con facilidad la ley de la moralidad. Por un principio de justicia, adjudica prioridad a sus convicciones por encima de los dictados legales.

Otro rasgo del hombre latino es que, sin ser una masa homogénea y monolítica, por siglos su voz ha enmudecido a la de la mujer. No obstante, entre ellos, callan y hasta consienten. Obedecen a pautas gregarias. El integrante masculino de cualquier grupo organizado toma como un hecho que los miembros de más rango tienen derecho a definir cómo son realmente las cosas. Cumple con su palabra, la sostiene y la defiende¹⁵.

Ascendencia de los padres

Solo en 93 legajos de la lista nominativa, encontré referencias sobre la nacionalidad de los padres; 12 de los 93 oficiales (13%) eran hijos de padre y de madre extranjeros; 28 (29,3%) tenían solo uno de sus progenitores inmigrante (de estos 28, resulta de interés destacar que 22 eran hombres); entretanto, los 53 (57,6%) casos restantes eran hijos de padre y de madre oriundos del país, que equivale, por los menos, a la segunda generación de argentinos.

Lugares de origen en porcentajes

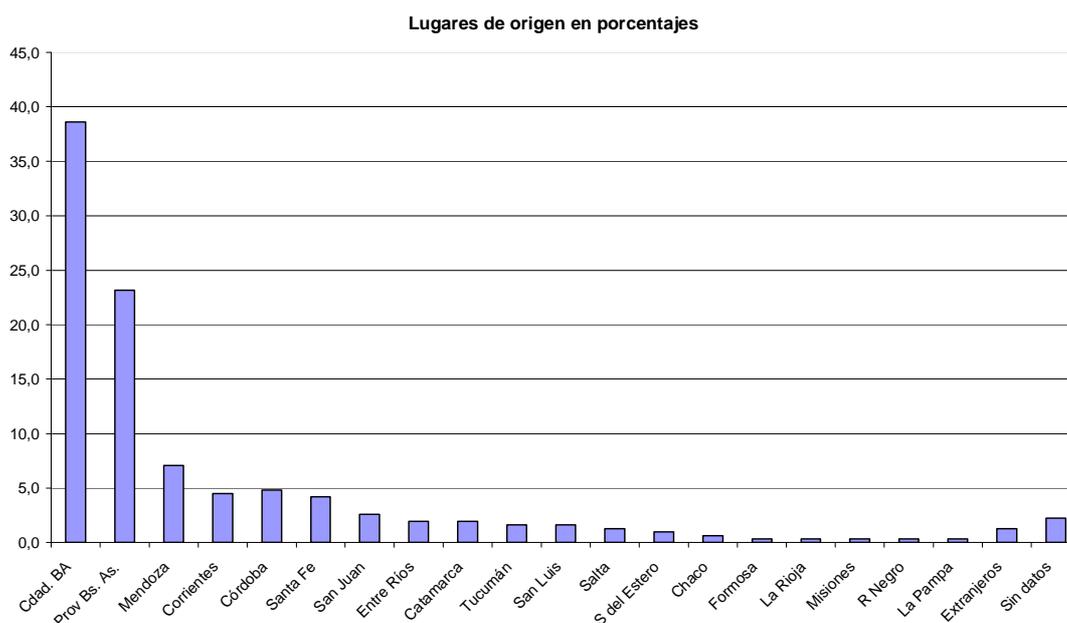
De los 311 integrantes de la lista nominativa en estudio, por una evidente razón de proximidad al Colegio Militar donde ingresaron, 120 (38,6%) pertenecían a la ciudad de Buenos Aires y 72 (23,2%) a la provincia homónima. En orden cuantitativo, seguía la provincia de Mendoza con 22 aviadores que, sumados a los 8 sanjuaninos, constituían casi el 10% del total.

¹⁵ Alfredo Mirandé, traducido por Moisés Silva. *Los hombres latinos y la masculinidad: un panorama general*, Westview Press, Boulder, EE.UU., 1977, págs. 9 a 28. Recuperado el 12 de octubre de 2007 de www.publicaciones.cucsh.udg.mx.

Semejante afluencia de cuyanos obedeció a la atracción que ejerció, en los inicios de la aviación, el cruce en vuelo de la cordillera de los Andes. Argentinos, chilenos y aviadores de otras nacionalidades, a partir de 1913, comenzaron a frecuentar la ciudad de Mendoza y familiarizar a sus habitantes con el sobrevuelo de las máquinas. En 1914, se produjo el trágico deceso de Jorge Newbery en un accidente aéreo en El Plumerillo. En 1916, la histórica travesía en globo desde Santiago de Chile hasta Uspallata efectuada por el capitán Zuloaga, oriundo de Mendoza, en compañía del ingeniero Bradley. Y, en 1919, la conmovedora historia del teniente Matienzo, de su aterrizaje forzoso en la montaña y la aparición seis meses más tarde de su cadáver congelado en donde se habría quedado dormido tras caminar por lo menos 20 kilómetros.

Después de las provincias centro andinas sigue Córdoba que, por su ubicación mediterránea y la bonanza del clima, fue elegida desde un principio como asiento de las actividades aéreas más importantes y estratégicas del país. En 1927, sobre el camino a Carlos Paz, a 5,5 kilómetros del centro se inauguró la Fábrica Militar de Aviones y, en 1936, en el kilómetro 6,5 de dicha ruta, comenzó a funcionar la Escuela de Aviación Militar. Es probable que si esta medición de los orígenes de los oficiales de la FAA la hubiera efectuado diez años más adelante, en 1947, la proporción de cordobeses hubiera aumentado drásticamente.

La participación de las restantes provincias argentinas guarda relación directa con la cantidad de población y con la distancia a la Capital Federal. Tal vez, por este motivo, en este listado no figuran representantes de las regiones más alejadas como Misiones y Jujuy, ni de las provincias patagónicas de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.



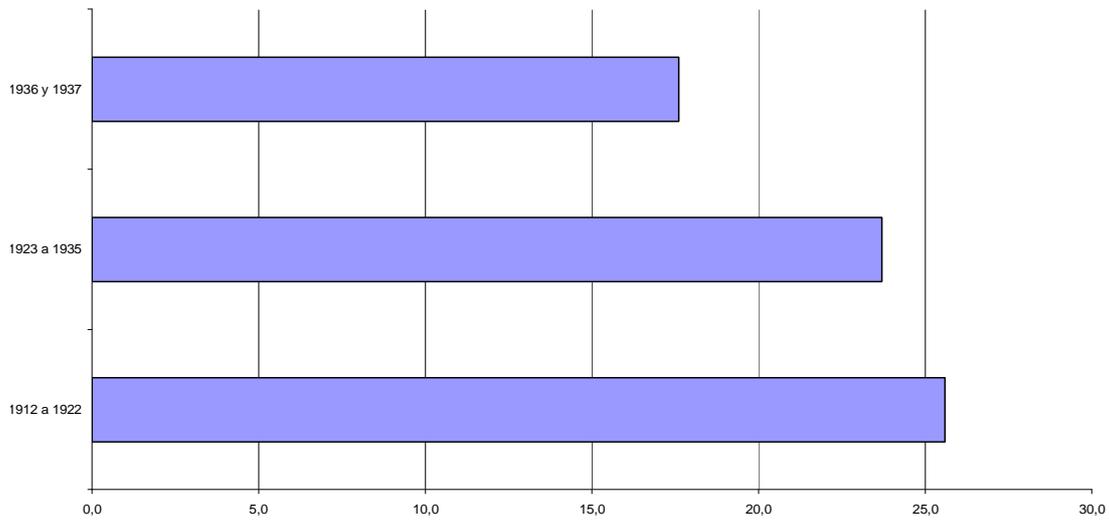
Edad promedio de ingreso en aviación

En el siguiente gráfico se verifica cómo fue disminuyendo la edad promedio de los postulantes a graduarse de aviadores. En la etapa denominada precursora¹⁶, es decir, entre 1912 y 1922, cuando volar era una verdadera aventura y aún no se había normalizado el dictado de los cursos, se permitió el ingreso sin exigencia de edad.

Al constituirse el Servicio de Aeronáutica, merced a la experiencia recogida en la Primera Guerra Mundial, se modificó la reglamentación. Se bajó a un año la obligatoriedad de prestar servicio en el arma de origen antes de realizar el curso de aviador. Esta situación se mantuvo estable hasta 1935 en que se creó el Arma de Aviación y la Sección Aeronáutica en el cuerpo de cadetes del Colegio Militar.

¹⁶ *Boletín Aeronáutico Público*, N.º2100, "Instituyendo los títulos de Precursor, Benemérito y Benefactor de la Aeronáutica Argentina", Ley 18559 del 21 de enero de 1970 (AHFAA).

Edad promedio de ingreso a la aviación



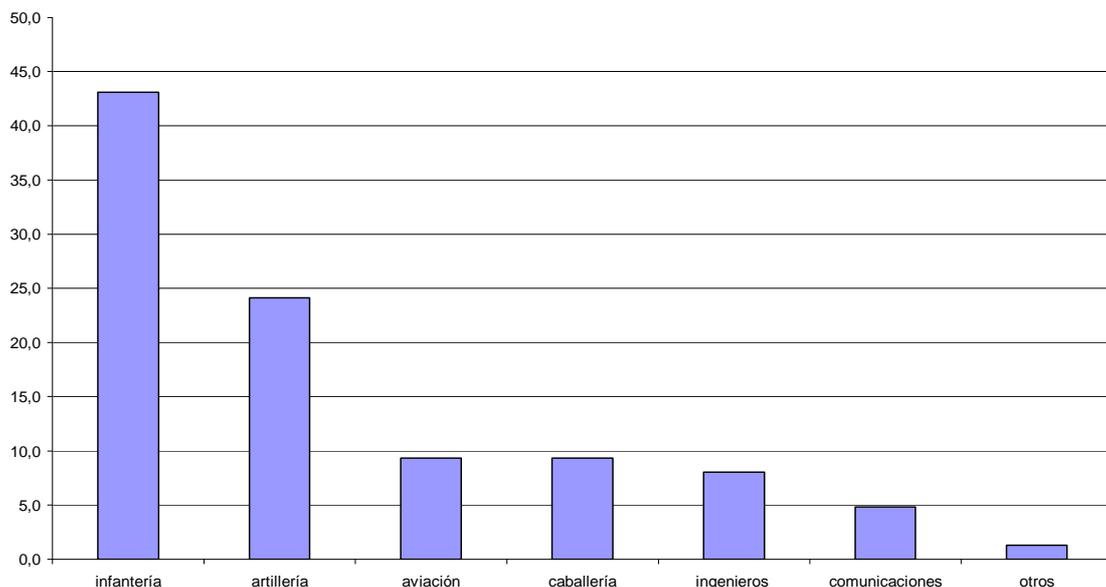
A partir de 1936, la edad de inicio disminuyó a 17,6 años que correspondía a los alumnos que comenzaban el primer curso en cualquiera de las armas del Colegio, con lo cual, en 1938, la edad promedio de los 222 oficiales que aún permanecían en actividad alcanzaba a los 30,8 años de edad.

Armas de proveniencia en porcentajes

En la lista nominativa, de 311 hombres que abrazaron la carrera de Aviación en el Ejército Argentino entre 1912 y 1937, prácticamente la mayoría era infante. En efecto, los 134 representantes del arma de Infantería componían el 43% del total. Si se descarta el 9% (29 oficiales) que se incorporó directamente al arma de Aviación, la proporción se elevaría casi al 48%.

En orden cuantitativo, a los infantes les seguían 75 artilleros, que significaban un 24%, casi un cuarto del total. Valor considerable que pudo haber trasladado, al seno de la Aviación, la tradicional rivalidad entre estas dos ramas. En especial, la distinta concepción del papel que debían jugar los aviones en la estructura de la Defensa Nacional.

Armas de proveniencia en porcentajes



En ese sentido, es oportuno recordar que los artilleros le atribuían a las máquinas aéreas la «*misión especialmente científica de [...] ser el ojo de la artillería, el más precioso y eficaz colaborador del cañón, además de la observación en general y de la transmisión de órdenes*»¹⁷. Por su parte, los infantes, leales al modelo germano, subordinaban el empleo de la aviación a la maniobra terrestre por considerar que su fin principal era apoyar el asalto por tierra de las líneas enemigas¹⁸.

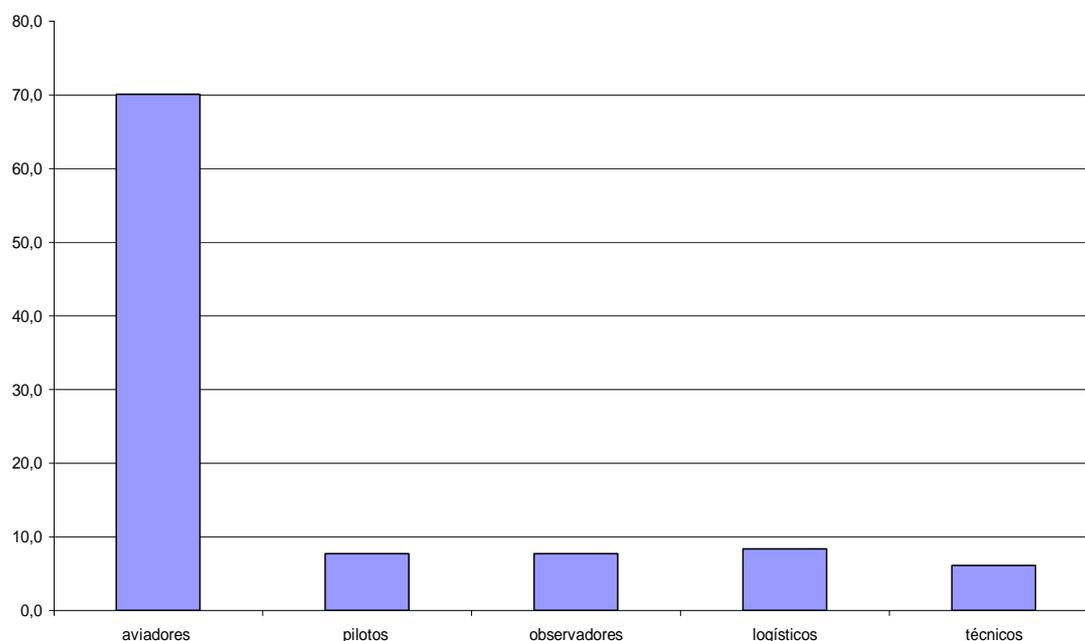
En el periodo en que se gestaba el futuro de la FAA (1938-1944), la participación de los oficiales de Caballería, Ingenieros y Comunicaciones en las discusiones doctrinarias debió de ser relativa pues nunca reivindicaron para sí tener un rol definitorio en la suerte de las batallas. Es necesario puntualizar que entre los que optaron por hacerse aviadores, la representatividad de las tres últimas armas citadas era inferior al 10%.

El punto que se debatía, y al que se supone que se adhería el 10% de los aviadores puros, era si la Aviación Militar debía ser, o no, una fuerza armada autónoma. A favor de la independencia pesaba el ejemplo de numerosos países, entre ellos Chile y Brasil, y las teorías preconizadas por el general italiano Giulio Dohuet. En 1921, con decenios de anticipación, Dohuet había vaticinado la capacidad resolutoria de los conflictos por la sola acción de las fuerzas aéreas. «*La guerra del futuro se resolverá en el aire. Los ejércitos y las marinas desempeñarán un papel secundario y auxiliar*»¹⁹.

Especialidades de egreso

Del universo de 311 oficiales que formaron la Aviación Militar del Ejército Argentino entre 1912 y 1937, se recibieron de aviador 218; cifra que importa el 70,1% del efectivo. El 7,7% (24 hombres) accedió al título de piloto militar que se otorgaba en los primeros años a los que no completaban las exigencias del diploma superior. Otro 7,7% optó por la especialidad de observador, que desempeñaban una tarea de gran trascendencia en los aviones de exploración. Estas tres especialidades componían el personal navegante. Por otro lado, los afectados a la logística (8,4%) y a las tareas técnicas (6,1%) cubrían las funciones de apoyo al vuelo, mantenimiento de aeronaves y servicios de las bases.

Especialidades de egreso en porcentajes



¹⁷ Raúl Barrera. "De la guerra actual", *Revista del Círculo Militar*, Año XV, N.º172, abril-mayo de 1915.

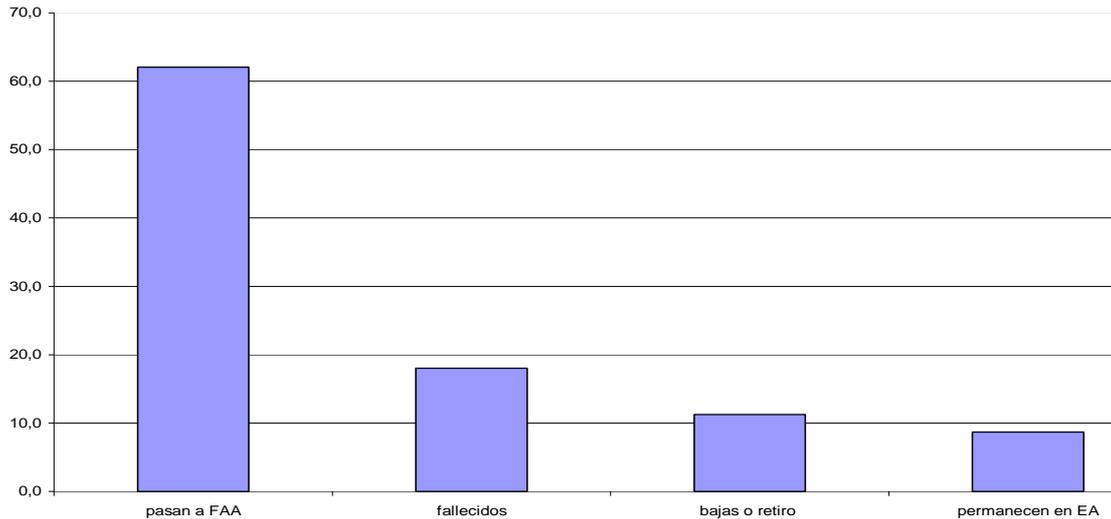
¹⁸ Robert Frank Futrell. *Breve historia de la II Guerra Mundial*, Capítulo 14, México, Editorial Diana, 1980.

¹⁹ En 1931, el Centro Naval publicó en la «Biblioteca del Oficial de Marina», Volumen XI, la obra completa del general Giulio Douhet, *El Dominio del Aire, Ensayo sobre el arte de la guerra*. Escrita en 1921 y reeditada en 1929, poco antes de fallecer el autor, fue traducida al español por los capitanes de fragata argentinos Raúl Masón Lugones y Exequiel del Rivero.

Situación en 1945

En 1945, cuando se creó la Secretaría de Aeronáutica, de los 311 integrantes de la lista nominativa, 193 (62,1%) oficiales sustituyeron el uniforme verde oliva del Ejército por el celeste acerado y pasaron a revistar en las filas de la Fuerza Aérea Argentina.

Situación en porcentajes de los 311 en 1945 al crearse la Secretaría de Aeronáutica

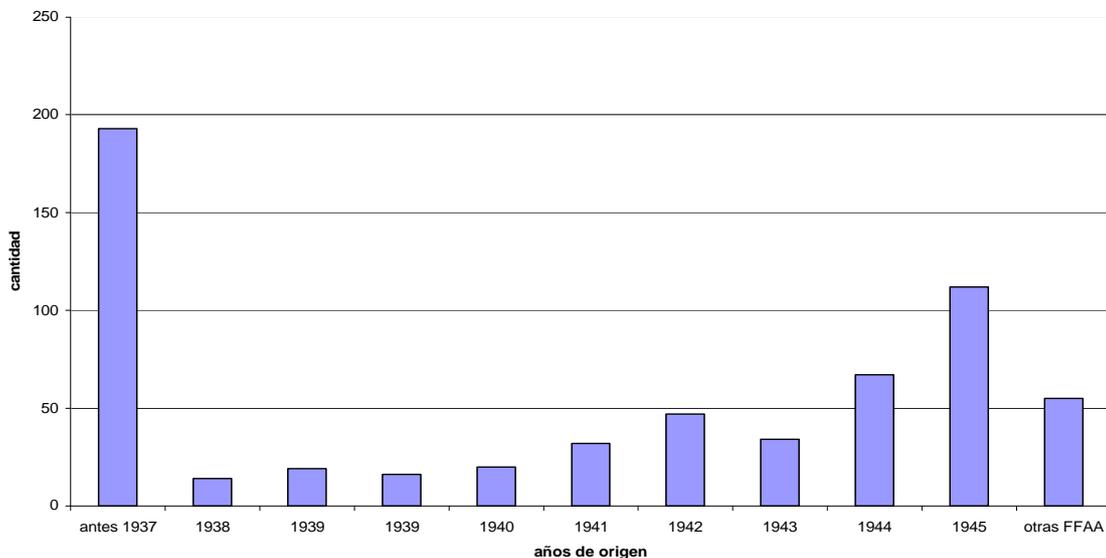


Entre los 118 (37,9%) que no formaron parte de la nueva fuerza, 56 habían fallecido (accidentes y causas naturales); 35 optaron por pedir la baja o irse de retiro con anterioridad; y solo 27 (8,7%) continuaron en el Ejército.

Para apreciar la proporción de esta última cantidad (27), al listado original habría que adicionarle los 351 alumnos que entre 1938 y 1944 ingresaron al Arma de Aviación. Realizada la suma, el universo de oficiales de la Fuerza Aérea Argentina originados en el Ejército Argentino, a fines de 1945, se elevaba a 554 y el porcentaje de los que desistieron de sumarse a la nueva Fuerza bajaba, exactamente, al 4,8%.

Los 351 jóvenes que ingresaron a la Aviación Militar del Ejército Argentino después de 1938, cuando su escuela ya funcionaba en Córdoba, desde el inicio estaban consustanciados con la idea de que, tarde o temprano, serían una institución armada autónoma.

Composición efectivos personal militar superior en 1945



En el gráfico que antecede, se visualiza la composición de los efectivos del personal militar superior del cuerpo de comando que integraron la FAA en su primer año de funcionamiento como fuerza autónoma. De los 604 oficiales: 193 (31,9%) se habían incorporado antes de 1937; 351 (58,1%) ingresaron a la Escuela de Aviación Militar entre 1938 y 1945; y provenientes de otras fuentes de reclutamiento, 60 (9,9%).

Resulta curioso analizar la progresión seguida para conformar los efectivos de los futuros oficiales aeronáuticos entre 1938 y 1945. En los seis primeros años (1938-1943) egresaron 192 subtenientes (31,2%) a un promedio de 32 por camada anual. En 1944, finalizaron 66, ya con el grado de alférez. En 1945, primer año de autonomía de la FAA, recibieron el despacho 112 oficiales; casi el doble de la camada precedente. Los dos últimos cursos fueron de 178 (29,4% de los 604).

En síntesis y en valores porcentuales redondos, el 100% de oficiales de la FAA en el primer año de su vida independiente se dividió según las proporciones de la siguiente tabla:

29%	Ningún contacto con el Ejército
9%	Provenía de otras fuentes
31%	Formación mixta. Comenzó la carrera en la Compañía de Aviación del Ejército y, después, cursó los últimos años en la Escuela de Córdoba
31%	Son los 193 aviadores militares de mayor jerarquía del universo original, sus raíces estaban profundamente arraigadas en el Ejército

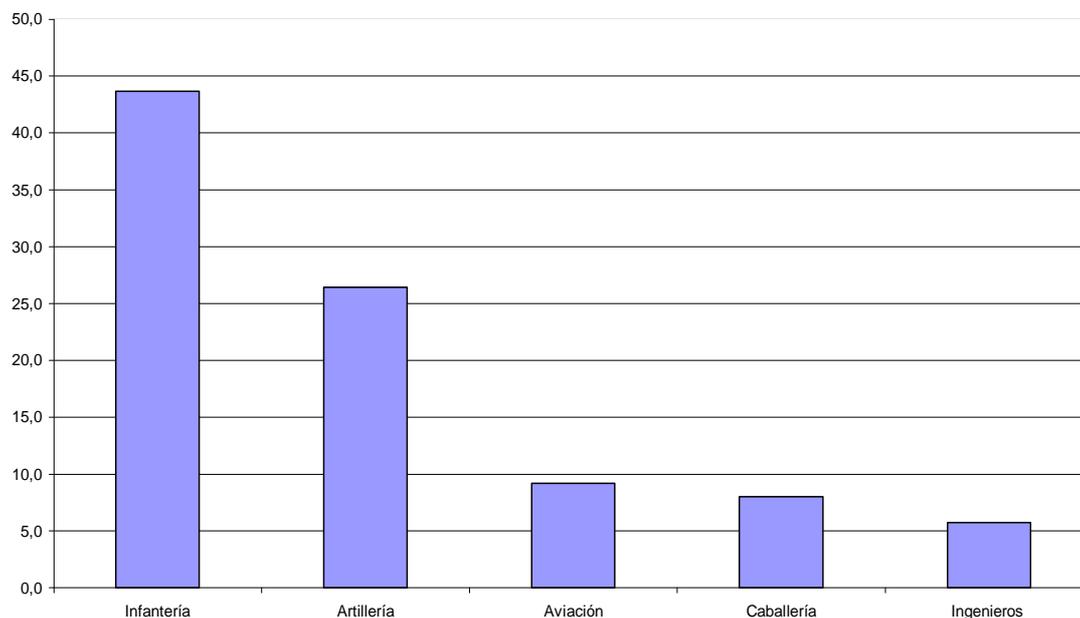
Con respecto a los 193 integrantes de la lista nominativa, todos del Arma de Aviación, es lícito suponer que, como más antiguos, se rebelaron pacíficamente contra sus superiores de las otras Armas del Ejército. Y con el apoyo del secretario de Guerra, impulsaron el movimiento independentista y, como tales, fueron los más interesados en tomar distancia de su antigua Fuerza y definir para la Aeronáutica Militar un perfil institucional diferente.

Máximas jerarquías alcanzadas

Para confeccionar el siguiente gráfico, se consideraron los tres últimos grados superiores: brigadier general, brigadier mayor y brigadier. De los 193 oficiales que ingresaron antes de 1937 y pasaron a formar parte de la FAA, 87 (45%) alcanzaron el rango máximo, con la salvedad de que 71 fueron aviadores militares.

Dentro del grupo que obtuvo esos grados, la participación porcentual de las armas de origen se mantuvo, prácticamente, igual al existente en el arma de proveniencia de los ingresados. La única alteración digna de rescatar es que, con relación a su incorporación, los artilleros subieron de 24 a 26%.

Máximas jerarquías alcanzadas por armas en porcentajes



ESTRUCTURA SOCIAL DE LOS NIVELES DE CONDUCCIÓN
DE LA AERONÁUTICA MILITAR ARGENTINA (1938-1945)

En el siguiente listado detallo la filiación de los 87 oficiales que alcanzaron la máxima jerarquía:

N°	Apellido y Nombre	Nacimiento	Ingreso	Jerarquía
1	ZULOAGA, Ángel María	21-05-1885	15-07-1914	Brig Gral
2	PARODI, Antonio	25-05-1890	15-07-1914	Brig Gral
3	MANNI, Jorge Juan	10-10-1890	01-09-1916	Grl Br
4	DE LA COLINA, Bartolomé	20-10-1894	16-08-1920	Brig Gral
5	CASTEX LAINFOR, Pedro	14-09-1898	16-08-1920	Brig
6	REYES, Aristóbulo Fidel	26-04-1896	28-08-1922	Brig My
7	MARTÍNEZ, Juan Rubén	04-12-1897	28-08-1922	Brig
8	SANGUINETTI, Félix Oscar	24-05-1899	24-03-1923	Brig
9	CASSAZZA, Pablo	16-02-1900	24-03-1923	Brig
10	GRISOLÍA, Héctor Francisco	04-10-1899	14-03-1924	Brig My
11	MEJÍA, Claudio Armando	25-11-1901	14-03-1924	Brig
12	AGUILERA, Eloy Guillermo	25-06-1902	14-03-1924	Brig
13	MURATORIO, Oscar Eduardo Justo	28-02-1900	01-06-1925	Brig Gral
14	SUSTAITA, Edmundo	20-08-1898	01-06-1925	Brig My
15	GARRAMENDY, Juan Luis	07-09-1901	01-06-1925	Brig My
16	LAGOS, Lauro Alejandro	24-10-1904	01-05-1926	Brig
17	HERMANSSON, Gustavo Adolfo	22-04-1905	12-05-1927	Brig Gral
18	SAN MARTÍN, Juan Ignacio	24-08-1904	12-05-1927	Brig My
19	BERNARD, Mario Felipe	17-08-1902	12-05-1927	Brig My
20	BRIZUELA, Luis Ernesto	19-08-1902	12-05-1927	Brig My
21	PIZALES, Raúl Osvaldo	05-08-1905	12-05-1927	Brig
22	LLOSA, Anacleto	17-12-1904	15-03-1928	Brig
23	CIVATI BERNASCONI, Edmundo Hugo	18-12-1906	15-03-1928	Brig
24	FREDES, Aristides Carmen	16-07-1904	15-03-1928	Brig
25	OLMEDO, Ricardo Pedro	22-05-1906	15-03-1928	Brig My
26	MAURIÑO, Carlos Federico	14-10-1906	15-03-1928	Brig Gral
27	DOMÍNGUEZ DÍAZ, Pedro Rosas	27-05-1903	20-03-1929	Brig My
28	VÉLEZ, Francisco José	09-06-1906	20-03-1929	Brig My
29	GUAYCOCHEA, Samuel	07-11-1903	20-03-1929	Brig My
30	OJEDA, César Raúl	14-11-1907	20-03-1929	Brig My
31	DELFINO, Oscar Pablo	03-07-1906	20-03-1929	Brig My
32	RUIZ, Federico Fernando Antonio	13-04-1906	20-03-1929	Brig My
33	CHUECA, Eduardo Tomás	20-04-1905	20-03-1929	Brig My
34	PELUFFO, Ángel Jorge	01-03-1909	25-03-1930	Brig Gral
35	ZINNY, Guillermo	18-02-1906	25-03-1930	Brig Gral
36	JÁUREGUI, Enrique Miguel	22-03-1907	25-03-1930	Brig My
37	ZUMELZU, Feliciano	03-09-1904	25-03-1930	Brig My
38	TRILLO, Francisco	24-11-1905	25-03-1930	Brig
39	RÍOS, Luis Nicolás	14-10-1908	20-04-1931	Brig
40	PÁEZ NÚÑEZ, Víctor Ramón	31-08-1906	20-04-1931	Brig
41	GIBERT, Roberto Antonio	11-12-1909	20-04-1931	Brig
42	GALLARDO VALDEZ, Medardo	08-06-1905	20-04-1931	Brig My
43	OTHEGUY, Juan Bautista	30-11-1905	20-04-1931	Brig My
44	ENEMARK, Kay Juan Germán	11-05-1907	20-04-1931	Brig My
45	CASTRO, Argentino	25-05-1906	20-04-1931	Brig My
46	FERRO SESAREGO, Alberto Nicolás	30-04-1910	20-04-1931	Brig My
47	APICELLA, Horacio Eliseo	17-05-1909	20-04-1931	Brig My

N°	Apellido y Nombre	Nacimiento	Ingreso	Jerarquía
48	AHRENS, Heriberto	14-12-1908	20-04-1931	Brig Gral
49	ROVERE, Osvaldo Mauro	01-09-1913	12-03-1931	Brig My
50	HUERTA, Roberto	07-04-1917	07-04-1931	Brig
51	CORREA, Eduardo Pacífico	25-09-1909	07-03-1932	Brig My
52	ALSOGARAY, Federico Carlos	01-09-1914	03-03-1932	Brig My
53	LLERENA, Baldomero Jorge	27-07-1914	18-03-1932	Brig My
54	GRASSI, Arturo Francisco	28-11-1909	07-03-1932	Brig
55	ACCINELLI, Edgardo Nicolás	28-05-1909	07-03-1932	Brig
56	FERVOR, Aníbal Zacarías	10-06-1910	07-03-1932	Brig
57	PICCIONE, Estanislao Guillermo	07-03-1906	07-03-1932	Brig
58	PALMA, Eduardo José	27-07-1914	03-03-1932	Brig
59	ARENAS NIEVAS, Eduardo Basilio	01-07-1915	15-03-1932	Brig
60	FABBRI, Venancio Enrique	18-05-1909	15-03-1933	Brig
61	CASANOVA, Raúl Héctor	14-12-1910	15-03-1933	Brig My
62	JAUREGUIBERRY, Félix Julio	17-02-1911	15-03-1933	Brig My
63	GARCÍA CUERVA, Carlos	22-06-1911	15-03-1933	Brig My
64	BUSTOS VIDELA, Armando Enrique	06-09-1908	15-03-1933	Brig My
65	GUASCO, César Aurelio	01-10-1912	15-03-1933	Brig My
66	ALEMAN, Manuel Lisardo	09-02-1910	15-03-1933	Brig Gral
67	FABRI, Juan Francisco	29-07-1909	15-03-1933	Brig Gral
68	DE GIÁCOMO, Jorge Rafael	20-05-1917	07-03-1933	Brig
69	ROJAS, Jorge	25-11-1915	07-03-1933	Brig
70	ALSINA, Cayo Antonio	10-03-1914	05-03-1934	Brig Gral
71	CRAIG, Jorge Andrés	10-09-1913	05-03-1934	Brig My
72	RIVARA, Horacio Carlos	17-06-1913	01-02-1934	Brig
73	DEL BOSCO, Virgilio	11-01-1912	01-02-1934	Brig
74	ARMEÑANZAS, Saturnino Gregorio	21-12-1911	01-02-1934	Brig
75	LAIGLE, Alfredo Carlos	26-11-1916	05-03-1934	Brig
76	STREET, Raúl Horacio	13-10-1914	05-03-1934	Brig
77	PEREIRA, Juan Carlos	21-08-1912	1945	Brig My
78	GAU, Enrique Raúl	22-07-1912	01-03-1935	Brig My
79	PONS BEDOYA, Arturo Eduardo	26-04-1913	01-03-1935	Brig My
80	MOHANDO, Plácido	18-06-1912	01-03-1935	Brig
81	GONZÁLEZ FILGUEIRA, Alfredo Roberto	17-01-1912	01-03-1935	Brig
82	LACABANNE, Raúl Oscar	25-07-1914	14-03-1936	Brig My
83	VEDOYA, Alfredo Juan	23-05-1913	14-03-1936	Brig Gral
84	GARCÍA BOLLINI, Ángel Alberto	20-06-1913	14-03-1936	Brig
85	ABRAHÍN, Ramón Amado	02-04-1914	14-03-1936	Brig
86	PARADELO MALCOM, César	28-07-1912	1945	Brig
87	WAHNISH, José Argentino	20-06-1914	1945	Brig

De esta nómina, descarto a los tres primeros porque alcanzaron el generalato con anterioridad a 1945 y, por lo tanto, pasaron a retiro antes de esa fecha, con la debida aclaración de que el general de brigada Manni no quiso formar parte del escalafón de la Fuerza Aérea. El brigadier general De la Colina, primer Secretario de Aeronáutica, se había incorporado a la Aviación en 1920.

Edad de casamiento

Por las deficiencias propias de los archivos, sólo he logrado analizar 97 legajos. Cantidad que, sin embargo, considero suficiente para visualizar una tendencia que se caracteriza por ser análoga a las demás fuerzas armadas argentinas. Las particularidades de la vida castrense de la época (frecuentes cambios de destino, aislamiento de las guarniciones del interior, entre otras) hacían que el 99% de los aviadores militares se casaran.

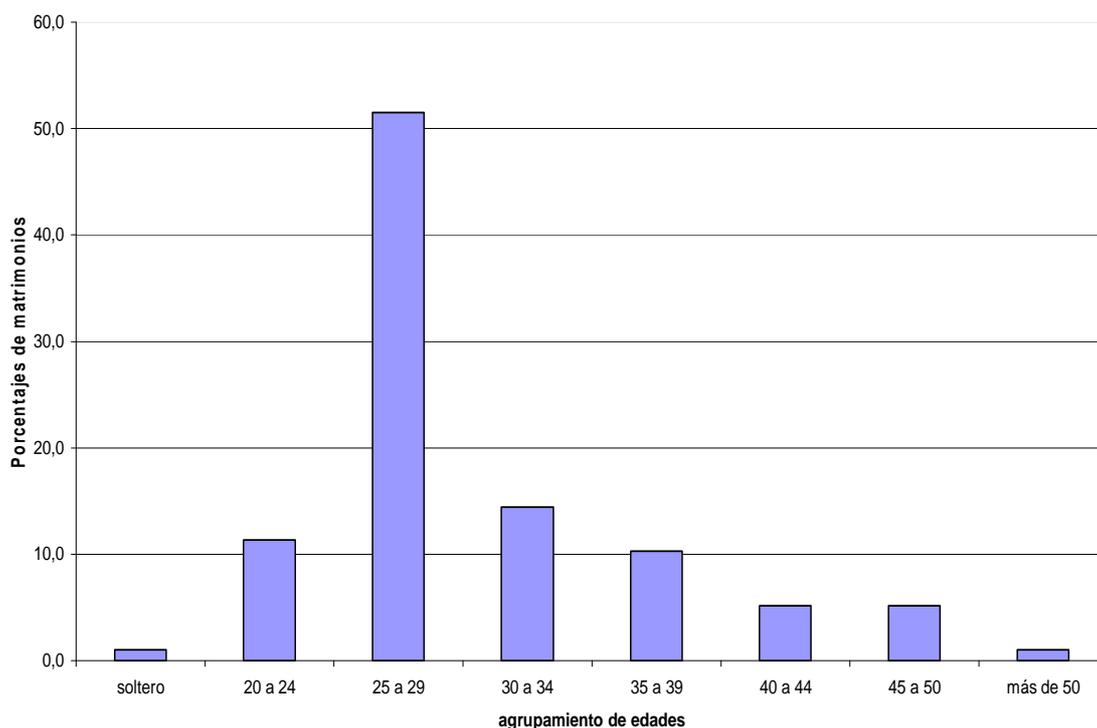
En los casos estudiados, he detectado que hubo un único soltero. El 11% se casó entre los 20 y los 24 años de edad y la mayoría (51,5%) celebró su matrimonio entre los 25 y los 29. De ellos, un aislado subteniente contrajo enlace a los 21, evidentemente para salvar el honor de una novia embarazada, pues al poco tiempo se divorció.

A partir de los 30 años, registré un brusco descenso en el porcentaje de matrimonios. Entre los 30 y 34 años de edad, la cifra era del 14,4%; mientras que, en el próximo rango, 35 a 39, descendía al 10,3%.

En los agrupamientos siguientes, de 40 a 44 y de 45 a 49, los valores se estabilizaron en 5,2% en cada uno. A la manera de una nota de color, dentro de este último segmento ubiqué a un brigadier mayor que se casó a los 49 y falleció a los 52, no sin antes haber tenido un hijo con su esposa.

Después de la cincuentena, encontré apenas un soltero que, al final, se casó o lo casaron a los 53 años de edad, y dos viudos que contrajeron segundas nupcias.

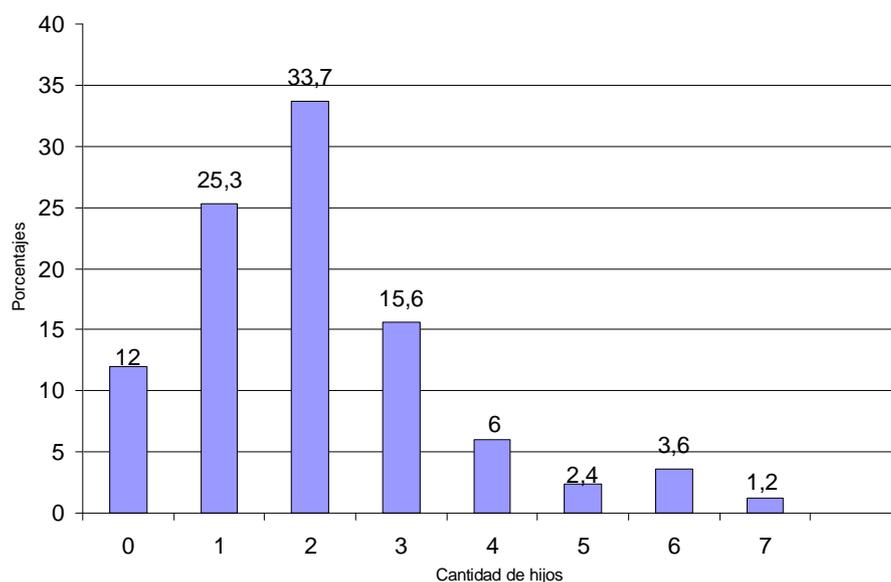
Edades de casamiento, en porcentajes, agrupadas por quinquenios



Paternalidad, cantidad de hijos en porcentajes

Las 83 muestras que he obtenido son insuficientes para realizar una estadística seria. Sin embargo, se puede constatar que existía una fuerte propensión a que las mujeres casadas con los aviadores tuvieran dos hijos. Las familias numerosas con cinco y más hijos eran proporciones inferiores al 6%.

Paternidad, cantidad de hijos en porcentajes



La media aritmética (MA) de una variable estadística es la suma de todos sus posibles valores, ponderada por las frecuencias. Es decir, sobre la base del estudio de una cierta cantidad de legajos ($83 = n$) y de las cifras obtenidas para confeccionar el gráfico anterior, construí la siguiente tabla:

i N.º de hijos	n N.º de casos	$n \cdot i$
0	10	0
1	21	21
2	28	56
3	13	39
4	5	20
5	2	10
6	3	18
7	1	7
	83	171

En donde $MA = 1/n \sum n \cdot i = 1/83 \cdot 171 = 2,1$

Este valor corrobora la tendencia detectada en el gráfico de porcentajes y me permite aseverar que, asumiendo la adhesión a la monogamia de los aviadores militares, el valor de paternidad era sensiblemente inferior a los informados por el Indec como Tasa Global de Fecundidad de las mujeres para 1914 de 5,3 hijos por mujer; y de 3,2 para 1947.

De ser cierta esta apreciación, estaría frente a conductas personales (control de la natalidad) que, en general, son consideradas propias de épocas posteriores a la década de los cuarenta, y distintas a las del paterfamilias con prole numerosa que caracterizaba a los hogares de raíces latinas.

Esta autorrestricción de los aviadores pudo responder a las limitaciones que les imponía el servicio de armas o a las precauciones que ellos tomaban para evitar que, si fallecían en un accidente, no quedara una viuda complicada por la necesidad de tener que criar muchos hijos.

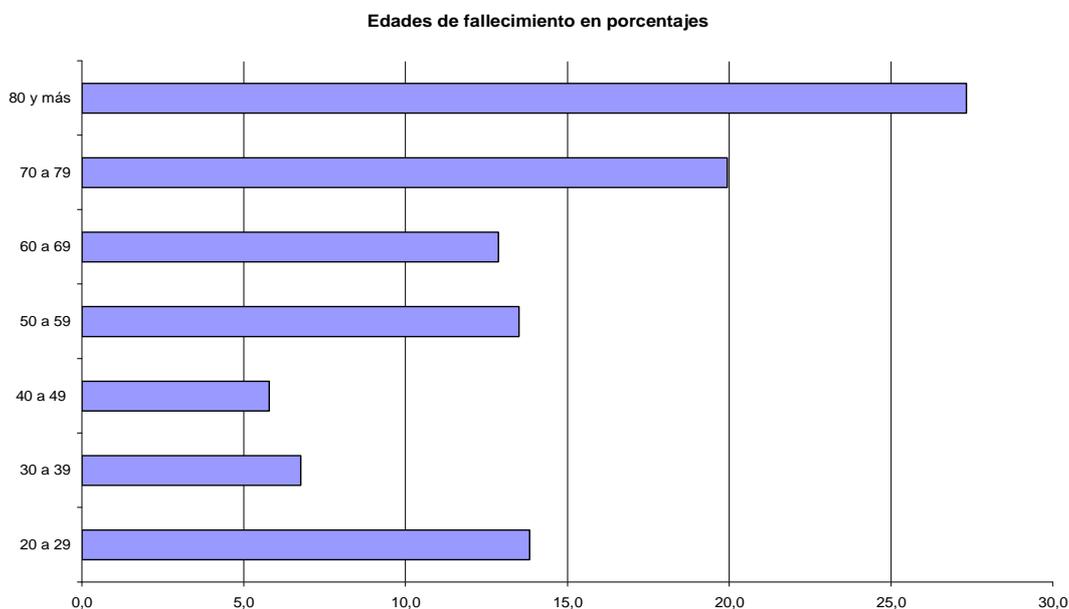
Edad de fallecimiento en porcentajes

De aquel universo de 311 oficiales, tres aún permanecen con vida. Hecha esta aclaración, del gráfico de barras con los porcentajes de fallecidos agrupados por decenios, concluyo que el 40% de los aviadores no alcanzó a vivir los 61 años que era la esperanza de vida de los varones para 1947²⁰. En este elevado índice de mortalidad, destaco los 43 fallecidos en accidentes aéreos entre los 20 y los 29 años de edad, que representan un 13,8% del total.

Otro dato curioso a rescatar es que el 47,3% de los hombres analizados, casi la mitad, superó los 70 años calculados por el Indec como esperanza de vida de los varones en el censo del 2001. De hecho, el 27,3% superó los 80 años; tres de ellos sobrepasaron el primer siglo de existencia.

Además, llama la atención cómo se duplica la mortalidad entre 40/49 y 50/59 años: del 5,8% sube al 13,5. Ese incremento obedecería a que en ese rango de edad los oficiales comúnmente se retiraban del servicio activo, y ese cambio de hábitos –casi siempre traumático– provocaba un descenso en las defensas del organismo.

Resulta evidente, también, que quienes superaron esa etapa franquearon la barrera de la población longeva del país.



Meses de fallecimiento en porcentajes

A título de estudio grafiqué con una curva los porcentajes de muertos en cada mes del año. Por la simple razón de que los períodos anuales de instrucción militar comienzan en marzo, he colocado en primer lugar el valor correspondiente a ese mes.

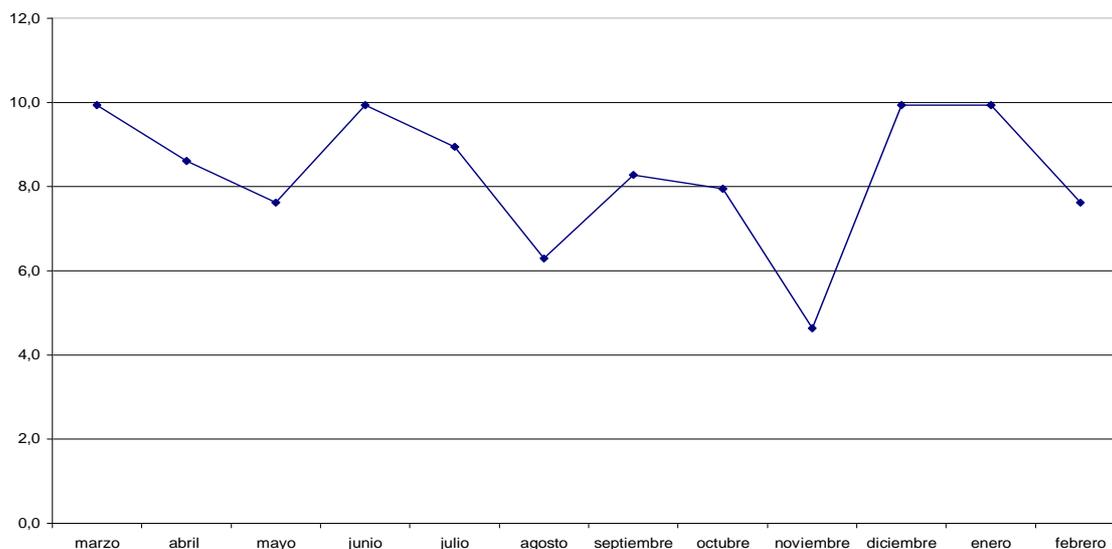
A primera vista observé que el ciclo anual comienza con un pico de muertes debido, tal vez, a que el reinicio de las actividades los sorprendía faltos de entrenamiento. Por el contrario, los valores más bajos ocurrieron en noviembre, cuando se supone que el aviador está en la plenitud de su capacidad operativa.

En los meses invernales, comprobé que se produjo otro aumento de muertes. Quizás por las malas condiciones meteorológicas para el vuelo; y, en los más ancianos, a consecuencia de los rigores climáticos.

De igual modo, diciembre y enero parecen haber sido los meses más fatales. Atribuyo los decesos a que en esta época las personas mayores sufren más la soledad pues sus familiares parten de vacaciones. El calor tampoco es un buen acompañante para los viejos.

²⁰ Recuperado en noviembre de 2007 de www.indec.mecom.ar, “Indicadores demográficos”.

Meses de fallecimiento en porcentajes



Composición de las Fuerzas Armadas en 1945 según otros autores

El norteamericano Robert A. Potash afirma que no existen estudios demográficos suficientes acerca del origen de los oficiales del Ejército Argentino. De todos modos, sobran evidencias para aceptar que, a partir de la década de los veinte, el cuerpo de oficiales reflejó el carácter de crisol de razas de la sociedad en su conjunto, producto de la absorción de las masas inmigratorias que habían comenzado a llegar desde medio siglo antes.

Entre 1917 y 1928, el 40% de los 35 oficiales promovidos a la jerarquía de general de brigada eran argentinos de primera generación, y habían nacido en la década de 1880. El Ejército se les habría presentado a estos hombres como una opción para consolidar su identidad argentina y como un medio de ascenso social. Un tercio o más eran hijos de inmigrantes y, quizás, un cuarto estaba formado por nietos de abuelos que habían arribado a estas tierras en la primera mitad del siglo XIX.

En el período comprendido entre las grandes guerras mundiales (1919-1939), la sociedad argentina fue escenario de dos fenómenos que influyeron en las FF.AA. y, con seguridad, en los aviadores militares. Primero, el crecimiento industrial que, luego del impulso recibido a principios de la década de 1920, se debilitó al acercarse la crisis de 1930; y se revitalizó con un tinte nacionalista a partir de 1932, en el gobierno del presidente Justo y gracias a la obra pionera del general Mosconi y sus seguidores.

El segundo fenómeno está vinculado con el primero y tiene que ver con el proceso de urbanización que implicó la radicación de las industrias. La concentración de los trabajadores fabriles en las ciudades dio lugar a que se organizaran los movimientos obreros. Al influjo de lo que estaba ocurriendo en los países más avanzados, estas organizaciones tentaron a supuestos defensores de los derechos de los trabajadores que, en el fondo, perseguían fines ideológicos distintos a los sustentados por los militares²¹.

El autor argentino José Luis de Imaz sostiene que, a partir de 1932, primaba en el Ejército «una idea profesionalista, absolutamente prescindente de la política partidaria». La adhesión a este principio de no injerencia en política de las FF.AA. prohió el advenimiento de una «democracia que funcionó mediante mecanismos que eran su más flagrante negación».

La deformación de los sistemas institucionales acaecidos en la década de los treinta abrió el camino al período consecuente, inaugurado el 4 de junio de 1943, llamémoslo de mesianismo corporativo, en el que se formalizó la “mancomunidad de intereses” entre el titular del poder formal y el de las Fuerzas Armadas. El líder encarnó los objetivos supremos de la Nación que los militares habían jurado defender hasta perder la vida.

²¹ Robert A. Potash. *El Ejército y la política...*, óp. cit.

La Fuerza Aérea nació en 1945, casualmente, por obra y decisión del general Perón, con unos cuadros superiores que aún guardaban los valores de sólida instrucción germana recibida a comienzos de siglo. Instrucción que les había inculcado el modelo prusiano y sus valores militares de disciplina y sumisión al poder legal sublimados en la persona del káiser.

Por ejemplo, los generales aún en actividad en 1943 habían egresado del Colegio Militar entre 1900 y 1910, en pleno auge de la influencia alemana y de sus valores. Sin embargo, el ascendiente de ese modelo menguó con rapidez entre los oficiales que egresaron luego de 1920, tras el fracaso militar germano en Europa²².

Otros conceptos que he recogido sobre el mismo tema son ciertas consideraciones que figuran en el sitio oficial del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. En coincidencia con los valores que obtuve con mi estudio y con los de los autores citados, el INDEC afirma que el ritmo de crecimiento de la población argentina alcanzó su máximo nivel hacia la década del centenario.

El crecimiento del 30/1000 bajó, a partir de 1930, hasta llegar al 20/1000 después de 1945. En el área metropolitana, entre 1914 y 1930, al crecimiento vegetativo se sumó el aumento de la inmigración por ser el principal centro industrial. Por esa causa, Buenos Aires fue el único conglomerado que subió hasta promediar el siglo XX y superó con creces la media del país.

Además de ese aumento, en Buenos Aires fue donde primero se afianzaron los sectores medios de la población, en especial después de 1916. El acrecentamiento de los estándares de vida promedio explica la merma en la tasa de natalidad a valores inferiores al 30/1000, considerado como un indicador de quienes utilizan controles artificiales de la natalidad. Uno de los factores que contribuye a develar el porqué del precoz descenso de la fecundidad es el efecto indirecto que provocó la inmigración europea. Y también, el aumento de la instrucción en la mujer.

CONCLUSIONES

«Hay una ley que se aplica en todas las actividades humanas: La necesidad crea al medio», sostenía el coronel Enrique Mosconi en la “Introducción” del primer boletín del Servicio Aeronáutico del Ejército publicado en 1920. El concepto aludía a la interacción que existe entre la necesidad de cumplir con una determinada función y los organismos que se crean para satisfacer dicha necesidad²³. En este caso, Mosconi se refería al desarrollo de la aviación argentina.

Por carácter transitivo, afirmo que la función hace a los medios que se requieren para cumplirla; y éstos, a su vez, a los hombres que los operan y dirigen, y al carácter institucional del organismo que los agrupa. Esa fue la premisa que asumí al definir el objetivo de esta monografía con la que trato de determinar los factores demográficos que pudieron haber interactuado con la función que cumplía la Aviación Militar para modelar el perfil psicológico institucional de la Fuerza Aérea Argentina.

De los elementos analizados, en primer lugar rescato que más del 90% de estos hombres, objeto de mi estudio, tenían raíces latinas. En consecuencia, preferían el razonamiento distanciado. Tomaban en cuenta la ley, pero la sabían hecha por otros hombres y, por lo tanto, sujeta a errores y pasible de cambios. Supongo que esto los haría proclives a diferenciar fácilmente entre la ley y la moralidad y, por lo tanto, a quebrantarla tantas veces como se opusiera a sus principios.

Otra característica sobresaliente es que un porcentaje considerable (13%) era hijo de padre y de madre extranjeros y una proporción superior al 30% tenía a uno de sus progenitores inmigrante europeo. A ese factor, añadido que una gran mayoría era oriunda de la ciudad más cosmopolita del país, Buenos Aires, y de la provincia homónima. Me arriesgo a inferir que ese fue el motivo principal por el cual, entre ellos, predominaron las conductas personales y grupales de las naciones más avanzadas.

²² José Luis de Imaz. *Los que mandan*, óp. cit., págs. 49 y 53.

²³ Enrique Mosconi, *Boletín de Informaciones del Servicio Aeronáutico del Ejército N°1*, Buenos Aires, Instituto Geográfico Militar, 1 de diciembre de 1920.

Si bien, más de la mitad contrajo matrimonio entre los 25 y 29 años, alrededor del 40% lo hizo después de los 30 y el índice de paternidad de 2,1 hijos por matrimonio era sensiblemente inferior a los informados por el Indec como Tasa Global de Fecundidad de las mujeres de 3,2 en 1947. Las cifras indican que, pese a que casi la totalidad profesaba la religión católica, utilizaban métodos artificiales de control de natalidad contrarios a los dictados de la Iglesia. Es decir, no eran practicantes o sí, pero a su modo, como buenos latinos. Por otro lado, eran muy jóvenes.

En 1937, la edad promedio de los 222 oficiales que aún permanecían en actividad, de los 311 que habían ingresado en la Aviación, alcanzaba los 30,8 años de edad; y el 62% restante, que conformaría el cuerpo de oficiales inicial de la Fuerza Aérea en 1945, solo se había incorporado a partir de 1938 y una gran parte, en los últimos dos años. Asimismo, es oportuno recordar que el primer ministro de Aeronáutica, el brigadier mayor César Raúl Ojeda tenía apenas 41 años en 1949.

Con respecto al perfil profesional de los aviadores de la primera hora, es decir, de aquellos que habían realizado el Curso de Aviación con anterioridad a 1936, cuando se creó el Arma de Aviación, el 43% provenía del Arma de Infantería; y el 24%, de Artillería. De ellos, con seguridad, la Fuerza Aérea heredó la sustancia de una serie de valores castrenses, como la disciplina y la responsabilidad, que perduraron en la etapa autónoma.

Al mismo tiempo, es muy probable que, por el principio de acción y reacción, la manera autoritaria de hablar y comportarse, habitual entre los oficiales que tienen trato diario con la tropa, haya generado ciertas actitudes contrapuestas con esa exteriorización del mando en los infantes que se hicieron aviadores. Estos comportamientos debieron de acentuarse cuando se creó el Arma de Aviación y los cadetes, tras cursar los primeros años en el Colegio Militar, se trasladaban a la Escuela de Córdoba; y en los dos años siguientes terminaban su capacitación específica de aviador.

La separación geográfica habrá profundizado el espíritu de cuerpo de los aviadores y la sensación de que formaban una entidad colectiva que merecía ser independiente. Se sentirían dueños de su destino, igual que esos jóvenes con pañuelo al cuello, gorra arrugada y visera levantada que combatían en los cielos europeos desde 1939.

Los alumnos y oficiales del Arma de Aviación se habrán transformado en los “cancheros” del Ejército; y su modo de ser, desprejuiciado e informal, habrá suscitado el rechazo de los integrantes de las otras armas, con mayor apego a las formas tradicionales de exteriorizar la autoridad.

Otro factor que debió influir para que, cuanto antes, se procurara modelar un perfil psicológico institucional diferente del Ejército fue que de los 193 aviadores militares más antiguos del universo original, 71 alcanzaron los máximos grados en la Fuerza Aérea y ejercieron el mando de la Institución durante quince años hasta, prácticamente, la década de 1960. El brigadier general Cayo Antonio Alsina, uno de los más jóvenes de ese grupo que consideré, se desempeñó como comandante en jefe de la FAA en 1963.

Estos hombres, si bien tenían sus raíces profundamente sumergidas en el Ejército, como impulsores del movimiento independentista se supone que fueron los más interesados en modelar una personalidad institucional diferente. Una tarea de educación y adoctrinamiento que no debió resultar sencilla debido a la gran renovación del personal que se produjo a partir de 1944. A la manera de una “leona de dos mundos”, en la Fuerza Aérea Argentina de los primeros años de vida autónoma convivieron pautas de comportamiento de distintos orígenes y, muchas de ellas, antagónicas.

Si bien, en lo sustancial, los oficiales de la recién creada Aeronáutica Militar, desde el punto de vista demográfico, poseían iguales características que las de Ejército y Marina, en su seno actuaron presiones psicológicas que le habrán restado cohesión institucional y operado como factores disociadores, aquellos que se exteriorizaron en los enfrentamientos producidos en los golpes de estado de las décadas de 1950 y de 1960.

Estudiar estos factores y determinar cuándo se consolidó el perfil psicológico institucional de la Fuerza Aérea que, como una entidad monolítica, combatió en Malvinas, tal vez, justifique que sea formulado como el objetivo de una nueva monografía ■

Abreviaturas y acrónimos

- AHFAA - Archivo Histórico de la Fuerza Aérea Argentina
- Brig - Brigadier
- Brig Gal - Brigadier General
- Brig My - Brigadier Mayor
- EA - Ejército Argentino
- FAA - Fuerza Aérea Argentina
- FF.AA. - Fuerzas Armadas
- Grl Br - General de Brigada
- Indec - Instituto Nacional de Estadísticas y Censo

GENERACIONES AERONÁUTICAS



Pilotos de Farman, Northrop 8 A20, Gloster Meteor y A-4B Skyhawk (Archivo DEH)

Por el profesor ALFIO A. PUGLISI

Profesor de Filosofía y Pedagogía. Licenciado en Metodología de la Investigación (UB). Doctor en Psicología (UJFK). Ex profesor y jefe del Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval Militar. En 2009 fue distinguido por el Centro Naval con el premio “Dr. José Collo” por su artículo *Juvenilia Navales*. En 2005 fue premiado por su ensayo histórico *Faldas a bordo. Historia de las mujeres que navegaron*. Obtuvo el premio “Domingo Faustino Sarmiento”, otorgado por el Centro Naval en 1995, 1997 y 1999, por sus trabajos sobre educación, liderazgo y psicología social. El presente trabajo fue expuesto en el II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina, organizado por la DEH en 2012.

*«Enseñanos a calcular nuestros años,
para que nuestro corazón alcance la sabiduría»
(Salmo 89)*

*«Per quindecim annos,
grande mortalis aevi spatium»
(Tácito)*

Cada quince años se renueva el potencial humano de un país. Una generación asume el gobierno y otra, desplazada, abandona su sitio en la Historia. Según Ortega y Gasset,¹ los hombres nacidos en un determinado lapso son “coetáneos” entre sí y poseen características comunes, una idea, una manera de abordar la vida, una “altitud vital” frente a ella.

El conjunto de quienes son coetáneos es llamado “generación”. El espacio temporal de cada una es igual a todas, quince años. Lo importante no es la cantidad de tiempo, el *quantum* temporal, sino el *quale*, es decir, lo que comparten: principios, ideas, estilos de vida. Cada generación posee una peculiar sensibilidad, una “intimidad colectiva” que el historiador debe desentrañar para comprender

¹ José. Ortega y Gasset. *En torno a Galileo*, Madrid, Espasa Calpe, v/e. *El tema de nuestro tiempo*, Madrid, Espasa Calpe v/e.

lo que investiga. En los primeros 15 años vive su niñez; desde los 15 hasta los 30, una etapa de preparación; desde los 30 hasta los 45, de iniciación; desde los 45 hasta los 60, de dominio, y, desde los 60 en adelante, su declinación.

La historia no es como la matemática, si dos personas tienen entre sí una diferencia de edad mayor de 15 años, entonces no pertenecen a la misma generación; pero si la diferencia es menor, ello no asegura que adscriban a la misma generación. Los detallistas podrían dividir una generación en tres grupos de cinco años; curiosamente, es el lapso que emplean las escuelas militares para formar una promoción o camada.

Las generaciones no se suceden unas a otras, coexisten, se superponen. Son dos o tres de ellas las que, en un determinado momento, están en plena actuación histórica. En especial, los que conviven entre los 30 y los 60 años. Los “tardíos” se adscriben a la anterior y los “precoces” a la siguiente.

La entrada de una generación en la Historia se da a los 30 años y asume el número de ese año. Desde los 30 hasta los 45 años es una etapa de creación y polémica, en donde cada una de ellas intenta hacer triunfar sus ideas, deseos, creencias, en fin, su sello propio. Desde los 45 hasta los 60 años, es etapa de plena gestión y poder; viven el mundo que se han forjado; en cambio, los primeros, recién lo están labrando.

A partir de los 60, se produce la salida del escenario de la Historia. Muchos actores de nuestra Historia terminaron su época de dominio o gestión en esa edad. Rosas tenía 59 años en Caseros. Mitre terminó su dominio a los 59. El precoz Roca finalizó su segunda presidencia a los 61. Perón tenía 60, en 1955; y no sería el mismo al retornar en 1973. Lonardi asumió el poder, fue derrocado y murió a los 60. Eduardo Duhalde cumplió 60 años en 2001. Y Néstor Kirchner, otros tantos, al morir en 2010. Entre los griegos, se usaba beber cicuta a los 60; pero quedaba reservada otra misión para algunos: la magistratura, que equivalía al liderazgo ético. Asumía el papel de *geron* quien entre los ortodoxos iniciaba a los jóvenes, que no es otra cosa que el gurú hindú, o el jeque árabe.

Varios miembros de una generación pueden no compartir sus puntos de vista, aunque sus temas de fondo sean comunes. Tal el caso de Alberdi y Sarmiento o de Rosas y Lavalle, estos últimos hermanos de leche, que se combatieron mutuamente. Pero cuando se trata de miembros de distintas generaciones, que están en pleno período de gestión, la lucha por el poder puede ser mayor y cobrar un carácter sangriento. La generación XI termina su ciclo en 1970, justo con el secuestro y muerte del general Pedro E. Aramburu y la caída del gobierno de Juan C. Onganía.

La Teoría de las Generaciones es una de las perspectivas con que pueden encararse los aspectos sociales de una época. Ninguna otra puede mostrar la peculiar manera de estar en el mundo de un determinado grupo humano, quiénes son sus integrantes, qué los movía, cuáles eran los límites de su actuación y su confrontación con otros grupos generacionales.

Los tres creadores de la Teoría de las Generaciones –José Ortega y Gasset, Julián Marías² que la sistematizó y Jaime Perriau³ que la aplicó a la Argentina–, creyeron que por ella se podría mejorar la comprensión de los hechos históricos. Y no hay duda de que deja entender horizontalmente la Historia, tal como la Genealogía y la Teoría de los Ciclos permiten una interpretación vertical de ella.

Más allá de la mera casualidad y más acá de cualquier causalidad, está la “sincronicidad”, a entender con ligero margen. Buscamos describir y comprender, nunca explicar. Detalles casi imperceptibles para muchos, que actúan como signos de los tiempos, cierran una época e inauguran otra marcando los límites entre generaciones y ciclos. A veces, son encarnados por una misma persona. La Historia Aeronáutica, por ser una historia acotada, permite ser enfocada desde la perspectiva generacional.

Adoptamos las generaciones propuestas, en 1969, por Jaime Perriau, según la fecha de nacimiento. Eran once; agregué las tres últimas, por lo que la serie llega hasta 2015. Perriau parte de la Revolución de Mayo, donde se enfrentan Saavedra (n1761) y Moreno (n1778), que son de distintas generaciones. Calculó 15 y 30 años para atrás y entre 1753-67 encuadra como hecho notable la expulsión de los portugueses de la Banda Oriental y el rechazo al ataque inglés sobre Colonia, por don Pedro de Cevallos. Ellas son:

² Marías, Julián. “El método histórico de las generaciones”, *Revista de Occidente*, Madrid, 1949.

³ Perriau, Jaime. *Las generaciones argentinas*, Buenos Aires, Eudeba, 1970.

- Generación I (1753-1767) Reinado efectivo: 1805-1820
- Generación II (1768-1782) Reinado efectivo: 1820-1835
- Generación III (1783-1797) Reinado efectivo: 1835-1850
- Generación IV (1798-1812) Reinado efectivo: 1850-1865
- Generación V (1813-1827) Reinado efectivo: 1865-1880
- Generación VI (1828-1842) Reinado efectivo: 1880-1895
- Generación VII (1843-1857) Reinado efectivo: 1895-1910
- Generación VIII (1858-1872) Reinado efectivo: 1910-1925
- Generación IX (1873-1887) Reinado efectivo: 1925-1940
- Generación X (1888-1902) Reinado efectivo: 1940-1955
- Generación XI (1903-1917) Reinado efectivo: 1955-1970
- Generación XII (1918-1932) Reinado efectivo: 1970-1985
- Generación XIII (1933-1947) Reinado efectivo: 1985-2000
- Generación XIV (1948-1962) Reinado efectivo: 2000-2015

De este modo, los años de corte generacional son: 1805, la Reconquista; 1820, la Anarquía; 1835, cuando comienza el poder de Rosas; 1850, el de Urquiza; el de Justo, hacia 1925; el de Perón, alrededor de 1940; y el de Aramburu, en 1955. Roca asume precozmente la presidencia en el quiebre de 1880, pero su segundo mandato se inaugura justo cuando comienza el reinado que le correspondía generacionalmente, en 1895. Los primeros son quiebres “cruciales”, pues el modelo cambia por revuelta social o recurriendo a las armas; hay otros cortes de épocas “normales”, donde la sucesión no es traumática (por ejemplo, entre la generación del 80 y la del 95). Las tres últimas generaciones, agregadas por mí, ofrecen una sorpresa casi profética que confirma la bondad de lo pensado por Jaime Perriau: en el 2000, el modelo político estaba agotado; un año después, sobrevino una de las mayores crisis socioeconómicas de la historia argentina, superior aún a las de 1890 y 1930. El tiempo juzgará mejor y dirá qué deparará el 2015.

Me asomé a este tema hace años, cuando descubrí el gran siglo sacro, “tiempo eje” o “axial”, en el que fueron casi coetáneos nada menos que Buda en la India; Confucio, Lao-Tsé y Mo-Ti en China; Zoroastro, en Persia; los profetas judíos Elías, Isaías y Jeremías hasta el Deuterisaías; y en Grecia, Homero y los presocráticos Tales, fundador de la filosofía, y Solón, de la política. De esa época también data Manú, el gran legislador oriental, de origen hindú; y su símil de occidente, de origen latino, Numa (medítese acerca de las sílabas de estos nombres, que no es casualidad).

Vamos a detallar a continuación, la sucesión de generaciones aeronáuticas y, para ello, usaremos los mismos parámetros utilizados por Jaime Perriau, caracterizando primero su período, sus desafíos, sus logros y después sus hombres. Demás está decir que introduciremos personas de origen civil, militar, naval y de la Fuerza Aérea actual, nacida en la década de los cuarenta, y que no faltarán algunas mujeres. Entre paréntesis figurará el año de nacimiento. Los notables extranjeros aparecerán con itálica.

El punto de partida de este trabajo será la generación IX (1873-1887) cuyo reinado efectivo se da entre 1925 y 1940. Antes de ella, sólo existen personajes ocasionales. Si la práctica de la aeronáutica nació un poco antes del Centenario, ¿esta generación no es algo tardía? En verdad, se trata de gente precoz, que muy joven se dedicó a volar, como aventura y como deporte; muchos de ellos cayeron antes de alcanzar la madurez generacional y el ejercicio de la función pública. Perdón por posibles omisiones.

GENERACIÓN IX (1873-1887). REINADO EFECTIVO: 1925-1940

Esta generación posee importantes personalidades en la política y la literatura. Aparecen con precocidad los pioneros y fundadores de la aeronáutica nacional. Se crea la Escuela de Aviación Militar en 1912. A partir de la crisis del 30, el país se descoloca del concierto internacional. Se encara una reacción espiritualista frente al positivismo. Se realizan grandes obras públicas. Se desarrolla el nacionalismo y aparece la ingerencia militar en la política. El gaucho comienza a cambiar la bombacha por el mameluco industrial. Nace un largo proceso de institucionalización de lo aeronáutico donde el aventurero y el deportista van dejando paso al especialista con escalafón propio. La Armada explora la Antártida. Esfuerzos privados llevan la aviación a la Patagonia.

Anteriores notables

Miguel Colombise (?), Andrés Tejada (?), *Roberto A. Chodasiewicz* (1832), *José Silimbani* (?), capitán de fragata Pedro L. Padilla (1869) y mayor Arturo P. Luisoni (1871).

A nivel nacional

Ramón S. Castillo, Julio A. Roca (h), Enrique Romero Brest y *Teobaldo Ricaldoni* (1873); Macedonio Fernández y Leopoldo Lugones (1874); Enrique Larreta, Florencio Sánchez y Carlos O. Bunge (1875); Honorio Pueyrredón, doctor Pedro de Elizalde y Segundo R. Storni (1876); Carlos Ibarguren, José Ingenieros, Juan F. Cafferata, general de división Enrique Mosconi y monseñor Miguel De Andrea (1877);

Robustiano Patrón Costas, Carlos Saavedra Lamas, Horacio Quiroga y Octavio Amadeo (1878); Juan J. De Soiza Reilly (1879); Alfredo Palacios, Marcelo Sánchez Sorondo, doctor Pedro Chutro, José M. Sobral, general de brigada Manuel A. Rodríguez y monseñor Santiago L. Copello (1880); contraalmirante Eleazar Videla (1881); Mario Bravo, Ricardo Rojas, Manuel Gálvez, doctor Ángel Roffo y Fernando Fader (1882);

Evaristo Carriego y Hugo Wast (1883); Felipe Boero y general de división Pedro P. Ramírez (1884); Benito Lynch, general de división Carlos D. Márquez y general de brigada Franklin A. Rawson (1885); Roberto F. Ortiz, José P. Tamborini, general de división Benjamín Menéndez, Coriolano Alberini, Ricardo Güiraldes, Baldomero Fernández Moreno, doctor Salvador Mazza y Ceferino Namuncurá (1886); general de división Edelmiro J. Farrell, reverendo padre Rodolfo Ragucci sacerdote de Don Bosco, Xul Solar y doctor Bernardo Houssay (1887).

Aeronáuticos

Jorge Newbery, Antonio De Marchi, teniente de navío Melchor Escola (1875); Florencio Parravicini y Agustín P. Justo (1876); Aarón Anchorena, general de brigada Alejandro P. Obligado y cirujano de brigada Agesilao Milano (1877); Alberto R. Mascías y Eduardo Newbery (1878); Horacio Anasagasti (1879); *Pablo Castaibert*, teniente de navío Raúl R. Moreno y Alfredo L. Palacios (1880); Joaquín Oytaben y *Emilio Aubrun* (1881); *Ricardo Ponzelli*, teniente general Juan Pistarini, mayor ingeniero Francisco de Arteaga y Vicente Almandos Almonacid (1882); *Pierre George Latécoère* y *Antonieta Cimolini de Silimbani* (1883); brigadier general Ángel M. Zuloaga, Bartolomé Cattaneo y capitán de fragata Ricardo Fitz Simon (1885); comandante Raúl Eugenio Goubat, *Gunther Plüschow* y *Germán Máximo von Fremery* (1886); Eduardo Bradley, capitán de fragata Hugo Walkendorf, teniente primero Alfredo S. Agneta y Silvio Pettirossi (1887).

GENERACIÓN X (1888-1902). REINADO EFECTIVO: 1940-1955

Esta generación encausa la cuestión social, propicia la neutralidad internacional y vive el nacimiento del Justicialismo, estatiza empresas y comienza la industrialización, pero también cierto estancamiento económico. Alemania, Francia e Inglaterra, con grandes inversiones en el país, son superadas por los EE.UU. que presiona política y económicamente. Algunos, siendo jóvenes, realizan la Reforma Universitaria mientras otros crean los Cursos de Cultura Católica. En este periodo surgen destacados creadores: en literatura la generación de Martín Fierro y los grupos de Boedo y Florida. La aviación deja de estar en las páginas deportivas de los diarios y pasa a "Fuerzas Armadas". La Marina de Guerra adquiere sus últimos grandes cruceros e intensifica el accionar en la Antártida. Nace la Fuerza Aérea como institución, llegan los Avro Lincoln y los Gloster Meteor. Se desarrollan el DL-22, los Pulqui I y II, y el Calquín.

A nivel nacional

Natalio F. Botana, general de brigada José M. Sarobe (1888); Miguel A. Cárcano, Arturo Capdevila, Benjamín Solari Parravicini, sacerdote jesuita Guillermo Furlong, y monseñor Antonio Caggiano (1889); Alejandro Bustillo, Benito Quinquela Martín, Carlos Gardel y teniente general Carlos M. von der Becke (1890); Deodoro Roca, Francisco Romero, Oliverio Gironde y Enrique T. Susini (1891); general de división Manuel Savio, Amadeo Sabatini, Emilio Pettoruti y Torcuato Di Tella (1892);

doctor Juan P. Garrahan y Alejandro E. Shaw (1893); Carlos Astrada, Emilio Centurión y Aquiles Badi (1894); teniente general Juan D. Perón, Atilio Dell'Oro Maini, Oscar Ivanissevich, Agostino Rocca, Federico Pinedo, Ezequiel Martínez Estrada y Tomás D. Casares (1895); Julio A. Noble, Juan Mantovani, José Fioravanti, Lino E. Spilimbergo y teniente general Eduardo Lonardi (1896); general de división Franklin Lucero (1897);

Gabriel del Mazo, teniente general Benjamín Rattenbach, coronel Domingo A. Mercante, Raúl Scalabrini Ortiz, Conrado Nalé Roxlo y Enrico Rocca (1898); Jorge L. Borges, Leonardo Castellani, José Irazusta y Ladislao Biro (1899); Arturo U. Illia, Enrique Gaviola, Ernesto Palacio, Francisco L. Bernárdez, Leopoldo Marechal, Roberto Arlt, Mario Soffici y Enrique Gaviola (1900); Raúl Prebisch, Vicente Solano Lima, Armando Discépolo, Carlos Mastronardi y Arturo Jauretche (1901); Gerónimo Remorino, Crisólogo Larralde, Ángel Vasallo, Ángel J. Battistessa, Liborio Justo, Luis C. Amadori, y tenientes generales Arturo Ossorio Arana y Carlos Severo Toranzo Montero (1902).

Aeronáuticos

Henri Brégi, *Enriqueta Fruchard de Jarfelt*, *Manuel González* y *Walter Georgii* (1888); *Raúl Pateras de Pescara*, brigadier general Antonio Parodi, comodoro Pedro Zanni, ingeniero Hugo N. Pantolini, capitán de fragata Ceferino Pouchan y *Francesco de Pinedo* (1890); tenientes Benjamín Matienzo y Manuel Félix Origone, vicealmirante Marcos A. Zar y Teodoro Fels (1891); capitán Luis C. Candelaria y *Emile Dewoitine* (1892); Ambrosio L. V. Taravella y capitán de fragata médico psiquiatra Julio Vicente D'Oliveira Esteves (1893); Carlos Borcosque y brigadier general Bartolomé de la Colina (1894); Guillermo Hillcoat, Amalia Figueredo y Rufino Luro Cambaceres (1895); Eduardo Olivero, *Adrienne Bolland* y *Ramón Franco* (1896); contraalmirante Gregorio Portillo, comodoro Agustín de la Vega, Leonardo Selvetti y *Paul Vachet* (1897); *Kurt W. Tank* (1898); Carola Lorenzini (1899); suboficial mayor José Honorio Rodríguez, Bernardo Enrique Duggan Lisieux y *Antoine M. Saint-Exupéri* (1900); brigadier mayor Juan L. Garramendy, brigadier Claudio M. Mejía, teniente coronel Justo J. Ossorio Arana, *Jean Mermoz* y *Gustavo N. Costabel* (1901); Finlandia E. Pizzul y *Henri Guillaumet* (1902).

GENERACIÓN XI (1903-1917). REINADO EFECTIVO: 1955-1970

Durante este periodo sectores de las fuerzas armadas colisionaron entre sí; se continuó la industrialización y la inestabilidad económica con pequeños y frustrados ensayos, ora liberales, ora desarrollistas. El mameluco del obrero comienza a ser desplazado por el cuello blanco de la empresa de servicios. Esta generación elevó territorios nacionales a categoría de provincias, generó la industria automotriz, consolidó la aeronáutica, mecanizó el campo, integró la Mesopotamia al litoral con puentes y el túnel subfluvial, concluyó El Chocón, multiplicó universidades y restauró la Constitución del 53, incluyendo derechos laborales y previsionales. Observó los primeros satélites artificiales. La Armada adquirió su primer portaaviones y se hizo cargo de la investigación nuclear. La Fuerza Aérea comenzó a proyectarse sobre la Antártida. Llegaron los Sabre y los Canberra y se montaron los Morane Saulnier MS.760 París.

A nivel nacional

Teniente general Pedro E. Aramburu, Silvestre Begnis, Atilio Bramuglia, Vicente Fatone y Eduardo Mallea (1903); Ricardo Balbín, general de división Hernán Pujato y Florencio Escardó (1904); Miguel A. Zavala Ortiz, Homero Manzi, Raúl Soldi y Antonio Berni (1905); Luis F. Leloir, Ramón Carrillo, Cipriano Reyes y almirante Isaac F. Rojas (1906); Ulises Petit de Murat, Enrique Pichón Rivière y monseñor Octavio Derisi (1907); Arturo Frondizi, Lucas Arrayagaray, Enrique Martínez Paz y Juan C. Castagnino (1908);

Oscar Allende, Héctor J. Cámpora, Segundo Linares Quintana, monseñor Victorio Bonamín y *Ronald Richter* (1909); Alfredo Vitolo, Manuel Mujica Láinez, Enrique Anderson Imbert, Lucas Demare, monseñor Adolfo S. Tórtolo y general de brigada Eduardo A. Señorans (1910); Mario Amadeo, Emilio J. Hardoy, José Batlle Planas, Ernesto Sabato, José Bianco, Juan M. Fangio y general de división Federico Toranzo Montero (1911); Vicente Forte (1912);

Amancio Williams, contraalmirante Oscar A. Quihillalt, ingeniero Álvaro Alzogaray y coronel Manuel R. Reimundes (1913); teniente general Juan C. Onganía, general de brigada Enrique Rauch, Rogelio Frigerio, arquitecto Mario R. Álvarez y Adolfo Bioy Casares (1914); Carlos Menditeguy, Helvio Botana, Carlos Perette, Raúl Matera, Raúl Ondarts, teniente general Pascual A. Pistarini y general de división Osiris G. Villegas (1915); José López Rega, Julio Cortázar, Alberto Ginastera y Libero Badii (1916); José Ber Gelbard, Felipe Sapag y general de división Juan E. Guaglianelli (1917).

Aeronáuticos

Brigadier mayor ingeniero Juan Ignacio San Martín, Adela Guffanti, Próspero Palazzo y José Ignacio Izquierdo (1904); *Myriam Stefford* (1905); brigadier mayor Ricardo P. Olmedo, brigadier Edmundo H. Civati Bernasconi y capitán de navío Salustiano Mediavilla (1906); brigadier mayor César R. Ojeda (1907); brigadier general Heriberto J. Ahrens (1908); brigadier general Juan F. Fabri e ingeniero Teófilo Tabanera (1909); teniente de fragata Eduardo R. Lanusse Sastre (1911); *Hanna Reitsch*, *Heinz Scheidhauer*, *Adolf Galland* y capitán de fragata Pedro E. Iraolagoitia (1912); brigadier general Alfredo J. Vedoya y suboficial Vicente González (1913); brigadier general Cayo Antonio Alsina, brigadier mayor Raúl O. Lacabanne, brigadier Ramón A. Abrahin y Susana Ferrari Billinghamurst (1914); *Reimar Horten*, Andrés Pedraza y brigadier Jorge Rojas Silveyra (1915); brigadier mayor Anselmo D. Simois, comodoros Aldo Zeoli y Julio César Krause, suboficial principal Vicente Bonvissuto, *Werner Baumbach* y *Hans-Ulrich Rudel* (1916); brigadier Roberto Huerta y comodoro Juan José Güiraldes (1917).

GENERACIÓN XII (1918-1932). REINADO EFECTIVO: 1970-1985

Esta generación logró cierta democratización del peronismo pero enfrentó una fuerte inestabilidad económica, un conflicto interior de signo ideológico y otro exterior por la recuperación de las Islas Malvinas. Multiplicó las universidades pero no pudo hacer una ley federal de educación. Llegó al Polo Sur. Desarrolló el ciclo nuclear completo y comenzó Yaciretá. El Ejército construyó tanques e intervino en petroquímica. La Armada botó destructores e intentó construir submarinos en el país. La Fuerza Aérea realizó el vuelo transpolar, encaró proyectos misilísticos y produjo el Pucará y el Pampa.

A nivel nacional

Enrique D. Sáenz Valiente, tenientes generales Alejandro A. Lanusse y Julio Alsogaray, y general de división Mario Aguilar Benítez (1918); Baldomero Fernández Moreno y monseñor Raúl Primatesta (1919); general de brigada Roberto M. Levingston, Adalbert Krieger Vasena, Julio C. Cueto Rúa, Jorge Wehbe, Juan C. Ghiano, Jaime Perriau, Fernando Ayala, y monseñores Eduardo Pironio y Vicente Zazpe (1920); Eduardo Roca y Amalia Fortabat, general de división Alcides López Aufranc y general de brigada Jorge E. Leal (1921); Roberto T. Alemán, Antonio Cafiero, Roberto Rocca, Carlos Muñiz, Nicanor Costa Méndez y Marcos Denevi (1922);

Augusto T. Vandor, René Favalaro, Héctor A. Murena, Jacobo Timermann, monseñores Enrique Angelelli, Jorge Mejía y Antonio Quarracino (1923); Juan Alemán, Leopoldo Torre Nilsson, José I. Rucci, Juan J. Taccone, Domingo Liotta, general de división Horacio T. Liendo y Gyula Kósice (1924); José A. Martínez de Hoz, Ernestina Herrera de Noble, general de división Ramón G. Díaz Bessone, Félix Luna, Bernardo Neustadt, Enrique Eskenazi, y Jorge R. Videla (1925); Dalmiro Sáenz, Landrú, Raúl Alfonsín, arquitecto César Pelli, teniente general Leopoldo F. Galtieri y almirante Jorge I. Anaya (1926); Mirta Legrand, César Milstein, Antonio Sajonia y contraalmirante Carlos Castro Madero (1927);

Alfredo M. van Gelderen, Jorge L. Zanotti, Julio Mafud, Julio Le Parc, Lino Palacio, general de división Reynaldo B. Bignone, Ernesto “Che” Guevara y contraalmirante IM Carlos A. Büsser (1928); Julio Olivera, Federico Frischknecht, Torcuato S. Di Tella, David Viñas y Héctor Tizón (1929); Juan J. Sebrelli, Oscar Camilión, Agustín Tosco, Franco Macri y Carlos S. Menem (1930); Guido Di Tella, Héctor Olivera y almirante Ramón A. Arosa (1931); Eduardo Eurnekián, Mariano Grondona y Héctor Ricardo García (1932).

Aeronáuticos

Brigadier general Carlos C. Armanini, brigadieres Eduardo F. McLoughlin y Miguel Moragues, y vicecomodoro Gustavo A. Marambio (1918); brigadier general Adolfo Teodoro Álvarez, teniente de navío José Jubany, y vicecomodoro Edmundo O. Weiss (1919); brigadieres Arturo A. Cordón Aguirre y Arnaldo C. Tesselhoff, y contraalmirante Hermes Quijada (1920); capitán de navío Justiniano Martínez Achával (1921); brigadier general Carlos A. Rey, brigadier Carlos F. Bosch y María Adela Chase Dunlop (1922); brigadier general Héctor L. Fautario, brigadier Osvaldo A. Cacciatore y Orlando R. Agosti (1924); brigadieres mayores Orlando Jesús Cappellini y José María Klix, brigadieres Miguel Sánchez Peña y Jorge L. Ballesteros, vicecomodoros Connan Jorge Doyle y Rogelio M. Balado (1925); brigadier general Omar D. Rubens Graffigna y comodoro Santos A. Domínguez Koch (1926); brigadier general Teodoro G. Waldner, comandoros Antonio R. Mantel y Francisco Morey Terry, Luisa Quiroga y Miguel Fitzgerald (1927); almirante Rafael J. Serra y comodoro Francisco Pío Matassi (1928); brigadieres generales Basilio A. Lami Dozo y Horacio E. Crespo, brigadier ingeniero Oscar J. Juliá y vicecomodoro Mario L. Olezza (1929); Rolf Hossinger y comodoro Luis A. Cueto (1930); brigadier general Augusto J. Hughes, y brigadier Héctor E. Ruiz (1931); Hilario Alcides Valinotti y brigadier Rodolfo O. Echegoyen (1932).

GENERACIÓN XIII (1933-1947). REINADO EFECTIVO: 1985-2000

Parte de esta generación se enfrentó en un conflicto interno con la generación siguiente; otro sector de ella debió encarar luego un proceso de restauración democrática del país, vivió el síndrome de post-Malvinas y el achicamiento de las Fuerzas Armadas. Todos padecieron un intento neoliberal abrupto, la oscilación económica entre inflación y recesión, y la falta de crecimiento junto con el despegue de países vecinos; la consiguiente pobreza y el deterioro cultural y educativo. Esta generación eliminó vías férreas, privatizó empresas estatales de servicios públicos y luego volvió a reestatizar algunas de ellas. Se frustraron proyectos misilísticos y el desarrollo de submarinos nucleares que, sin embargo, lleva adelante Brasil. Aún así, logró terminar Yaciretá, reciclar el Puerto Madero y mejorar las telecomunicaciones. En el conflicto de Malvinas aparecen nuevos héroes militares.

A nivel nacional

José M. Dagnino Pastore, Hermenegildo Sabat, doctor Alberto Cormillot, Juan C. Portantiero, coronel Mohamed A. Seineldín, contraalmirante IM Carlos H. Robacio y capitán de navío Néstor A. Domínguez (1933); Abel Posse, Tomás Eloy Martínez, Gregorio Pérez Compagnon y teniente general Martín A. Balza (1934); Avelino J. Porto, Enrique S. Petracchi, Ernesto Laclau y Marcos Aguinis (1935); Roberto M. Santucho, Ricardo Monner Sans y Papa Francisco (1936); José C. Escribano, Natalio R. Botana, Juan José Saer, Francisco Delich y Fernando de la Rúa (1937);

almirantes Carlos A. Marrón y Enrique Molina Pico, Esteban Righi (1938); Miguel A. De Marco y Rogelio Polesello (1939); José C. Escribano, Enrique Olivera, Carlos Heller, Juan V. Sourrouille y arquitecto Santiago Sánchez Elía (1940); Enrique Pescarmona, Ricardo Piglia, Luis Osejevich, Roberto C. Perdiá, Guillermo A. Calvo y Eduardo A. Duhalde (1941); Miguel A. Broda, Roberto Lavagna, Carlos Reutemann, José H. Jaunarena, Enrique Gorriarán Merlo, Horacio Verbitsky, León C. Arslanián y almirante Joaquín E. Stella (1942);

Rodolfo Terragno, Dante Caputo, teniente coronel Aldo Rico, Hermes Binner y Osvaldo Soriano (1943); Hugo Moyano, José M. Vernet, Hugo Biolcati, Héctor Magnetto y R. Fontanarrosa (1944); Nilda Garré y teniente general Roberto F. Bendini (1945); Domingo Cavallo, José L. Machinea, almirante Jorge Godoy, Eduardo Constantini, Jorge Asís y Luis Puenzo (1946); capitán de fragata Pedro Giachino, Ángel P. Tello, Adolfo Rodríguez Saa y Alberto Balestrini (1947).

Aeronáuticos

Contraalmirante Julio M. Pérez y comodoro Rubén O. Moro (1936); Augusto Ulderico Cicaré (1937), brigadier Ezequiel Martínez, comodoro Rodolfo M. de la Colina y capitán

de navío Alberto J. Phillippi (1939); comodoro Hugo C. Meisner (1940); Conrado Varotto (1941); comodoro Oscar Luis Aranda Durañona, y capitanes de navío Rodolfo A. Castro Fox y Carlos A. Molteni (1942); comodoro ingeniero Miguel V. Guerrero, y capitanes de navío Augusto C. Bedacarratz y Ernesto Proni Leston (1943); vicecomodoros Juan J. R. Falconier y Horacio Ricciardelli (1944); mayor Fernando J. Casado y suboficial mayor Carlos O. Ortiz (1945); brigadier general Jorge A. Chevalier, comodoro Pablo M. Carballo, mayores Hugo A. Palaver y Rubén H. Martel, y capitán de fragata Carlos M. Zubizarreta (1947).

GENERACIÓN XIV (1948- 1962). REINADO EFECTIVO: 2000-2015

Prospectiva: esta generación sentirá los efectos de la globalización y crisis económica con la correspondiente pobreza e inseguridad. Un cambio climático mundial que genera nuevas hipótesis de conflicto: defensa del acuífero y accionar ante los cataclismos naturales. Terrorismo en la frontera y narcotráfico. Fragmentación de partidos políticos. Consolidada la democracia, debe encarar el crecimiento institucional de la República. Mantiene un achicamiento de las FF.AA. y propende a un mayor accionar conjunto. Conflicto irresuelto de Malvinas donde aparecen nuevos héroes. Probable presencia de uno o dos vectores nucleares extranjeros en el Atlántico Sur y explotación petrolífera en alta mar. Puede haber nuevo avance en el desarrollo aeroespacial y nuclear.

A nivel nacional

Mario Firmenich, Carlos A. “Chacho” Álvarez, Horacio Massaccesi, Nicolás Kasanzew y Mario Blejer (1948); Alicia Castro, Joaquín Morales Solá, Juan Schiaretta, José M. de la Sota, Alberto Rodríguez Saá, Juan J. B. Pampuro y Carlos Loiseau “Caloi” (1949); Roberto Elía, Néstor C. Kirchner, Enrique “Coti” Nosiglia y Felipe Solá (1950); Ricardo López Murphy (1951); Alfredo Prior, Paolo Rocca, Jorge Brito y Rosendo Fraga (h) (1952);

Jorge Sarghini, Francisco de Narváez y Cristina Fernández de Kirchner (1953); Carlos A. Zannini y teniente general César S. Milani (1954); Jorge A. Fontevicchia, Nelson Castro, Marcelo Parrilli, Julio Cobos, Roberto Cachanoski, Daniel Filmus y Ricardo Lorenzetti (1955); Carlos Mira, Patricia Bullrich y Alfredo de Angeli (1956); Daniel Scioli (1957);

Aníbal Ibarra (58); Juan J. Campanella y Mauricio Macri (1959); Eduardo Buzzi, Jorge Lanata, Marcelo Tinelli, Martín Varsasky y Nito Artaza (1960); Martín Redrado, Guillermo Kuitca y Luis Majul (1961); Guillermo Martínez (1962).

GENERACIÓN CUYO PROTAGONISMO RECIÉN COMIENZA

Sergio Bergman y Amado Boudou (1963); Pablo Bruera, Gabriel Mariotto y Jorge M. Capitanich (1964); Sebastián Eskenazi, Alfonso Prat Gay y Horacio Rodríguez Larreta (1965); Juan M. Urtubey y Esteban Bullrich (1969); Adrián Pérez y Axel Kicillof (1971); Sergio Massa (1972).

Aeronáuticos

Vicealmirante Benito Rótolo, capitanes Luis D. Castagnari y Daniel F. Manzotti (1949); brigadier Ernesto R. Ureta (1950); teniente de navío Owen Crippa (1951); capitanes Manuel O. Bustos, Fausto Gavazzi, y José A. Vásquez, teniente de fragata Carlos A. Benítez y suboficial mayor Pedro Miranda (1952); primer teniente Omar J. Castillo (1953); capitán de corbeta Armando Raúl Mayora, teniente de navío Marcelo Márquez, capitán José L. Ardiles y primer teniente Pedro I. Bean (1954); comodoro Gabriel T. Pavlovcic, capitán Danilo R. Bolzán, y primeros tenientes Juan D. Bernhardt, Jorge E. Casco y Daniel A. Jukic (1955); primer teniente Jorge A. Bono y Enrique Piñeyro (1956); teniente de fragata Daniel E. Miguel y primer teniente Juan J. Arrarás (1957); comodoro Gerardo G. Isaac (1958); Julio C. Benvenuto (1961); y primer teniente Débora P. Pontecorvo (1981).

ALGUNAS OBSERVACIONES:

- a) No es mera casualidad que Jorge Newbery encabece la lista.
- b) Entre 1910 y 1915/16 aparecen dos corrientes fundacionales distintas pero simétricas:
 - 1) La Escuela de El Palomar, integrada por los oficiales Melchor Z. Escola, Raúl E. Goubat, Aníbal Brihuega y Pedro L. Zanni, entre otros.

- 2) La Escuela de Berisso y Fuerte Barragán, liderada por Joaquín Oytaben, José A. Penachi, Guillermo Covas, y los conscriptos Bernardo y Pedro Artigau, entre otros, donde inicialmente predomina Personal Subalterno, al que luego se suman oficiales de Marina. Dará origen a la Escuela de Aviación Naval.
- c) Desde la fundación de la Escuela Militar de Aviación (1912) a la creación de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército Argentino (1927) transcurre una generación. Muchos miembros de las dos primeras generaciones cayeron antes de alcanzar la madurez generacional y el ejercicio de la función pública. Sólo un puñado sobreviviente llegó a ella: Ángel M. Zuloaga, Antonio Parodi, Pedro Zanni y Marcos Zar; y en el ámbito privado Eduardo Bradley (Panagra), entre otros.
- d) En los inicios de nuestra aeronáutica, la presencia de pilotos y misiones extranjeras es de origen europeo: Italia, Francia y Alemania. A estos dos últimos países pertenecen los pioneros de vuelo sobre la Patagonia. Ausencia de estadounidenses en los comienzos, salvo aviadores navales que se capacitaron en Pensacola (Florida) y luego en Europa (Inglaterra, Francia e Italia).
- e) El teniente general ingeniero Juan Pistarini (creador del Aeropuerto de Ezeiza), el mayor ingeniero Francisco de Arteaga (de la Fábrica Militar de Aviones), el ingeniero Ambrosio L. Taravella y Pablo Castaibert son los primeros en fabricar aviones en el país, y pertenecen a la misma generación (la IX, 1873-1887). Se les asocian Anasagasti, constructor de automóviles, y el capitán de fragata Hugo Walkendorf (1887), que fabricó en Punta Indio unos cuarenta Keystone Pelican.
- f) En 1940, luego de treinta años de servicios, Marcos Zar pasó a retiro: dos generaciones alentando y dirigiendo la Aviación Naval. Algo similar puede decirse del brigadier Ángel María Zuloaga, retirado en 1945.
- g) Del primer vuelo en la Antártida (teniente de fragata Eduardo Lanusse, 1942) al primer vuelo en el día entre Buenos Aires y la Antártida (capitán de navío Justiniano Martínez Achával, 1957) pasaron quince años, una generación. De aquel primer vuelo en la Antártida al transpolar del brigadier general Héctor L. Fautario (1973) pasaron 31 años, dos generaciones. Del primer vuelo con acuatizaje (capitán de navío Pedro E. Iraolagoitia, con los pilotos capitán de navío Edgardo S. Andrew y capitán de fragata Guillermo Campbell, 1952) a la creación de la Base Aérea Vicecomodoro Marambio, diecisiete años, algo más de una generación. Los primeros vuelos antárticos o sobre Malvinas fueron realizados por aviadores de la Generación XI.
- h) Tanto Hermes Quijada, Mario L. Olezza y Jorge E. Leal, miembros de las tres Fuerzas Armadas que llegaron al Polo Sur, como el brigadier general Héctor L. Fautario, que realizó el primer viaje transpolar tricontinental, son de la misma generación, la XII.
- i) Entre el viaje transpolar del vicecomodoro Mario Olezza (1965) y el comercial de un Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas del comandante Hilario Alcides Valinotti (1980), transcurrieron quince años, una generación. Sin embargo, ambos pertenecen a la misma, la XII. Y más aún, abre esa generación el vicecomodoro Marambio (1918) y la cierra el comandante Valinotti (1932). Allí está incluido Héctor L. Fautario, que realizó el primer vuelo transpolar. Acaso debamos bautizarla como la “Generación Aeronáutica de la Antártica”.
- j) Del primer vuelo a Malvinas (capitán de navío Salustiano Mediavilla, 1940) al primer vuelo aerocomercial (LADE, 1972) pasaron 32 años, dos generaciones.
- k) Los aviadores Antonio Parodi, Pedro Zanni y Marcos Zar pertenecen a una misma generación (la X), y fueron tan estimados por la ciudadanía que Santos Aschieri les dedicó un tango: *El Trío*.
- l) Los tres grandes paracaidistas: José Ignacio Izquierdo, Vicente González y Vicente Bonvisutto pertenecen a la Generación XI.

- m) Los primeros en batir la velocidad del sonido: vicecomodoro Edmundo O. Weiss y almirante Rafael J. Serra pertenecen a la misma generación (la XII).
- n) Las Generaciones XIII y XIV nos dieron en Malvinas nuevos héroes para el Panteón Nacional. Acaso debamos llamarlas las “Generaciones de las Malvinas”.
- ñ) Entre el general de división Agustín P. Justo y Carlos S. Menem, ambos presidentes y pilotos de avión, hay cuatro generaciones; acaso un ciclo completo de 60 años.
- o) La mujer acompañó desde la primera hora el nacimiento de la aviación, sobre todo, cuando tenía carácter deportivo y de aventura. El exceso de tecnología mecánica –su complejidad– la fue alejando y, en especial, su orientación casi exclusivamente militar. Pero, aún así, aprendió a volar antes de obtener el registro de conducir automóviles. De Amalia Figueredo a Débora Pontecorvo transcurrieron seis generaciones.
- p) Catorce años después de haber desactivado el misil Cóndor II, la Argentina probó nuevamente un cohete en Bahía Blanca en julio de 2007. En una misma generación se encuentran el contraalmirante Julio M. Pérez, el comodoro Miguel V. Guerrero, Augusto Ulderico Cicaré y Conrado Varotto pertenecientes a una nueva camada de creadores.

Dejo a los historiadores aeronáuticos buscar otras coincidencias transgeneracionales.

No hay individuos solos, sino personas actuando dentro de generaciones; por eso, la comprensión de ellas mejora la interpretación de los hechos históricos. Tal vez permita alcanzar una cierta convivencia entre ellas, evitando conflictos y obteniendo una manera de sucederse entre sí, pacífica y armónicamente. Una alianza de clases sin una alianza de generaciones sería imposible. Una tercera derivación es la posibilidad de encarar tareas prospectivas. Hay generaciones que tienen conciencia de sí, sienten que poseen una misión, un especial llamado de la Historia. A otras, en cambio, hay que clarificarles su posible papel, y prepararlas para asumir el que le cabe en su transitar.

La educación y el servicio militar conjugaron, a comienzos del siglo XX, una unidad de población tal, que nunca hubo discriminación racial o religiosa alguna, contó con un pasado común y tuvo confianza en un gran porvenir; entonces, apuntamos a ser Nación. Llegamos a ser la octava potencia de la época. En tiempos de decadencia, prevalece la desunión más que la crisis económica. Las FF.AA. recelaron entre sí y hasta llegaron a enfrentarse. Los argentinos no nos ponemos de acuerdo con el presente ni con el pasado. El revisionismo histórico comenzó como una búsqueda de la verdad y terminó con inevitables anteojeas ideológicas que lo socavan, e instauran todo tipo de suspicacias sobre los próceres y hechos históricos. Algunos lucran con ello.

La endémica desunión entre los argentinos y el maniqueísmo que nos caracteriza nos han distraído de modo tal que en el siglo XIX hemos perdido parte de nuestro territorio; y en el siglo XX, hemos pasado los sesenta últimos años sin situarnos en el mundo. Hemos perdido la Segunda Guerra Mundial y rechazamos la globalización. A dos siglos de nuestra Independencia, reencausar la Nación y hacer crecer la República es la mayor responsabilidad de las generaciones reinantes o venideras. Por eso, cerramos citando al mismo Ortega y Gasset e invitamos a todos a sumar esfuerzos:

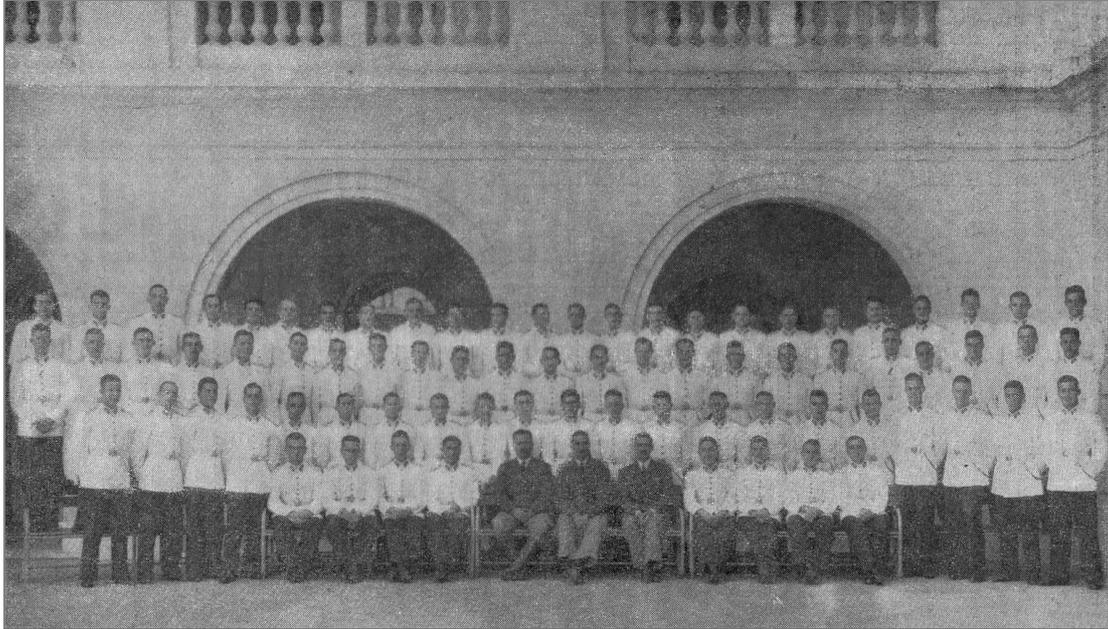
«¡Argentinos! ¡A las cosas, a las cosas! Déjense de cuestiones previas personales, de suspicacias, de narcisismos. No presumen ustedes el brinco magnífico que dará este país el día que sus hombres se resuelvan de una vez, bravamente, a abrirse el pecho a las cosas, a ocuparse y preocuparse de ellas directamente y sin más, en vez de vivir a la defensiva, de tener trabadas y paralizadas sus potencias espirituales, que son egregias, su curiosidad, su perspicacia, su claridad mental secuestradas por los complejos de lo personal».

Meditación del pueblo joven ■

BIBLIOGRAFÍA

- ABAD DE SANTILLÁN, Diego. *Gran enciclopedia argentina*, Buenos Aires, Ediar, 1956.
- ARGUINDEGUY, Pablo E. *Historia de la Aviación Naval*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980. (Tres tomos; el tercero, dedicado a Malvinas, compilado por el contraalmirante Héctor A. Martini).
- BONVISSUTO, Vicente. *Los parapioneros*, Buenos Aires, Federación Argentina de Paracaidismo, 1989.
- CARILLA, Emilio. *Literatura argentina, 1800-1950 (Esquema generacional)*. Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, 1954.
- CAMPOS, J. Dionisio. *Perfil de generaciones en la historia argentina*, Tucumán, Editorial del Autor, 1972.
- CIRIGLIANO, Gustavo F. *Educación y política*. Buenos Aires, Librería del Colegio, 1969.
- CÚTOLO, Vicente O. *Nuevo diccionario biográfico argentino*, Buenos Aires, Elche, 1968.
- DE LEÓN, Pablo. *Historia de la actividad aeroespacial en la Argentina*, Buenos Aires, Editorial del Autor, 2008.
- Escalafón Histórico - Cuerpo de Comando*, Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2006.
- HALBRITTER, Francisco. *Historia de la industria aeronáutica argentina*, Buenos Aires, Asociación de Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2006.
- IMAZ, José L. *Los que mandan*, Buenos Aires, Eudeba, 1964.
- LIRONI, Julio V. *Génesis de la aviación argentina*, Primera Edición, Buenos Aires, 1971.
- MANGANIELLO, Ethel M. *Historia de la educación argentina. Enfoque generacional*, Buenos Aires, Librería del Colegio, 1980.
- ORTIZ, Tulio E. *Los ciclos históricos argentinos*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1977.
- ORSOLINI, Mario H. *Ejército Argentino y crecimiento nacional*, Buenos Aires, Arayú, 1965.
- OYARZÁBAL, Guillermo. *Los marinos de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Emecé, 2005.
- PANTOLINI, Hugo N. "Paracaidismo Argentino" en *Boletín del Centro Naval*, Volumen LIII, N.º507, Julio-Agosto, 1934.
- PAVLOVICIC, Gabriel T. *Las mujeres en la aviación argentina*, Buenos Aires, Argentinidad, 2010.
- PIAGGIO, Mauricio R. *Promociones egresadas de la Escuela Naval Militar*, Buenos Aires, Estado Mayor General de la Armada, 1992.
- PUGLISI, Alfio A. *Faldas a bordo*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006.
- PUGLISI, Alfio A. *Generaciones navales*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2010.
- TARAVELLA, Ambrosio. *70 años de servicios aeronáuticos*, Buenos Aires, ECA, 1982.
- YABEN, Jacinto. *Biografías argentinas y sudamericanas*, Buenos Aires, Metrópolis, 1938.
- ZULOAGA, Ángel M. *La victoria de las alas*, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica, 1958.

**HOMENAJE DE LA PROMOCIÓN 73.^a DEL COLEGIO MILITAR DE LA NACIÓN
A LA PROMOCIÓN 11 DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR,
“LA VOLADORA”**



Compañía de Aviación, en *Recuerdos Evocativos 1942/1982*, folleto confeccionado por las promociones CMN 73.^a y EAM 11 al cumplir 40 años de ingreso al Colegio Militar

Por el teniente coronel (R) JOSÉ JAVIER DE LA CUESTA ÁVILA

Oficial del Ejército Argentino del Arma de Artillería (especialidad Blindados). Integró la Promoción 1 del Liceo Militar General San Martín (fundadora), la Promoción 73.^a del Colegio Militar de la Nación y la Promoción 11 de la Escuela de Aviación Militar. En su carrera militar se destacó en la Compañía de Tanques Medianos Nahuel y en el cargo de director del Proyecto Sistema de Computación de Datos del Ejército. Fue asesor de Sistemas en la Presidencia de la Nación, presidente del Grupo Minero Pirquitas, y delegado adscripto del Estado Mayor General del Ejército ante el Congreso Nacional. Autor de trabajos sobre historia, política, informática y minería, publicados en el país y en el exterior. Profesor y conferencista en centros de estudio nacionales y extranjeros. El presente trabajo fue expuesto en el II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina, organizado por la DEH en 2012.

*Bravos amigos del aire
Un día sagrado vivimos
Unidos todos soñamos
Tras un mismo destino.*

EL COMIENZO

El 3 de marzo de 1942 formamos en la amplia Plaza de Armas del Colegio Militar de la Nación, en El Palomar, para ingresar a la carrera militar. Éramos casi tres centenas de jóvenes que, en noviembre del año anterior, habíamos competido con casi dos mil aspirantes para tener la posibilidad de incorporarnos a ese instituto. En este grupo, se presentaban algunos que ya tenían predestinada su arma, ya que habían sido seleccionados para integrar la Aviación Militar y materializarían la Promoción 11. Había sido una competencia seria y difícil, ya que ese año se autorizaba ingresar con el 3.^{er} año del secundario y no con el 4.^o como el año anterior, lo que, naturalmente, duplicaba los candidatos.

La ceremonia de ingreso fue presidida por el coronel Emilio Daul, director del Colegio Militar, quien nos señaló, claramente, que iniciábamos una carrera que “no era ni la más cómoda ni la más lucrativa”. Pero ello no hizo mella en nuestros espíritus, deseos ni vocación. El mundo estaba en plena Segunda Guerra Mundial, los ejércitos se enfrentaban con nuevas modalidades y armas y, dentro de ellas, aparecían los tanques y los aviones en una específica forma de enfrentamiento.

El primer acto consistió en la distribución en las subunidades que formaban el Batallón de Infantería del Cuerpo de Cadetes, donde conviviríamos sin distinción durante el primer año, con el objetivo de modelar en nosotros las características básicas del militar. Compartimos los dormitorios y esta nueva vida, en la que aprendimos la existencia de los “superiores” y que la disciplina se refuerza con los “movimientos vivos”. Este “aprendizaje”, sin duda, amalgamó amistades que se proyectarían a lo largo de los años y encontrarían las bases de permanencia en la vida.

Los “cadetes de Aviación”, ocultos por la tira verde de la Infantería, eran los que miraban con atención y algo de emoción, a través de los grandes ventanales de las aulas, los aviones que despegaban o aterrizaban en las pistas de la cercana Base Aérea. El rugir acompasado despertaba a los somnolientos e interrumpía la voz de los profesores; aunque la figura del avión no estuviese ante las miradas, “algún experto” señalaba que eran un Focke o un Curtiss.

El año 1942 corrió en forma acelerada y culminó con las maniobras finales, en las que supimos del rigor del terreno, los fríos de la noche y la dureza de las marchas de la Infantería, mientras las armas montadas pasaban raudas a nuestro costado. El regreso, casi triunfal, nos hacía salir de la condición de “bípedos implumes”, para gozar de la nueva jerarquía como cadetes militares.

ELECCIÓN DE ARMA

La primera actividad en 1943 fue la “elección de arma”. Los cadetes que habían ingresado como “de Aviación” fueron agrupados, mientras los demás “tratábamos” de ser destinados al arma de nuestra preferencia. Los “hijos de militares” tenían la opción de seguir el arma de su padre; el resto, por riguroso “orden de mérito”, podíamos optar entre Caballería, Infantería, Artillería o Ingenieros. Ese año, por ejemplo, se posibilitó el ingreso de una cantidad superior a la hasta entonces normal en el arma de Artillería, que logró ser equivalente a la clásica demanda de Caballería.

Aquí vino la primera sorpresa: mientras los nuevos cadetes de segundo año nos desplazábamos, los de “Aviación” habían formado un pelotón y marchaban alineados a su nuevo alojamiento. Todo indicaba que el segundo año no sería igual para los “Aviadores”.

CUARTA COMPAÑÍA

La organización del Colegio Militar había sido modificada. La Sección Aeronáutica, que dependía de la Agrupación Montada, se había reemplazado por una Cuarta Compañía, que integraría el Batallón de Infantería. Esta nueva subunidad, a cargo de oficiales y cadetes de Infantería, estaría conformada por los cadetes de la Promoción 11 de la EAM (Escuela de Aviación Militar) y por los recién incorporados de la EAM 12. En tanto, los cadetes de Aviación del tercer año se trasladarían al Colegio Militar de Aviación en la provincia de Córdoba.

De esta manera, se comenzaba a dar una mayor identidad al arma de Aviación, como elemento sustantivo, en razón del crecimiento constante de sus actividades y de lo que evidenciaban las batallas en Europa y en el Norte de África. Las *Memorias del Ejército Argentino* revelan los cambios y modificaciones que se realizaron en forma sucesiva para seguir la evolución y el desarrollo de la aeronáutica. La guerra ya nunca sería igual y el mundo se asomaba a nuevos escenarios en los cuales los cielos se conquistarían, y la aviación lograría alcanzar en sus concreciones aquello que en el ayer solo estaba en la imaginación. Este sueño del mañana, sin dudas, despertaba los corazones de los cadetes y les hacía sentirse grandes y vencedores de toda barrera, aunque ella proviniera de un serio y adusto superior iluminado por la Infantería.

La nueva subunidad fue alojada en el piso superior del edificio, en cuya planta baja estaba el Comedor de Cadetes y el Casino de Oficiales, ocupando un “adaptado” amplio salón, en el que se introdujeron algunas modificaciones para contar con una zona de baños y duchas. Esta situación hizo que se volviera a algunas prácticas del “viejo Colegio” en San Martín, donde

los cadetes se alojaban en “cuadras”. “Alinear las camas” y la “luz de sueño” fueron actividades no practicadas en el año anterior, como así tampoco la diferencia de “comodidad” para el aseo y la “vida en común”. El Colegio Militar de El Palomar contaba (cuenta) con instalaciones modernas, aptas y adaptadas a la existencia de las docenas de jóvenes que allí reciben instrucción. Posiblemente, el detalle más llamativo para los “aviadores” eran los dormitorios con sus baños conjuntos, que evidenciaba un cierto grado de privacidad en el amplio alojamiento común.

La realidad mostraba que existía una concepción diferente entre los que mandaban (oficiales y cadetes de Infantería) y los que obedecían (cadetes de Aviación), que se materializaba con los crecientes “movimientos vivos” y las “largas listas de privados por conducta” (castigados que “no salían franco” los fines de semana). Era, realmente, poco entendible que cadetes “modelo” en el año anterior se transformaban en “sancionados” por la “presión” de esta convivencia. Los superiores querían hacer de los aviadores concretamente infantes; pero ellos suspiraban y soñaban con estar a bordo de un avión cruzando los cielos. Los primeros querían una disciplina de “forma” y los segundos pretendían que fuera de “fondo”. Los episodios, las anécdotas, los cuentos y las “picardías” de aquel momento ofrecen material para sonreír o suspirar emulando con éxito cualquier versión de *Juvenilia* que se aspire a escribir.

Como en aquel 1943, cuando el director del Colegio Militar, coronel Oscar R. Silva, quería unir el puesto limítrofe de Tambo Nuevo con el centro de los edificios del instituto y para “evitar que se aburran los cadetes privados”, se dispuso la construcción de un camino. La dirección técnica estaba a cargo de los cadetes de Ingenieros y la mano de obra la proporcionaban los “privados”. Es de destacar que el mayor aporte genuino de “voluntarios” provenía de los “privados” de la Escuadrilla y del Escuadrón. Los primeros, como fruto del “afecto” entre los que mandaban y sus subordinados; y los segundos, por la costumbre de tratar de hacer las cosas de una manera “diferente”. Este camino, que fue bautizado como la “Avenida de los Cadetes” y debió haber sido como el “Camino de los Castigados”, al correr del tiempo se lo denominó “Avenida Coronel Silva”.

“LA VOLADORA”

Tradicionalmente se nombra así a una bruja gentil y bella que la mitología ubica como la graciosa mensajera de noticias en el exclusivo mundo del “nunca jamás” de la fantasía. Pero, en 1943, era la denominación clásica que los cadetes le dábamos a la agrupación de los habitantes del primer piso del edificio donde estaba el comedor, es decir la 4.^a Compañía del Batallón de Infantería.

Esta denominación no provenía de su actividad interna, ya que estaba fuera de la vista, pese a que los silbatos se oían “dando órdenes” en todo tiempo, sino de una simple razón externa. El acceso al primer piso consistía en una escalera que tendría alrededor de un metro de ancho, preparado “cómodamente” para que alguien subiera a la vez que otro bajaba. El asunto era que los “aviadores” bajaban todos al mismo tiempo, es decir, casi dos centenas de cadetes pretendían, conforme a las órdenes recibidas, bajar como si la estrecha escalera fuera amplia y ancha con una dimensión “figurada” de varios metros. Por lo tanto, no “bajaban”, sino que “volaban”.

Aquello era todo un espectáculo de “terror”, ya que se veían piernas y brazos que se mezclaban sin orden, con figuras que se encimaban, con algunos que se “colgaban” del pasamano y hacían pensar en los bomberos alertados por los incendios. Lo espectacular era que todos llegaban sanos, cuando en cada bajada, lo previsible era que hubiera algunas fracturas y, por lo tanto, candidatos a ocupar una cama en la enfermería. Ya que todos “volaban”, la inventiva de los cadetes, con algún acierto lógico, llamaba “la voladora” a ese grupo de osados aventureros. Esta situación se expandió con tanta facilidad que alguno recuerda cuando los oficiales instructores de las otras armas también se referían a aquella subunidad con ese mote y así pasó a la historia.

LOS CADETES DE AVIACIÓN

Cuando las Promociones CMN 73.^a (Colegio Militar de la Nación) y EAM 11 cumplieron cuarenta años de su ingreso al Colegio Militar, se escribió un folleto titulado “Recuerdos evocativos”, en los que se dedicaban páginas a los “cadetes de la escuadrilla”. La hábil pluma de un integrante nos dice así:

«En el año 1943 y como Cadetes de 2.º año, ya estábamos en nuestra Compañía.

La Compañía de Aviación, orgullosa, se ubicó en las instalaciones existentes sobre el Casino de Oficiales, que si bien no era funcional ni cómoda, como el resto que integraba el Colegio Militar, las camas y roperos que se agrupaban unos al lado de otros, nos permitían que todos los integrantes se conocieran perfectamente y supieran aceptar con estoicismo la condición por Cadetes de 3.º y 4.º año de Infantería.

»Éramos Cadetes de 2.º año y con tiras celestes en el brazo, junto a los Cadetes de 1.º año (Promoción XII), a los cuales ya conducíamos en su formación militar, aunque más no fuera enseñándoles a colocarse el corbatín.

»Entre los superiores que integraban la Compañía teníamos Oficiales de Infantería (los más caracterizados del Colegio) que con sus métodos no nos hacían olvidar el año de Infantería, y los Oficiales de Aviación, que llenaban nuestros sueños aeronáuticos con sus clases, sus relatos y su capacidad profesional.

»Los Cadetes de 3.º y 4.º año tenían hacia nosotros un “tratamiento especial” pues no debemos olvidar que ellos vivían en el proceso de Curso Acelerado; posiblemente ello fue causa para que nuestro régimen de aceleración en la vida interna de la Compañía, hiciera que el Libro de Castigo tuviera que ser reemplazado periódicamente, dado que se llenaba con la larga e interminable lista de castigados.

»Fuimos los Cadetes de 2.º año de Aviación los que más pérdidas le dimos al Colegio en racionamiento, porque los sábados y domingos la lista era interminable. Éramos tantos los de Aviación castigados como el resto del Colegio en esa situación (salvo los de Caballería). Y no tenemos que dejar de mencionar la cantidad que solamente tenían “salida por higiénica”.

»Los Cadetes de Aviación éramos pintorescos. ¿Que por qué pintorescos? Veníamos de estar juntos solamente en el aula y fue allí donde nos conocimos mejor. Allí fue donde el encargado del patio interior le dedicaba al aula un especial tratamiento. Este tratamiento nos obligaba a tener guardia vigilante en la puerta, para que algunos pudieran dormir (porque dormilones había en cantidad), para poder hacer algún “festejo” a un compañero o para escuchar algunas anécdotas ocurridas en las Compañías. Ese fue el comienzo del fuerte espíritu de cuerpo y de la cohesión que en los años posteriores demostramos.

»Al llegar a 2.º año y vivir todos en ese gran salón que agrupaba a los aeronautas, los Oficiales y los Cadetes de los años superiores se encontraron en un grupo de personas que sin hablar y con solamente mirarse sabían perfectamente qué actitud tomar como represalia ante una orden que no se aceptaba. ¿Me van a decir que no recuerdan cuando el “Tres” del Oficial Instructor y pedir que cantáramos la Marcha de la Infantería, el silencio fue total? ¿O cuando al ir al baño en la Compañía y luego de silencio, con los zuecos hacer tal ruido que hasta los Oficiales que se alojaban en el Casino en la planta baja tuvieron que intervenir por no poder dormir?

»Pero había cosas que nos llenaban de satisfacción.

»Con cuánto reconocimiento mirábamos al Cadete encargado de hacer entrar al cine, cuando anunciaba primero a Aviación; y con qué orgullo portábamos las sillas delante del resto del Cuerpo para ver “Volando a Río”; nada más que soñando, esperando el sábado para desquitarnos de la película.

»También orgullosos nos sentíamos de ser un grupo de cadetes que a pesar de solamente tener 1.º y 2.º año le dábamos qué hacer al resto del Cuerpo en atletismo, fútbol y básquet.

»Nuestra camiseta celeste de la Escuadrilla se veía en todas las pruebas, dado que los Oficiales Instructores habían impartido la orden de participar en todas. ¿Pero cómo seleccionar si no veníamos preparados en ciertas especialidades desde 1.º año? Eso era lo de menos, la selección se hacía por “vocación”, por lo que se había hecho en la vida civil en atletismo, y el resto por configuración física. A pesar de todo sacamos grandes atletas y también grandes voluntariosos. Pero cada vez estábamos más cerca de nuestra Aviación.

»En los planes de instrucción figuraba la visita a la Base Aérea Militar “El Palomar”, tan materialmente cerca y sin embargo tan increíblemente lejos... y allí nuestra imaginación volaba al tocar los aviones o escuchar las clases de Material o Armamento que sobre la especialidad daban los Oficiales de esa Base Aérea.

»Nuestros Oficiales Instructores Aviadores, poco a poco, iban incluyendo en nuestra instrucción y preparándonos para cuando fuéramos a la Escuela de Aviación Militar. Por eso es que a fin de año nos permitieron hacer un Aeródromo de Campaña, en los fondos del Colegio; y en ese lugar, gozosos de lo mismo, explicábamos al director, jefe del Cuerpo y oficiales del Colegio, la actividad de un aeródromo, acompañados por los pasajes rasantes de los Curtiss que desde la Base Aérea “El Palomar” se prestaban a colaborar.

»Así fue cómo, conviviendo con el recién incorporado primer año y ya constituyendo un núcleo importante de cadetes, nos aprestábamos para integrar la Escuela de Aviación Militar, todos imbuidos de un fuerte espíritu de Cuerpo y con la cohesión necesaria para afrontar el cambio que se avecinaba».

PASADO Y PRESENTE

El tiempo corre a una velocidad imposible de dominar y en él se acumulan los recuerdos de un pasado que se borra en la mente, pero, circunstancialmente, se activa y parece ser realidad en el presente.

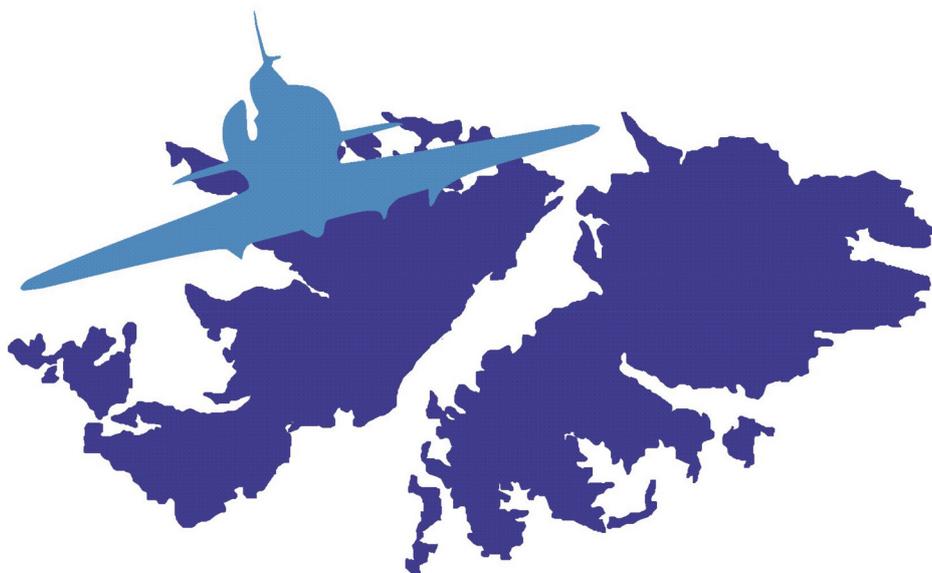
La carrera militar es esa sumatoria de recuerdos y tiene su raíz en el momento de la educación y formación, en el cual, casi adolescente, se sabe lo que se vive y se sueña lo que se espera. Ese primer año en el Colegio Militar, en 1942, cuando todos estábamos mezclados bajo el “régimen” de la Infantería, hizo que fuéramos tan iguales que no nos distinguíamos por estar cubiertos de barro en manos y cara; o el placer de los desfiles a “paso a compás”, acompañados de aplausos en las avenidas porteñas. Por eso, el pasar a segundo año es (era) un hito de dimensión insuperable. Saberse artillero o ingeniero, revalidar los calores del infante o soñar las jineteadas de los de Caballería tenía el mismo sabor del celeste que marcaba a los aviadores.

La Promoción EAM 11 fue la última que vivió esos pasos iniciales en el conjunto de todos los cadetes del Colegio Militar¹; la EAM 12 fue subordinada a ellos en “la voladora”, y la EAM 14 ingresó directamente en la Escuela de Aviación Militar en Córdoba. Este hecho, trascendente en la evolución y concreción del arma y luego esencia del nacimiento de la Fuerza Aérea, es lo que anima la real, concreta y permanente amistad que anida en la CMN 73.^a y, por ello, es el justificativo de este mensaje.

En la memoria de quienes ingresaron al Colegio Militar ese día pleno de sol y viento de marzo de 1942, siempre estará aquella bandera flameante que los cubrió como soldados de la Patria ■

¹ La Promoción EAM 11 está integrada por tres aportes: los que ingresaron al Colegio Militar en 1942; los subtenientes de reserva egresados del Liceo Militar General San Martín (LMGSM 1 - Fundadora); y los cadetes de Artillería de la Promoción CMN 74.^a que pasaron a la Fuerza Aérea.

III Congreso Internacional de Historia Aeronáutica Militar Argentina



ACCIONES AÉREAS
EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR
1971 - 1982

**Buenos Aires,
del 8 al 11 de septiembre de 2014**

**Dirección de Estudios
Históricos FAA**



Solicitar Bases:
estudios_historicos_sg@faa.mil.ar
historiafa@gmail.com
Tel. (5411) 4514-4269