

DISCURSO DE APERTURA DEL GENERAL SANCHEZ MÉNDEZ

Para el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, que me honro en presidir, constituye una gran satisfacción dar nuestra más cordial bienvenida a las distinguidas delegaciones de los países que asisten a este V Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial.

Queremos desearles una feliz estancia entre nosotros y que las distintas actividades que la organización ha previsto, tanto durante las jornadas científicas e históricas como en las de carácter cultural y turísticas, sean del agrado de todos Vds. Madrid es una ciudad, al mismo tiempo histórica y moderna, ejemplo de una España plural, muy bien considerada tanto en el concierto internacional como en el puramente europeo y estamos seguros que disfrutarán de su hospitalidad, de su riqueza artística y cultural y de toda la serie de atractivos propios de una gran ciudad cosmopolita.

Para ilustración de la mayoría de las personas asistentes a esta solemne ceremonia de apertura, debemos informarles que estos Congresos tienen su origen en 1995, cuando el Instituto Nacional Newberiano de Argentina, con ocasión del 120 aniversario del nacimiento de Jorge Newbery, creador de la Aviación de esta nación, propuso la celebración de un Congreso Internacional de Historia y Cultura Aeronáutica y Espacial, que tendría lugar en Buenos Aires. Al año siguiente se celebró en Santiago de Chile la segunda edición del Congreso y en la capital chilena se firmó el Acta Constitutiva de la Federación, que fue suscrita por las instituciones aeronáuticas de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, España, Paraguay, Perú y Uruguay y encargándose al Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas del país organizador, la redacción de un proyecto de Estatutos, que serían aprobados en el III Congreso celebrado

en 1996 en Montevideo. El IV Congreso se desarrolló en Río de Janeiro el pasado año, en el que se incorporaron a nuestra Federación las instituciones históricas y culturales aeronáuticas de México y Venezuela.

Hoy, 11 de octubre, víspera de la Fiesta Nacional de España, se inaugura el V Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial con una doble satisfacción, pues todos los países asistentes poseen un legado histórico y un acervo cultural común, como miembros que son de la Comunidad Iberoamericana de naciones y por la incorporación a la Federación de las entidades aeronáuticas de Cuba, Panamá, Portugal y República Dominicana.

En España decimos que de bien nacidos es ser agradecidos, por ello debemos agradecer al Ministro de Defensa el haber aceptado presidir, este acto de apertura, así como expresar nuestra gratitud y reconocimiento a su Gabinete, al Órgano Central del Ministerio de Defensa y al Ejército del Aire por el apoyo de todo tipo recibido para poder organizar este Congreso. Así mismo queremos agradecer a la Fundación AENA la ayuda prestada, que nos ha permitido programar muchas de las actividades que habíamos previsto. Igualmente queremos manifestar nuestro reconocimiento a la compañía IBERIA, que es transportista

oficial de este V Congreso, al Excmo. Ayuntamiento de Madrid que ha restaurado el obelisco erigido en conmemoración del vuelo del Plus Ultra y a Construcciones Aeronáuticas, empresa siempre dispuesta a cualquier colaboración en el mundo aeronáutico. También es nuestro deber informar que la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación argentina ha decidido auspiciar y declarar de interés y cultural a este V Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial.

Hace aproximadamente un mes tuvimos la oportunidad de participar

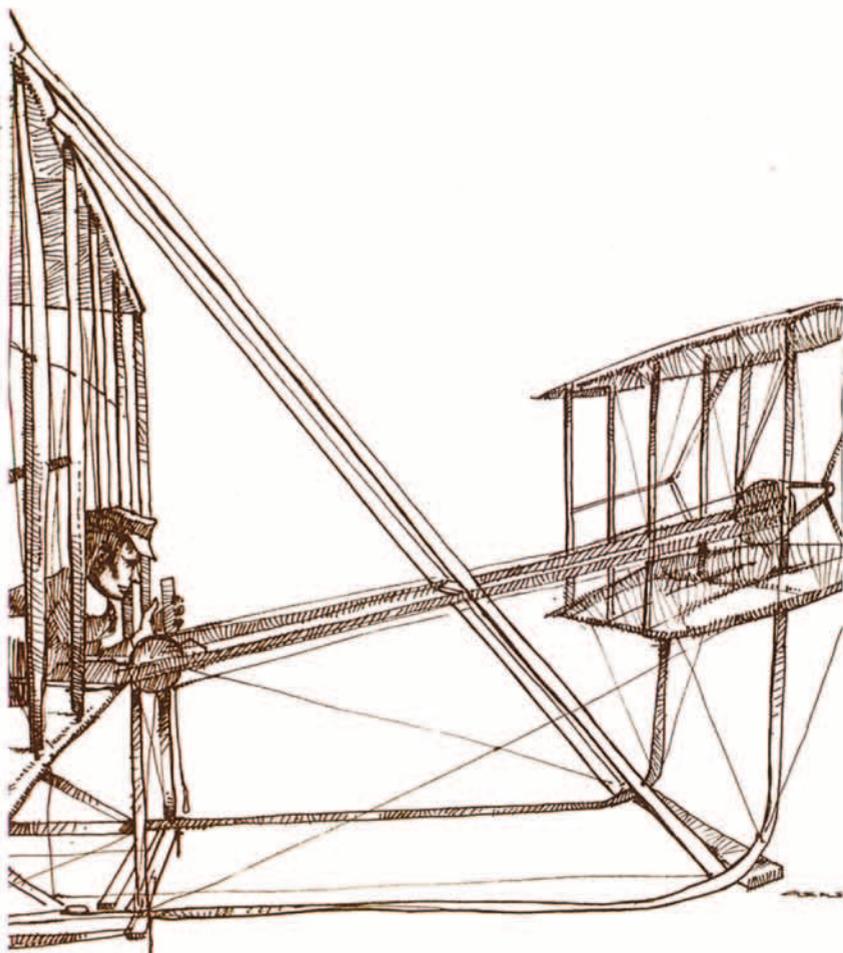


José Sánchez Méndez

*General Jefe del Servicio
Histórico y Cultural
del Ejército del Aire*

en la 25 edición del Congreso anual que organiza la Comisión Internacional de Historia Militar, que se celebró en Bruselas, dado que en el presente año se conmemora el 50 aniversario de la creación de la Alianza Atlántica. A esta Comisión pertenecen 35 naciones de todos los continentes y durante los días del Congreso pudimos notar la gran sensibilidad, amor y respeto a las tradiciones históricas en todos los asistentes, especialmente en las visitas en un ambiente de gran amistad y fraternal camaradería, a los escenarios de Waterloo, a los de la batalla de Ypres, librada en la I Guerra Mundial y al Muro del Atlántico, construido por Hitler para evitar el desembarco aliado. Se visitaron cementerios de centenares de miles de combatientes de las diversas partes en conflicto, que se cuidan con gran cariño y esmero, sin escatimar en gastos, y que conmueven el espíritu.

José F. Clemente Esquivardo



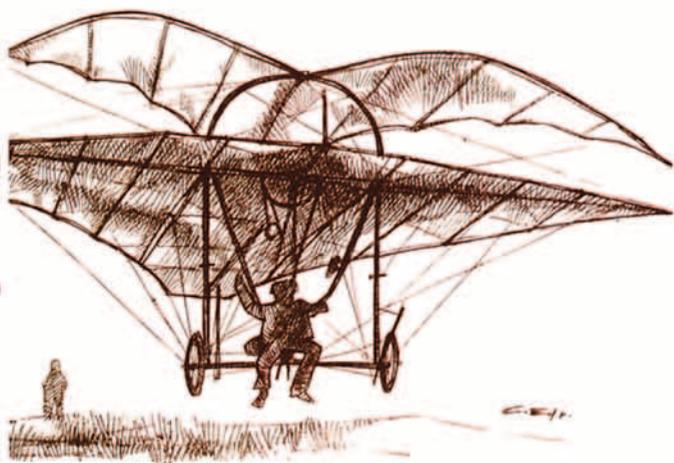
Traemos a colación el Congreso Militar citado, porque nos puede ayudar a imitar algunos de sus aspectos y características, pero también como estímulo y satisfacción, pues en los tan solo cinco años de existencia de nuestra Federación tenemos ya prácticamente la mitad de miembros de los de la Comisión Internacional de Historia Militar, que fue creada en 1938. Pero al mismo tiempo nos puede servir de advertencia sobre determinadas actitudes hacia nuestra Comunidad Iberoamericana, pues en Bruselas hubo dificultades para utilizar el idioma español en el Congreso, al no estar prevista la traducción simultánea en el idioma de Cervantes. Solamente la actitud firme de la delegación española permitió que la comunicación enviada fuese presentada oral y escrita en nuestro idioma y vertida simultáneamente al inglés, francés y alemán. Pero, por otra parte, el ambiente en el que se desenvuelve el Poder Aeroespacial, el aire-espacio, nos permite ser mucho más flexibles y abiertos, pues nuestra Federación a diferencia de la Comisión Internacional de Historia Militar, no se circunscribe exclusivamente al ambiente aeronáutico castrense, sino también al civil, es decir a todo el amplio mundo de la Aviación y del Espacio.

En la práctica totalidad de las publicaciones aeronáuticas internacionales, excepto en las ibe-

roamericanas, se ignora o margina, por desconocimiento unas veces o deliberadamente en otras la contribución de nuestros pueblos al desarrollo de la Aviación. Si alguna vez se cita a alguna figura histórica, suele hacerse apropiándose de esos méritos, tal como ocurre con el brasileño Santos Dumont, el chileno Sánchez Besa o el peruano Jorge Chávez, afamados aviadores de renombre mundial que por haber desarrollado gran parte de su vida aeronáutica en Francia, país que a comienzos del siglo XX era el impulsor de la Aviación en Europa, no siempre se les asocia o vincula con sus Patrias de origen.

En todos los campos posibles de la Aerostación y la Aeronáutica, los pueblos iberoamericanos hemos proporcionado precursores, soñadores, inventores, aventureros, fabricantes, aviadores, ases de combate, y un largo etcétera difícil de enumerar, aunque antes quizá deberíamos comenzar por los mitos y leyendas.

En una edición especial de *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, publicación oficial del Ejército del Aire español, realizada en octubre de 1980, decíamos que los pueblos precolombinos, al igual que otros de Oriente y Occidente, reverenciaban a las aves fuertes y majestuosas como el águila, el cóndor o el halcón, siendo



probablemente en los habitantes andinos donde la adoración alcanzó un mayor y profundo fervor místico y convierten al cóndor en *Símbolo del Sol* y *Ave Sagrada* y al halcón o *Huamán* en imagen de virtudes cívicas y militares a imitar. Pero en todos los pueblos de Iberoamérica existirá un ave mitológica común que simboliza la justicia, el águila o *Tucuy-Ricuy*, llamada *Arara* por los guaraníes, *Povois* en el Caribe, *Ewaki* en baki y *Tohtli* por los aztecas.

También en los pueblos precolombinos existen leyendas similares a la del vuelo de *Sampati* y *Eatayus* que nos relata el poema hindú del *Ramayana*, que la mitología griega transforma en los personajes de *Dédalo* e *Icaro*, la literatura escandinava en *Wieland* y *Egil*, que tratan de escapar de Jutlandia o en los pueblos de Babilonia en el pastor *Etana* cuando emprende el vuelo hacia la diosa *Ihstar*.

En la América iberoamericana tales leyendas son innumerables, pero merece ser citada una especialmente hermosa que se refiere al origen del Imperio de los Incas. Dice el escritor peruano Carlos de la Jara que al retirarse las aguas del Diluvio, salieron de Pocaritambo cuatro hermanos llamados *Ayar-Uchu*, *Ayar-Manco*, *Ayar-Cachi* y *Ayar-Uca* con sus respectivas esposas, vestidos todos ellos con ricos mantos, trayendo mucho servicio de oro y mostrándose como señores de la tierra, con la misión de fundar una ciudad. *Ayar-Uchu*, que era el mayor, tenía una honda de oro y con ella lanzaba piedras que llegaban hasta las nubes y hacían caer las montañas. Sus hermanos, envidiosos de su poder, lo encerraron en una cueva que taparon con grandes rocas. Los fraticidas, asustados, huyeron a Tambo Quiro y allí trataron de fundar una ciudad, pero al poner los cimientos vieron venir por los aires a *Ayar-Uchu*, que volaba con alas de grandes colores. *No temáis*, les dijo, *sólo vengo para que establezcáis un imperio, construiréis en el valle*

José F. Clemente Esquivando

inmediato la ciudad de Cuzco y levantareis un templo al Sol, que será reverenciado por toda la Tierra. Yo me quedaré, en la forma en que me veis, en el cerro de Huanacaure, desde donde os protegeré en la guerra y vosotros, agradecidos, me erigiréis altares.

No existen, aparte las leyendas, constancias fidedignas de que antes del Descubrimiento se hubiese realizado por los pueblos precolombinos algún tipo de vuelo, aunque dado el gran nivel de desarrollo técnico y cultural que alcanzaron seguramente habrían intentado pruebas con la intención de volar, pues antes de 1492 ya se practicaba en México un deporte que hoy conocemos como los *Voladores*, tal como lo describe el profesor Clavijero. Posteriormente, en los pueblos iberoamericanos a un lado y otro del Atlántico, hubo gran número de enamorados del aire deseosos de volar, pero cuyos intentos acabarían casi siempre en tragedia.

Pero ya en 1560, en Perú, el jesuita y misionero español José de Acosta, gran físico y naturalista, se adelantaba a la moderna Medicina Aeroespacial, al haber estudiado y publicado entonces sus investigaciones sobre el mal de altura. Quizá la primera constancia histórica de ensayos técnicos aeronáuticos sea la del portugués, nacido en Brasil, Bartolomé de Gusmão, que en 1709, 74 años antes del invento de los hermanos Montgolfier, efectuó ante el rey de Portugal, en la Casa de las Indias, una demostración aerostática con un globo de cuatro metros de altura, que ascendía por aire calentado por fuego, producido en una vasija de barro situada en una base de madera. De este hecho histórico hay un testimonio gráfico en un óleo existente en el Museo Paulista de Brasil. De igual forma, en la Biblioteca Nacional de París hay un agua fuerte en color de un vuelo realizado en 1784 en la región española de Extremadura, a bordo de un globo en forma de pez, tripulado por José Patiño. Al año siguiente se efectuaría una ascensión aerostática no tripulada en Nueva España con un globo construido por Antonio María Fernández, oriundo de Veracruz y nacido en Tlascala y ya a finales del siglo XIX fueron numerosas las ascensiones aerostáticas tripuladas del brasileño Santos Dumont, los argentinos Aarón de Anchoarena y Jorge Newbery, los mexicanos León Acosta y Joaquín de la Cantolla, y el español López de la Torre por citar solamente a algunos de los más afamados precursores iberoamericanos.

Ya hemos mencionado anteriormente a tres renombrados aviadores iberoamericanos cuya formación aeronáutica y proyección internacional tuvieron lugar en Francia. En primer lugar está el brasileño Alberto Santos Dumont, pionero e impul-

ador de la Aviación Europea, gran piloto, diseñador de aeroplanos y pensador aeronáutico. Junto a él están el chileno Sánchez Besa, uno de los primeros aviadores europeos y también uno de los principales constructores de aviones, cuyos modelos participarían en la I Guerra Mundial y el inolvidable peruano Jorge Chávez, primer piloto del mundo en sobrevolar los Alpes y que tras su hazaña moriría al estrellarse su avión en Domodossola.

Repasando cronológicamente la historia de la Aviación Iberoamericana, además de los grandes personajes antes citados, debemos mencionar al argentino Jorge Newbery, y al español Alfredo Kindelán, ambos aeronautas, pilotos de aviones y pensadores aeronáuticos que vislumbraron lo que sería el Poder Aéreo antes que Dohuet, Trenchard o Seversky. Junto a ellos están el mexicano Juan Guillermo Vilasana, diseñador de aeroplanos y también precursor de la incipiente doctrina aérea y el uruguayo Cesáreo Berisso, piloto de globo y aeroplano y gran organizador.

Entre los pioneros iberoamericanos destacan cuatro pilotos de combate, el ecuatoriano Cosme Renella as de la I Guerra Mundial, que luchó al lado de la patria de sus padres, Italia, y acreditado con 17 victorias aéreas; el venezolano Meyer Baldo, piloto de la escuadrilla de Von Richthofen, El Barón Rojo, con siete derribos en su haber y el portugués Lello Portela que lo haría junto a los británicos. El cuarto es el boliviano Rafael Pabón, primer piloto en obtener en América una victoria aérea que lograría en la Guerra del Chaco.

El paraguayo Silvio Petirosi alcanzaría fama mundial como uno de los mejores pilotos de acrobacias del mundo en la historia de la Aviación y creador de varias figuras acrobáticas. Debemos destacar igualmente a los entusiastas y polifacéticos Camilo Daza de Colombia, Domingo Rosillo de Cuba, Feliz Miranda de la Repú-

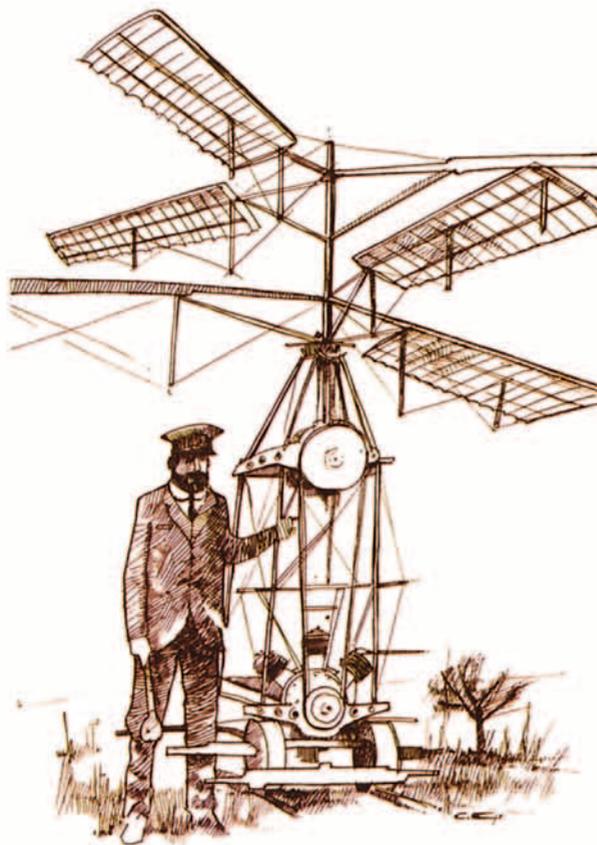
ca Dominicana, este último protagonista del histórico Vuelo Panamericano, al salvadoreño Humberto Aberle y al panameño Marcos Gelabert. Este grupo de aviadores hicieron posible que la Aviación naciera y creciera facilitando el desarrollo de sus países respectivos.

Seis de estos creadores, precursores y pioneros de la Aviación murieron muy jóvenes pilotando su avión en el cumplimiento de su deber, son Jorge Newbery, Jorge Chávez, Meyer Baldo, Silvio Petirosi, Rafael Pabón y Marcos Gelabert. Todos ellos forman parte de la pléyade de aviadores

que se distinguieron por su sacrificio y espíritu de servicio ofreciendo su propia vida en favor del progreso de la Aviación.

Ei nos referimos a los Grandes Vuelos realizados en el subcontinente iberoamericano o en el Atlántico Sur es imposible encontrar en libros o publicaciones fuera de nuestras fronteras, ni siquiera una cita o mención, sobre las hazañas de nuestros aviadores. Debe tenerse en cuenta que la orografía abrupta y las grandes zonas selváticas al sur de Estados Unidos fueron y continúan siendo un serio

obstáculo, a diferencia de la Europa Occidental, de Norteamérica o del Atlántico Norte, por lo que sobrevolar dichas zonas comportaba riesgos, dificultades, penalidades y grandes dosis de heroísmo y audacia. El paso de los Andes, los vuelos sobre la Amazonia o hacia el continente Antártico, en El Caribe, sobre la América Central o a través del Atlántico Sur fueron una constante de nuestros aviadores, cuyas gestas debemos recordar y difundir. En el área de las grandes creaciones o inventos aeronáuticos merece destacar al español Juan de la Cierva, padre del autogiro, lo que daría paso a la materialización de una idea muy antigua y hasta entonces lograda, el helicóptero.



José F. Clemente Esquerdo

La Guerra Civil Española, sería campo de experimentación de nuevos aviones de combate, de ensayos de nuevas técnicas y de modernas concepciones del Poder Aéreo, así como antesala de la II Guerra Mundial. Quizás por ello haya sido una excepción en la literatura aeronáutica internacional, pero tampoco estudiada en profundidad fuera de nuestras fronteras a pesar que en la misma alrededor de 1.500 aviones serían derribados en combates aéreos. De igual forma la actuación del Regimiento de Aviación Venezolano o del Cuerpo de Aviación Militar Cubano en misiones antisubmarinas durante la II Guerra Mundial son prácticamente desconocidas. La participación de la Fuerza Aérea Brasileña en acciones antisubmarinas y muy en particular la participación de un Grupo de Caza, con el emblema "Senta a Pua", en la Campaña de Italia está igualmente poco difundida internacionalmente, desconocimiento que incluye al Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Mexicana en su misión en el Lejano Oriente contra las fuerzas japonesas. Ese desconocimiento se extiende a la participación del Ejército del Aire español con su *Escuadrilla Azul* en el Frente Oriental y a la del casi centenar de pilotos de la Aviación de la República Española que combatieron en el mismo frente, pero junto a la Unión Soviética contra las fuerzas alemanas.

Pero esa actitud de ignorar o marginar nuestra contribución histórica, no debemos achacarla solamente a determinados sectores de la cultura aeronáutica internacional, nosotros también tenemos grave culpa y responsabilidad, pues nuestras instituciones histórico-aeronáuticas carecen de recursos humanos y materiales suficientes para cumplir con nuestra misión. Igualmente cuando existe una austeridad económica, tal como ocurre hoy día puede parecer lógico que en la escala de prioridades no estemos en los puestos de cabeza. Por ello, en estas situaciones debemos ser imaginativos y audaces y buscar apoyos extrapresupuestarios en fundaciones e instituciones privadas. Esta consideración puede también ser válida para las entidades de carácter civil que pertenecen a nuestra Federación.

Nuestra historia aeronáutica es parte de nuestra cultura y por consiguiente tenemos el deber de investigar, estudiar y difundir los logros y gestas de nuestros antepasados, así como conservar y acrecentar nuestro patrimonio histórico aeronáutico que constituye el mejor legado para

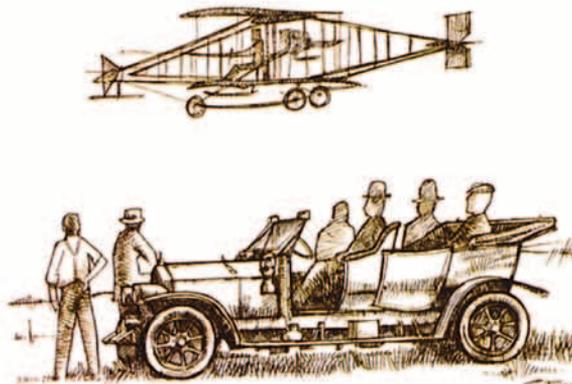
las generaciones futuras, las cuales nos exigirán algún día cuentas de nuestra gestión. De nosotros depende la responsabilidad de transmitir a los más jóvenes los valores históricos de nuestra Aviación.

La Aviación es algo nuevo, a punto de cumplir un siglo de existencia, pero desde principios del siglo XX hasta los primeros vuelos a reacción solo transcurrieron 36 años y 33 años más tarde el hombre llegaba a la Luna. Todo ello ha sido posible gracias al desarrollo vertiginoso de las nuevas tecnologías. Pero los costes elevados de los nuevos desarrollos tecnológicos y la complejidad de su gestión, junto a la escasez de recursos disponibles, hacen que no se pueda prestar la atención que se debería y que deseáramos a la Historia y Cultura Aeroespacial. Por ello, nosotros, queridos congresistas, tenemos la responsabilidad de sensibilizar, sacudir las conciencias y llamar la atención a la sociedad sobre la importancia de nuestro cometido.

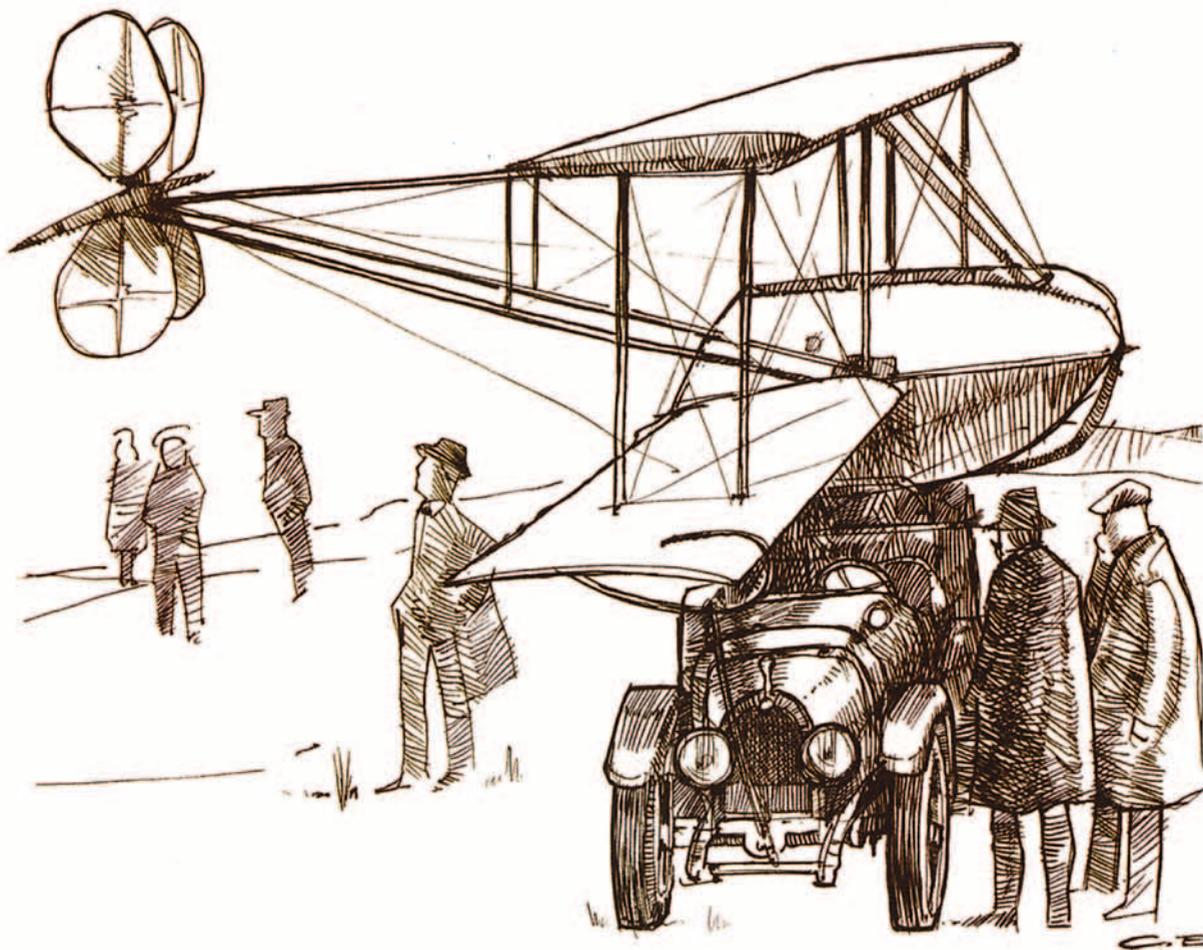
Somos una Federación joven, con tan solo cinco años de existencia y precisamente porque somos jóvenes de espíritu, de pensamiento y corazón, debemos trabajar con entusiasmo, tenacidad y esfuerzo para que se reconozca la contribución de los pueblos iberoamericanos al progreso y desarrollo de la Aviación.

Es por ello que la presidencia de este Congreso ha querido resaltar esa contribución iberoamericana rindiendo homenaje a los héroes que la hicieron posible. Hemos comenzado esta mañana, poco antes de esta ceremonia de apertura, con un solemne y emotivo acto en honor de todos los aviadores iberoamericanos que murieron en el cumplimiento de su deber. Vamos ahora a presentar un libro sobre los Pioneros de la Aviación Iberoamericana. Hemos redactado la llamada Declaración de Madrid, en la cual honramos y expresamos nuestro reconocimiento a esos Pioneros, y hemos organizado un concierto de música militar y popular iberoamericana. Por otro lado me es muy grato informar que, a petición de este Servicio Histórico y Cultural, la Secretaría "Pro Tempore" de la IX

Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno que se celebrará en La Habana en noviembre próximo, ha reconocido a este V Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial como Comité Sectorial de la misma y en los seminarios, Foros e iniciativas que se celebren en el marco de la citada cumbre.



José F. Clemente Esquerdo



En otro orden de ideas, en el Congreso celebrado el pasado año en Río de Janeiro, la Delegación española propuso la edición de un libro que recogiese las semblanzas de aquellos personajes que podrían ser considerados como los creadores, fundadores o impulsores de la Aviación en cada uno de los países miembros de la Federación. Esa obra titulada *Los Pioneros de la Aviación Iberoamericana* es hoy una realidad, y para lograrlo hemos contado con dos ayudas inestimables. Una, la de los actuales doce miembros de la Federación, más la de los cuatro países que se incorporarán a la misma en este Congreso, Cuba, Panamá, Portugal y República Dominicana, y también aunque no hayan podido asistir al mismo las de El Salvador y Guatemala. La otra, ha sido el apoyo financiero de la Compañía española de Aviación Iberia que lo ha hecho posible. Por ello nos llena de alegría y satisfacción presentar dicha publicación en este acto solemne de apertura del V Congreso. Pero sería un grave error conformarnos con una edición en español y portugués, debemos intentar publicar una versión en algún otro idioma universal, pues

si no caeríamos en una endogamia absurda e infructuosa. El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire español se compromete públicamente a realizar cuantos esfuerzos sean necesarios para llevar a cabo dicha edición.

Queridos congresistas, somos enamorados e investigadores de una profesión que permite al hombre remontarse hacia el cielo y olvidar y despegarnos de las pasiones y miserias humanas. El mundo desde allí arriba parece pequeño y mezquino, y el vuelo nos permite despojarnos, aunque solo sea por un corto espacio de tiempo, de nuestra parte más egoísta, más materialista y menos generosa y sublime. Somos amantes estudiosos de un eterno sueño y anhelo del hombre: Volar. Pero ¿Qué es volar? En la clausura del IV Congreso en Río de Janeiro les presenté la definición probablemente más bella que se haya concebido y que ahora, al comenzar este V Congreso, queremos recordarles como lema: *Volar es llenar los pulmones de espacio, los ojos de belleza, el corazón de Patria y el alma de Dios* ■