

AVIACIÓN MILITAR VENEZOLANA, 1920-1936. DEL PERSONALISMO A LA INSTITUCIONALIDAD

Froilán Ramos-Rodríguez¹

Resumen

El presente trabajo tiene como propósito analizar la formación de la aviación militar venezolana entre 1920 y 1936, así como los obstáculos que transitó en este periodo, del personalismo político gobernante hacia su institucionalización formal como arma aérea efectiva. En este sentido, se recurrió a testimonios publicados de sus protagonistas, documentos oficiales, memorias del ministerio de Guerra y Marina, y prensa de la época. Tradicionalmente, la aviación militar ha sido asociada a la figura del general Juan Vicente Gómez y su hijo Florencio Gómez, sus propulsores, naciendo como un apéndice del Ejército dentro de un pretorianismo oligárquico. Particularmente, demostró su utilidad operativa en agosto de 1929, con la Invasión del Falke, en la que la aviación tuvo actuación. No obstante, su camino hacia la institucionalidad demoró, recibiendo atención organizacional y reconocimiento oficial hacia 1930-1936. En síntesis, una re-interpretación de su proceso formativo revela la utilización del arma aérea en Venezuela, al servicio de un régimen militar personalista, y su primera acción combativa fue en contra de otros venezolanos, estos elementos deben conducir a la reflexión histórica, ética-profesional en función de que la aviación militar pueda consolidar su vínculo histórico al servicio de la

¹ Magíster Scientiarum en Historia. Profesor - Investigador de la Universidad Simón Bolívar. Becado en estudios doctorales por la Universidad de los Andes (Chile). froilanr@usb.ve

Nación, enmarcada en la institucionalidad y el profesionalismo militar.

Palabras clave: Aviación militar, personalismo, institucionalidad.

**VENEZUELAN MILITARY AVIATION, 1920-1936.
*FROM PERSONALISM TO INSTITUTIONALLY***

ABSTRACT

This paper aims to analyze the formation of the Venezuelan military aviation between 1920 and 1936, as well as the obstacles that traffic in this period, the ruling political personalism to formal institutionalization effective air arm. In this sense, ran through his protagonists published testimonies, official documents, reports the Ministry of War and Navy, and preset the time. Traditionally, military aviation has been associated with the figure of General Juan Vicente Gómez and his son Florencio Gómez, their thrusters, born as an appendix to the Army within a praetorian oligarchy. Particularly, showed operating profit in August 1929, with the invasion of Falke, in which aviation was acting. However, his path to delayed institutionalization, organizational attention and receiving official recognition in 1930-1936. In short, a re-interpretation of their learning process reveals the use of the air arm in Venezuela, serving personalist military rule, and his first action was fighting against other Venezuelans, these elements should lead to historical reflection, ethics-professional in function that military aviation can consolidate its historical link to the service of the nation, part of the institutional and military professionalism.

Keywords: Military Aviation, personalism, institutionally.

The weather was glorious. We were ready for starting. I had as a visitor a gentleman who had never seen a flight in the or anything resembling it and he had just assured me that it would tremendously interest him to witness an aerial battle.

Manfred von Richthofen²

Introito

Más allá de la tradicional celebración del 10 de diciembre de cada año —como era costumbre— de la conmemoración de la aviación militar venezolana, hoy a más nueve décadas de su fundación, cabe la pena reflexionar, desde la Universidad, varios elementos que están inmersos en este proceso embrionario, o etapa inicial del arma aérea en Venezuela. El primero de ellos, a todas luces, su surgimiento, dentro sistema marcado por el pretorianismo militar, el personalismo; segundo, su servicio en función de un hombre y no de una nación; tercero, su desarrollo técnico, instrucción, dotación de aeronaves, entrenamiento; cuarto, su primera acción militar en suelo venezolano, durante la invasión del Falke en 1929; quinto, su camino hacia formas más institucionales de organización y profesionalización.

Se debe dejar claro, que no se trata aquí, de crear resentimiento sin sentido entre la sociedad venezolana y su aviación militar, ni mucho menos, circunscribir este proceso histórico a pensamientos anacrónicos. No, nada de eso. Muy por el contrario, se procura brindar una reflexión académica, sustentada, que permita a los ciudadanos venezolanos comprender mejor en nacimiento de su arma aérea, y en esa medida, población civil y militares puedan alcanzar discernimientos más cercanos a la realidad histórica, en función de la institucionalidad y el profesionalismo.

² Manfred von Richthofen. *The Red Battle Flyer*. New York, Robert M. McBride & Co. 1918. p. 154.

La Venezuela en los albores del siglo veinte

La Venezuela de principios del siglo XX, es una nación convulsionada. Reciente terminado el siglo pasado, en 1899, un nuevo grupo político regional, los andinos, bajo la jefatura de Cipriano Castro habían tomado el poder político. Se iniciaba así, un proceso paralelo, de centralización política y administrativa de la nación, de reducción y exterminio del caudillaje decimonónico, el “pretorianismo histórico”, y a su vez se producen enfrentamientos internamente, la Revolución Libertadora, y externamente el bloqueo a las costas venezolanas por parte de las potencias europeas, Alemania, Gran Bretaña e Italia, eran los años 1902 y 1903.

Superadas ambas, militarmente la primera y diplomáticamente la segunda, la nación criolla volvía a un proceso de centralización política y “pacificación” armada, primero, bajo los rasgos autoritarios y personalistas de Castro, y luego del golpe de Estado del 19 de diciembre de 1908, bajo la mano férrea del general Juan Vicente Gómez, quien profundiza y acentúa la constitución de un Ejército Nacional operativo, estableciendo la Academia Militar en 1910, introduciendo la prusianización en el cuerpo armado, que en poco tiempo (1910-1913), muestra signos de cohesión organizativa y disciplina, bajo su autoridad única, lo que en palabras de Amos Perlmutter, se pasa a ser un “pretorianismo oligárquico militar”.³

Por estos años, se ha desarrollado eficazmente el viejo anhelo del hombre por volar con una máquina más pesada que el aire. Se trata pues de los primeros avances y éxitos de la naciente aviación, sobresalen las labores de ingenio y audacia del brasileño Alberto Santos-Dumont en Francia, y de los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright. Esta aviación inicial es más de demostración de la capacidad por volar, de propósito civil. No obstante, no

³ Los términos “Pretorianismo histórico” y “Pretorianismo oligárquico”, explicando la presencia militar abusiva en política, dentro de momentos históricos determinados, son de: Amos Perlmutter. *The Military and Politics in Modern Times: On Professional, Praetorian and Revolutionary Soldiers*. New Heaven-Londres, Yale University Press. 1977.

tardo mucho tiempo, para que ya se pensara en el potencial bélico de los nuevos aparatos voladores.

Teóricos del Poder Aéreo, 1910-1935.

Desde mediados y fines del siglo XIX, la utilización de globos aerostáticos, con fines de observación principalmente, constituyeron los primeros usos militares en aire, algo que se experimentó desde la Guerra de Secesión estadounidense (1861-1865). No obstante, ya entrado el siglo XX, uno de los primeros pensadores del poder aéreo fue el ingeniero militar italiano Giulio Douhet (1869-1930), quien escribió⁴ sobre las potencialidades futuros del arma aérea, sus propuestas, resultaron ser efectivas como se demostró en la Primera Guerra Mundial (1914-1918).

Durante la contienda europea, 1914-1918, ambos contendores, potencias aliadas y centrales⁵, utilizaron intensa y extensamente las potencialidades de las aeronaves, primero, para fotografía y observación, luego para dispararse con armas cortas, posteriormente, tecnificada con el uso de ametralladora sincronizadas con las hélices, además del empleo de pequeñas cargas de bombas. Todo lo cual generó en una experiencia sin precedentes para los servicios aéreos participantes.

El término de la Gran Guerra europea, en noviembre de 1918, había quedado claro para todos los entendidos en la materia, generales, estrategas y tácticos, el poder efectivo que había demostrado el arma aérea. Tal poder aéreo en combate de caza, bombardeo y, en especial, su efecto psicológico, habían transformado para siempre el ejercicio de la guerra. Sin embargo, no era para nada económica, era costosa, y requería de una inversión en los aparatos voladores, y dedicación

⁴ Puede consultarse: Giulio Douhet. *El Dominio del Aire*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Originalmente publicado en 1921.

⁵ Entre 1909 y 1912, se constituye la *Aéronautique Militaire* francesa; en 1910 se funda la *Luftstritkräfte* alemana; en abril de 1912, se creó la *Royal Flying Corps* dependiente del Ejército británico, y la *Royal Navy Air Service*, dependiente de la Armada.

en la formación de pilotos, capaces y competentes para operar esas aeronaves.

Sin embargo, los estragos dejados por la guerra en el pensamiento colectivo, conllevo a un destino diverso de los servicios aéreo por parte de los altos mandos militares. En la Alemania derrota, el Tratado de Versalles (1919) limitó estrictamente el ejército y sus equipos bélicos, en Gran Bretaña, se avanzó hacia una mayor autonomía del cuerpo aéreo, desde abril de 1918, se había creado la Royal Air Force (RAF). En tanto en los Estados Unidos, la disyuntiva de invertir o no en un arma tan costosa, había diferentes criterios entre el ejército y la armada, intertanto, un voz solitaria era la del general William “Billy” Mitchell (1879-1936), un firme defensor de la aviación y de su potencialidad en las guerras futuras⁶, promovió y organizó demostración de ataque de aviones a un buque en desuso en 1922 para demostrar sus posturas sobre la eficacia del arma aérea en las batallas venideras, pero sus propuestas fueron desatendidas por las autoridades superiores.

En este orden, otro de los pensadores militares convencido del poder aéreo fue Hugh Trenchard (1873-1956), partidario del rol cada vez mayor que tendría el arma aérea en los campos de batalla, como medio capaz de permitir en dominio del aire, cobertura y protección para el desarrollo de los ejércitos en el terreno. Sin embargo, pueden existir varias razones, para que las ideas del poder aéreo se hayan difundido de forma diversa, la primera, es el costo operativo de mantener un servicio aéreo, bastante elevado; la segunda, aún existía resistencia entre las fuerzas tradicionales, ejército y armada, sobre la presencia de un cuerpo aéreo independiente en varios países; la tercera, la guerra en Europa había dejado todo un escenario contrapuesto, contradictorio, sobre los efectos mismo que había tenido la contienda, en cuanto a los intereses para las naciones y los rigores sufridos por la población civil, probablemente la combinación de todas haya llevado a un pensamiento paradójico acerca de la importancia del arma aérea.

⁶ Puede consultarse: William Mitchell. *Winged Defense*. USA, Dover Publication, Inc., 1925.

La aviación venezolana, 1920-1929

La historiografía tradicional, ha recogido el nacimiento de la aviación venezolana como una obra de Juan Vicente Gómez y su hijo, Florencio. Que tiene una parte de razón, por la relación directa de quien detentaba el poder político efectivo. Pero entender el surgimiento y desarrollo de la aviación militar venezolana necesita del análisis de un conjunto de factores. Factores estos que hilan e hilvanan, el proceso mismo del arma aérea. Ya se ha mencionado, la experiencia de la contienda europea, las posturas de los teóricos del poder aéreo, dentro de un contexto temporo-espacial global, sin embargo, a esto debe agregársele, los elementos importantes, uno, el surgimiento paralelo que está teniendo la aviación en América Latina, sobre todo en la vecina Colombia, mirada con atención aunque no sea determinante; dos, los cambios políticos, económicos y militares que están teniendo lugar dentro de la misma Venezuela, todo lo cual conllevará a la decisión final.

En la Venezuela de 1918-19, todavía padeciendo los estragos de la gripe española, un muy reducido número piensa en la utilidad de esta nueva arma, el Presidente Electo de la nación, general Juan Vicente Gómez. Ya se sabía el espectáculo y efecto que se podía causar con estos modernos aparatos, desde las demostraciones de vuelo sobre Caracas en 1912, pero la guerra europea había arrojado cruda confirmación real sobre el campo de batalla. Además, a esto debe agregársele las demostraciones realizadas en el hipódromo de El Paraíso, Maracay y San Juan de los Morros por el piloto italiano Cosme Rannella (1890-193), quien efectuó presentación especial para Gómez y sus cercanos colaboradores en marzo de 1920.

En América Latina, por solo mencionar algunos casos representativos, los avances de la aviación militar continúan a otros ritmos: en la Argentina, se funda la “Escuela de Aviación Militar”⁷ en 1912, gracias al financiamiento y apoyo privado; en Chile se envió una

⁷ Fuerza Aérea Argentina. Disponible: http://www.fuerzaaerea.mil.ar/historia/sinopsis_historica.html

misión a Europa de oficiales a formarse como pilotos en 1911, y ya en 1913 se crea la “Escuela Militar de Aeronáutica”⁸; en México, motivado por su conflicto civil de la Revolución Mexicana, crea la aviación militar del Ejército Constitucionalista el 5 de febrero de 1915⁹; en Colombia se había iniciado en 1916, el envío de militares con fines de observación del arma aérea en la guerra que se libraba en Europa, el 31 de diciembre de 1919, el Congreso colombiano dicta la Ley 126 que crea en “el Ejército la Aviación que constituirá la 5ta Arma” (Artículo 1°)¹⁰, como reza el artículo uno, además esta ley preveía la creación de una “Escuela Militar de Aviación” (artículo 5).

Tal como lo señala el historiador Elías Pino Iturrieta: “En 1918 comienzan los estudios para la creación de una Escuela de Aviación Militar, que se funda dos años más tarde con vehículos y equipos franceses para la instrucción de pilotos, fotógrafos, mecánicos y observadores aéreos”.¹¹ La aviación militar venezolana se comienza a gestar, una vez concluida la gran contienda europea, intervienen varios factores, externos e internos: el fin de la guerra había dejado un cuantioso material bélico, que consiguientemente sería vendido por las potencias vencedoras a terceros países, caso de Francia, como nación victoriosa, que se imponía como una de las potencias militares del momento; a su vez, se había comprobado la relevancia del arma aérea en el campo de batalla, mediante observadores enviados a Europa.

En este particular, el entonces coronel Eleazar López Contreras, partió en misión de estudio y comprar de material bélico, en noviembre de 1920, y hasta febrero de 1921, periodo en el cual pudo contrastar la realidad de atraso del ejército venezolano y de Venezuela en general con otras realidades, visitó los Estados Unidos, Francia, Bélgica y el Reino Unido, realizó visitas a centros industriales, instituciones mi-

⁸ Víctor Contreras Guzmán. *Historia de la Aeronáutica Militar en Chile*. Santiago, Imprenta Universitaria, 1916. p. 43.

⁹ Secretaría de Defensa Nacional, Fuerza Aérea Mexicana. Disponible en: <http://www.sedena.gob.mx/index.php/conoce-la-sedena/antecedentes-historicos/fuerza-aerea-mexicana>

¹⁰ Fuerza Aérea Colombiana. Disponible en: <https://www.fac.mil.co/?idcategoria=34>

¹¹ Elías Pino Iturrieta. *Venezuela metida en cintura, 1900-1945*. Caracas, UCAB, 2006. p. 41.

litares. En sus cartas al ministro de Guerra y Marina, Doctor Carlos Jiménez Rebolledo, explica, comenta y muestra especial interés por los procesos de reconstrucción de las áreas afectadas por la guerra, en Francia y Bélgica. Todo lo cual convenció la idea de esta nueva arma, en la persona de Juan Vicente Gómez, a la postre, Comandante en Jefe del Ejército Nacional y Presidente Electo de la República, 1914-1922.

Durante 1920, se desarrolla el proceso de constitución de una escuela de aviación militar, en ello participan civiles, como escasa o ninguna participación en la toma de decisiones, limitados a los tramites jurídico-administrativos, de modo, que el hacendado-comerciante-convertido en general Juan Vicente Gómez —utilizando las palabras del maestro Domingo Irwin—, ordena al Presidente Provisional de la República, Doctor Victoriano Márquez Bustillos, y al Ministro de Guerra y Marina, Dr. Jiménez Rebolledo, la preparación de decreto necesario.

Así, el 17 de abril de 1920, se firmó el decreto de creación de la Escuela de Aviación Militar, con sede en Maracay —lugar de residencia de Gómez—, con las rubricas de Márquez Bustillos, Presidente Provisional de Venezuela, Román Cárdenas, Ministro de Hacienda, y Jiménez Rebolledo, Ministro de Guerra y Marina. A esto le siguió, la promulgación de la Ley de Aviación, del 21 de junio del mismo año, por el Congreso de los Estados Unidos de Venezuela; y la entrada en vigencia del Reglamento Orgánico de la Escuela de Aviación Militar, igualmente el 21 de junio de 1920, por el ministerio de Guerra y Marina. De modo, que la voluntad personal, ya tenía un cuerpo legal.

El naciente campo de vuelo, el Aeródromo de Maracay, se construyó en los espacios de la antigua Hacienda “San Jacobo”, en la cual se levantaron hangares para las aeronaves, edificios para la Escuela de Aviación Militar y para talleres mecánicos. Asimismo, el régimen militar contrata una misión francesa para la instrucción de pilotos y mecánicos, se adquieren aviones galos, remanentes de la Gran Guerra, los Caudron G-3 y G-4, se selecciona como alumnos a jóvenes

oficiales del ejército y algunos pocos civiles. Finalmente, el día 10 de noviembre de 1920, se firma el Acta de Instalación de la Escuela de Aviación Militar.

La naciente Escuela de Aviación Militar, queda asignada al Ejército, siendo coordinada por la Inspectoría General del Ejército, a cargo desde 1916 del general José Vicente Gómez, hijo mayor del dictador, lo cual mantiene directa supervisión de su funcionamiento; a su vez se designa al coronel del ejército David López Henríquez como director de la institución. López Henríquez es un oficial del arma de infantería, formado en la Escuela Militar de Bogotá, Colombia.

Por su parte, la misión militar francesa de instrucción, de 1920 a 1923, estaba conformada por: el teniente –luego ascendido a capitán por el general Gómez- Jean Toussaint Fiesche (1893-1954), jefe de la misión y quien actúa como piloto instructor, Georges Tieppe, instructor mecánico; el teniente de navío Robert Guérin, marino y piloto aviador. La instrucción se lleva a cabo de inmediato en los monomotor Caudron G-3, los primeros vuelos se realizan alumno con piloto-instructor, hasta que los primeros pueden practicar sus vuelos “solo”, en los primeros meses de 1921, los jóvenes pilotos venezolanos realizan sus vuelos “solo”, obteniendo luego sus diplomas de pilotos, entre estos: Manuel Ríos, Francisco Leonardi, Julio Fortoul, Miguel Rodríguez, Prisco Heur.

En esta primera etapa, la aviación militar sirve como un brazo visible de fuerza y poder, para el régimen militar de Juan Vicente Gómez, se utiliza en exhibiciones militares, como en la conmemoración del Centenario de la Batalla de Carabobo, el 21 de junio de 1921, en la que sobrevuela el Arco y campo de Carabobo, junto con la unidades del ejército, el teniente Robert Guérin. Asimismo, en el Centenario de la Batalla de Ayacucho, el 9 de diciembre de 1924, participa en la parada militar, con vuelo el teniente Manuel Ríos.

En 1922, al ir finalizando su instrucción la misión militar francesa, el general Gómez le confiere la Orden del Libertador al capitán Fiesche

y el teniente Guerin. Con la partida de la misión francesa en 1923, comienza una segunda etapa de la aviación militar venezolana, 1923-1925, en la que los jóvenes pilotos graduados son integrados a la Escuela de Aviación Militar como personal de instrucción. Esta es una etapa difícil, en la cual no faltan los accidentes aéreos, ni los roces de animosidad con el ejército. Sin embargo, se logra luego, una segunda misión francesa, 1926-1927*, a cargo del teniente Robert Guerin, y la adquisición e nuevo material de vuelo, como los Cuadron C-60.

Sin embargo, señala Juan Vicente Gómez en su mensaje al Congreso, el 25 de abril de 1925:

Tanto la Escuela Militar como la Aviación funcionan con regularidad: la primera en el cumplimiento de una misión de preparar la nueva oficialidad del Ejército, y la segunda, en la instrucción de pilotos y mecánicos aptos para el ejercicio de la profesión.¹²

Con sus habituales parcas palabras, Juan Vicente Gómez menciona al parlamento, el funcionamiento regular de la aviación militar como un servicio adjunto al ejército, en lo que conviene explicar, siendo más apropiado a la realidad del momento, es una escuela pequeña, de formación más técnica que de otra naturaleza, en la cual se presentan algunas carencias, en repuestos, piezas, mejoramiento continuo para estar al nivel de los cambios tecnológicos del momento, pese a la marcha de los instructores franceses, los jóvenes venezolanos dieron muestras de talento y empeño.

Por su parte, rememora Guillermo Pacanins, en estos años alumno en formación:

Nos encontramos en el año 1.927: En la Escuela se sigue impartiendo instrucción primaria y rudimentaria; no conocíamos

¹² Juan Vicente Gómez. *Documentos para la historia de su gobierno*. Caracas, Litografía del Comercio. 1925. p. 125.

otra forma para vencer el estado de inercia en que vivíamos suceptible a cada instante de ser suspendidas las actividades; cualquier accidente que ocurría conmovía a la población de Maracay, y al General Gómez le llegaban éstos, abultados, produciendo reacciones, al extremo de ordenar la clausura de la Escuela. Afortunadamente sus hijos Florencio y Juan Vicente intervenían logrando que desistiera de sus propósitos. En el Ejército al cual pertenecíamos como servicio, no teníamos ninguna simpatía, al contrario, las mejores raciones y otros beneficios que se nos dispensaban los irritaban y no éramos bien vistos.¹³

De las palabras de Pacanins, para esa fecha, alumno de la Escuela de Aviación Militar, revelan dos elementos importantes; por un lado, la intervención personal de dos de los hijos de dictador, para que éste no cerrara la Escuela, que para el momento experimentaba la tensión constante por la irrupción de sus actividades; mientras, que por otro lado, El Ejército, al que pertenecían como servicio, no mantenían las mejores relaciones, por el contrario, la animosidad entre los miembros de la aviación y el ejército, dejaba a los primeros sin el apoyo institucional de los segundos.

Por su lado, Florencio Gómez (1908-1995), hijo del general Gómez, y a quien en los documentos oficiales se le llama “coronel”, expresó lo siguiente:

[...] al cabo de unos años viendo papá mi deferencia, interés y consecuencias con esa arma, decidió para mediados de 1928, ordenar al Ministerio de Guerra y Marina, se me consultara todo lo relacionado con la aviación. Prácticamente pasé a ser, desde aquel momento, el representante de la Aviación entre el General Gómez y el Ministerio de Guerra y Marina, posición que mantuve hasta diciembre de 1935.¹⁴

¹³ Guillermo Pacanins. *Nuestra Aviación 1920-1970*. Caracas, S/E. 1970 pp. 65-66.

¹⁴ Florencio Gómez. *Mis Apuntes sobre la Aviación Venezolana*. Caracas, S/E, 1970. p. 90.

Las palabras de Florencio Gómez son claras, al referirse a su nombramiento y posición dentro de la dirección de la Aviación Militar venezolana entre 1928 y 1935, en la que se evidencia que por disposición de su padre se le “consultara todo lo relacionado con la aviación”. De modo, que en la organización, disposición y asesoramiento del arma aérea en la nación siguió más un curso marcado por el personalismo en el ejercicio de las funciones públicas que por prerrogativas jurídicas o institucionales, tal rasgo, se ha mantenido como una vieja sombra sobre el devenir venezolanos desde el siglo XIX hasta la actualidad.

No obstante, en enero de 1928, visita Venezuela, el aviador estadounidense Charles Lindbergh, quien había sido pionero con su *Spirit of Saint Louis*, en cruzar el Atlántico, de Nueva York a París, en vuelo solitario de más de 36 horas, lo que le había hecho ganar el reconocimiento y fama mundial. La llegada de Lindbergh a la ciudad de Maracay genera la atención general, el general Gómez le otorga la Orden del Libertador, y lo recibe con honores. Este acontecimiento, junto con la contratación de una nueva misión militar francesa, le imprimen un nuevo impulso a la aviación militar, tanto moral como técnico.

La tercera misión militar francesa, estuvo a cargo del capitán Gastón Lafannechere, quien arribó a Venezuela en mayo de 1929, con aviones galos Breguet 19, aeronaves de bombardeo ligero y reconocimiento. Esta segunda, instrucción francesa, de 1929 a 1932, permitió la actualización de los pilotos venezolanos con aeronaves más modernas, mejorar el entrenamiento y la capacidad técnica.

En este orden, es conveniente el análisis histórico del Doctor Domingo Irwin:

[...] durante el gomecismo se tomaron medidas para contar con un ejército poderoso, para las condiciones objetivas de la Venezuela de ese entonces, relativamente bien apetrechado y entrenado; pero igualmente se pervierte cualquier

intento serio de profesionalizar el aparato militar. Se buscaba así contar con una fuerza armada que fuese capaz de dominar cualquier brote de insurrección interna, constituyéndose el emergente ejército nacional el pilar del poder personalista de J.V. Gómez.¹⁵

De acuerdo, con el Maestro Domingo Irwin, el ejército nacional que conforma en las primeras décadas del siglo XX, labor iniciada por Cipriano Castro y continuada por Juan Vicente Gómez, se convirtió en un instrumento de control político y de mantenimiento del poder para el dictador, puesto que su utilización fue más hacia fines de reprimir movimientos armados internos —como se verá más adelante— que como una fuerza de defensa exterior. Este particular, se debe destacar, que si bien el régimen de Gómez se preocupó por dotar y entrenar al ejército, como no he había hecho durante buena parte del siglo XIX, su atención se limitó a eso, su conservación como ejército personal, más no se interesó por la profesionalización ni inculcar institucionalidad a la organización militar.

Acción bélica sobre la Invasión del Falke, 1929

En los más de veinte años de gobierno, directo e indirecto, del régimen de Gómez, se habían acumulado numerosas expresiones de descontento, desde golpes de estado fallidos (1919, 1928), intentos de invasión de viejos caudillos igualmente sin éxito, hasta movimientos estudiantiles como el de febrero de 1928, ninguno había logrado hacer mella en el aparato de poder. El Ejército, la represión de La Sagrada y las cárceles como La Rotunda, habían demostrado ser las armas más efectivas de control, sumado a los avances en comunicaciones terrestres, el telégrafo y la naciente renta petrolera, todo le reportaba al gomecismo poder efectivo.

¹⁵ Domingo Irwin e Ingrid Micett. *Caudillos, Militares y Poder en Venezuela. Una historia del Pretorianismo en Venezuela*. Caracas, UPEL-UCAB, 2008, pp. 167-168.

No obstante, una nueva invasión se presentó en agosto de 1929, esta vez es un antiguo barco carguero, el “Falke”, financiado por exiliados venezolanos¹⁶, de variadas tendencias y edades, desde los más viejos opositores al régimen hasta los más noveles estudiantes, todos ellos dirigidos por el general Román Delgado Chalbaud. Su plan era desembarcar en la costa caribeña, por el Oriente, en el Estado Sucre, tomar su capital, Cumaná, junto con otras fuerzas aliadas (al mando de Pedro Elías Aristiguieta) que atacarían desde tierra por otro lado, establecer un gobierno provisorio, y continuar hacia el interior del país. Pero la Venezuela de fines de los veinte es muy distinta a la del siglo pasado, ya los movimientos armados estilo caudillesco, no le detienen, existe ahora un Ejército Nacional operativo, disciplinado, con capacidad de comunicación y movilización.

Señala Edgar Esteves que “El Falke zarpó de nuevo esa noche y llegó al muelle de Puerto Sucre, Cumaná, la madrugada del 11 de agosto de 1929. [...] Eran en total 99 hombres que se iban a enfrentar a 120 o 150 soldados de línea”¹⁷, las fuerzas de general Delgado Chalbaud logran desembarcar en aguas sucrenses y ocupar el puerto de Cumaná. En tanto, en la misma Cumaná, el Presidente del Estado Sucre, general Emilio Fernández, junto con las tropas gubernamentales, se enfrentan violentamente contra los venezolanos del Falke¹⁸. Los combates fueron duros¹⁹, como lo recogieron por la prensa de la época, los disparos y lucha en el Puente Guzmán Blanco, hacen que caigan varios, entre ellos el mismo comandante del desembarco, Delgado Chalbaud, lo cual repercutió en el desorden y dispersión de sus fuerzas, que regresan a la embarcación, ésta leva anclas al

¹⁶ Sobre la Invasión del Falke, está el testimonio de uno de sus participantes, José Rafael Pocattera, *Memorias de un venezolano de la decadencia*. Caracas, Monte Ávila Editores.

¹⁷ Edgar Esteves González. *La guerra de los caudillos*. Caracas, El Nacional, 2006. p.154.

¹⁸ El “Falke”, Halcón en alemán, había sido construido en Inglaterra, y botado en 1902. En la Isla La Blanquilla, la nave fue rebautizada “General Anzoátegui”.

¹⁹ Los periódicos caraqueños reportaron la noticia de los sucesos en Cumaná, fueron con algunos signos de apoyo al régimen gomecista, lo recogieron así: “La Ciudad de Cumaná fue Inesperadamente Atacada Anteayer por un Grupo de Piratas y Filibusteros”. *El Universal*. 13 de agosto de 1929, p.1. “Sangrienta Intentona que Fracasa en Cumana”. *La Esfera*, 13 de agosto de 1929, p.1: “Nuevo Fracaso de los enemigos de la Paz de la República”. *El Nuevo Diario*. 13 de agosto de 1929, p.1.

medio día, 12:00 aproximadas, con dirección a Granada, y luego Port Spain, Trinidad.

Por vez primera, la aviación militar tiene acción combativa en suelo venezolano, el 12 de agosto a primeras horas de la mañana, despegan desde Maracay con dirección al nororiente, a Cumaná, tres aviones Breguet 19, equipados con ametralladoras y bombas de 10 kilogramos, bajo el comando del capitán Gastón Lafannechere, quien pilota una, su artillero Marcel Ponsin, completan el trío, el teniente Manuel Ríos y el teniente Vicente Landaeta. Su objetivo apoyar a las fuerzas en tierra, atacar la embarcación Falke e impedir que sus expedicionarios tomen la ciudad cumanesa.

Al arribar a Cumaná, ya el Falke había embarcado desde el día anterior, las acciones de la aviación militar fueron de reconocimiento, disuasión, ametrallamiento del adversario, y bombardeo de la parte donde se atrincheran los venezolanos del Falke, sus sobrevuelos con fuego fueron efectivos, demostrando la relevancia del apoyo aéreo para el ejército en tierra, y sobre todo, la impresión psicológica causada por las aeronaves, de desorientación a las restantes fuerzas del Falke, incluso la población civil cumanesa queda asombrada de esos extraños aparatos que sobrevuelan sus cielos.

No obstante, las que las fuerzas del régimen persiguen y hostigan a los últimos reductos de los expedicionarios del Falke, mientras la aviación militar en las maniobras de patrullaje realizadas sobre Cumaná, a una de las aeronaves “les dispararon y los proyectiles causaron daños”²⁰, la del capitán Lafannechere, resultando herido el artillero Marcel Ponsin. Pese a este incidente registrado, el día siguiente, 13 de agosto, un Breguet 19, pilotado por el teniente Antonio María Villegas, y como observador el capitán Robert Guerin, sobrevuelan y atacan a los últimos venezolanos en armas del Falke. La impresión causada por la aviación militar, tanto en el Ejército

²⁰ Organización de Rescate Humboldt (Coordinado por Enrique Martín Cuervo). *Estadísticas Generales de Accidentes e Incidentes Aéreos ocurridos en Venezuela*. Caracas, 1999. pp.46-47.

como en las autoridades fue de respeto y reconocimiento, al papel desempeñado, así fuere contra sus propios conciudadanos, aunque operacionalmente fue eficiente.

Nueva etapa de la Aviación Militar, hacia su orden, 1930-1936

Luego de la misión de acompañamiento del ejército de tierra, en las acciones de Cumaná, en agosto de 1929, se abrió una nueva etapa para la aviación militar. En primer lugar, se reconoció la importancia del apoyo aéreo en combate, tanto por los demás miembros del ejército como por algunos críticos de Caracas, que habían visto, hasta ese momento, con desconfianza al arma aérea que se desarrollaba en Maracay; y en segundo término, este mismo reconocimiento sirvió para una mayor atención a la organización de la aviación.

En este sentido, en los años subsiguientes se desarrollaron importantes iniciativas tendientes a una mayor organización institucional y eficiencia operativa, partiendo de la creación de la primera unidad de combate aéreo en la nación, mejora en las comunicaciones, y contratación de una nueva misión de asesoría e instrucción para la aviación militar venezolana, en estas gestiones interviene el nuevo ministro de Guerra y Marina, general Eleazar López Contreras, 1931-1935, el nuevo comandante de la Escuela de Aviación Militar, coronel del ejército Abigail Olivares, 1931-1936, continuaba Florencio Gómez, mencionado “coronel” por algunos, como representante directo de Juan Vicente Gómez.

En 1930, se conforma el Grupo “Venezuela”, es la primera unidad táctica de la aviación militar, se constituye con los jóvenes pilotos formados en la Escuela de Aviación Militar, con sede en Maracay, y con utilización de aviones franceses Breguet 19. Es una unidad destinada a realizar distintas tareas de observación, reconocimiento, caza y apoyo aéreo, con alcance a casi todo el territorio nacional, hasta la condiciones lo permiten, por ello, se orientan dos iniciativas, mejoras en comunicaciones y campos de aterrizaje.

Este reconocimiento a la aviación militar se manifestó en el otorgamiento de mayores y mejores espacio para su desarrollo en la ciudad de Maracay, las memorias de Guerra y Marina dan cuenta de esto, así como también lo señala Ernesto Angarita:

El sumario de la gaceta oficial de los Estados Unidos de Venezuela del 12 de marzo de 1930, aparece el anunciado de un decreto para proceder a construir en la Ciudad de Maracay un nuevo edificio para el funcionamiento de la Escuela de Aviación Militar. En 1936 se inaugura la sede de dicha escuela en terrenos adyacentes al campo de aviación con vista a la Avenida Bolívar. Es un edificio dotado de grandes aulas, oficinas, dormitorios, y casinos. Dicha edificación soluciona una de las grandes necesidades de la escuela, por cuanto facilitó un mayor control del alumnado, una adecuada instrucción teórica y dio un mayor prestigio a la profesión militar.²¹

Tal como lo menciona el párrafo anterior, la aviación militar estaba ganando no sólo espacio de reconocimiento moral, sino también físico, puesto que al año siguiente de su acción sobre Cumaná, la Escuela de Aviación Militar de Maracay recibe la atención de ampliar su infraestructura con una nueva edificación y mayores espacios, algo que mejora sus condiciones socio-económicas y operativas, pero que continua su función como servicio anexo al ejército y dependiente del gomecismo.

En este orden, en febrero de 1932, la Escuela de Radio-Telegrafistas de la ciudad de Maracay, que se integra a la Escuela de Aviación Militar, de modo que se formen especialistas en comunicaciones, que puedan transmitir en el menor tiempo posible informaciones a través de las redes telegráficas existentes en la nación, con objeto de que la aviación militar pudiese activarse y volar rápidamente sobre el territorio nacional. Esta fue una iniciativa logística, que permitió la

²¹ Ernesto Angarita. "El Control de Juan Vicente Gómez de las tierras de Maracay y su influencia en la infraestructura militar". Revista *Mañongo*, N° 28, Vol. XV, Enero-Junio 2007. p. 124.

posibilidad, eventual, de movilizar la aviación militar con rapidez, teniendo en consideración su número limitados de aeronaves y su sede en el centro del país, hacia el occidente y oriente venezolano.

Asimismo, para 1932, se tenía con mayores espacios para despegue y aterrizaje de aeronaves en el territorio nacional, como: el principal, el Aeródromo Militar de Maracay, la Estación de Hidrocarburos de Boca de Río (Aragua); campos de aterrizaje en centro, occidente, sur y oriente venezolanos: en Maiquetía (Litoral Central), Maracaibo (Zulia, occidente), Barquisimeto (Lara), Calabozo (Guárico), Tumeremo, Ciudad Bolívar (sur), Caripito (Miranda), Maturín (Monagas, oriente), San Fernando (Apure, sur), Coro (Falcón, norte), Barinas (llanos occidentales), Acarigua (Portuguesa), San Carlos (Cojedes), San Antonio (Táchira), Carabobo (centro), Chichiriviche (Falcón), Borburata (Carabobo), Mapire y Caicara.

Por otro lado, el gobierno venezolano contrata una nueva misión de instrucción, esta vez alemana, de 1930-1933, a cargo del coronel Walter von Friedensburg, quien arribó a Puerto Cabello, Venezuela, procedente de Hamburgo, Alemania, en octubre de 1930, junto con el mecánico L. Penckert. El coronel Friedensburg era un piloto y técnico calificado en hidroaviones, navegación y fotografía aérea, por lo tanto su asesoría estaban dirigidas a las nuevas aeronaves y actividades de reconocimiento que se proponían realzar. En tal sentido, en 1929, se había adquirido el primer hidroavión, un Junker alemán, que se bautizó con el nombre "Bolívar". Del mismo modo, este hidroavión Junker "Bolívar", estaba equipado con cámaras fotográficas y filmaciones, que permitieron por vez primera el levantamiento cartográfico a través de fotografías aéreas, información que paso al Servicio de Cartografía Nacional, dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

En este mismo año de 1930, en diciembre, cumpliéndose un centenario de la muerte del Libertador Simón Bolívar, el gobierno venezolano organizó un viaje en el hidroavión "Bolívar", que siguió la ruta Maracay-Maracaibo-Santa Marta en Colombia, para participar en las actividades conmemorativas, esto representó a su vez el primer viaje

al exterior de un avión venezolano, llevando a la delegación criolla al encuentro, presidida por el historiador Dr. José Gil Fortoul, en compañía del asesor aéreo alemán, coronel von Friedensburg.

Este primer lustro de los años treinta, muestra el recorrido de la aviación militar que marcha al mismo ritmo como se mueve la estructura administrativa del gomecismo, en un estado lento y gradual empeño. También por estos años, en 1931, ingresa a la aviación militar venezolana, como el teniente Carlos Meyer Baldó, As de la Gran Guerra en la aviación alemana, la presencia de Meyer Baldó inspira a jóvenes aviadores, además realiza una misión de estudios a los Estados Unidos, de los cuales presenta un informe técnico como "Viajes de Estudio"²², es designado subinspector e instructor adjunto, no obstante muere trágicamente en 1932. Las siguientes iniciativas relevantes fueron la adquisición de los nuevos aviones franceses Breguet 27, y las gestiones para que pilotos venezolanos recibieran cursos de mejoramiento en el exterior, de modo que se envió la primera misión de entrenamiento a Francia, en enero de 1935, en la que se encontraba el joven Guillermo Pacanins.

Con respecto a lo primero, el doctor Laureano Vallenilla Lanz, fiel colaborador de Gómez, le expresaba lo siguiente desde París, el 5 de abril de 1933:

Como le habrá informado el General López Contreras, ya los aviones están en vísperas de despacharse, después de algunas dificultades. Las pruebas se han practicado en presencia del aviador Ponsin, a quien hicimos bien en dejar aquí para la inspección técnica que yo no podía practicar.²³

Tal como refiere, el doctor Vallenilla Lanz, la compra de las nuevas versiones, con mejoras, de los Breguet 27, continuó con la influencia

²² Clemente Balladares Castillo. *El teniente Carlos Meyer Baldó. Un venezolano en el circo volante del Barón Rojo*. Caracas, Fundación Polar, 2005, p. 179.

²³ Instituto de Estudios Hispanoamericanos. *Los Hombres del Benemérito. Epistolario inédito*. Tomo II. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1986. p. 42.

francesa en la adquisición de aeronaves, puesto que presentaban precios y asesoría técnica. En este particular, como lo menciona el mismo don Laureano, algunos de los aviadores galos llevaban ya varios años en la aviación venezolana, el caso de Marcel Ponsin, quien fungió en 1933, en un útil inspector de los nuevos aparatos.

Más adelante, en diciembre de 1935, falleció el general Gómez, resultando encargado de la Presidencia de la República, el ministro de Guerra y Marina, general López Contreras, quien imprime mayores cambios organizativos a la institución castrense, como la creación mediante el decreto N° 60, del 21 de diciembre de 1935, del Estado Mayor General del Ejército Nacional. También, en las *Memorias* de Guerra y Marina, que presenta el ministro interino, coronel Antonio Chalbaud Cardona, señala:

Material nuevo para la aviación militar.

- 3 aviones Morane Saulnier 147. Para la Escuela de Aviación Militar.
- 3 aviones Morane Saulnier 230. Para perfeccionamiento.
- 9 aviones Breguet 273. Para bombardeo y reconocimiento.
- 3 aviones Dewoitine 500. Para caza.²⁴

En este sentido, mucho de este material volante había sido preparado durante tiempo atrás, e incorporado a la aviación militar, no obstante, resulta significativo el impulso que se da al arma aérea en su proceso de institucionalización y profesionalización. El 1° de enero de 1936, se crea el Regimiento de Aviación N° 1, integrado por el Grupo Escuela y el Grupo “Venezuela” N° 1. Convirtiéndose en un paso más hacia el fortalecimiento, autonomía e institucionalidad de la Aviación, aunque todavía bajo la tutela del Ejército. El comandante del regimiento era el coronel Franco Conde García, proveniente del Ejército pero abierto a la opinión de los especialistas del aire; la dirección de la Escuela de Aviación Militar, bajo el mayor

²⁴ *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Nacional 1936*. Caracas, Lit. y Tip. Casa de Especialidades, 1936. p. 115.

Alcides Quintero, y la comandancia del Grupo “Venezuela”, a cargo del mayor Miguel Rodríguez. Asimismo, conllevaron a que el año siguiente, 1937, se creara la Dirección General de Aviación, en el Ministerio de Guerra y Marina, como esfuerzos a otorgar mejor organización, mayor autonomía, y desprenderla, paulatinamente, de la dependencia al viejo gomecismo y al ejército.

Consideraciones finales

Del devenir de la aviación militar venezolana de los años 1920 a 1936, se desprenden las siguientes consideraciones.

En primer lugar, el carácter del pretorianismo personalista de Juan Vicente Gómez y su régimen durante, 1908-1935, años en que se desarrolla la aviación militar venezolana, en los cuales se presentan varios rasgos: el atraso en la formación de la aviación militar con respecto a otros países europeos y americanos; la naturaleza de dependencia personalista a la figura de Juan Vicente Gómez, en menor media su hijo Florencio Gómez, en lo que pareciera ser más un “favor” su creación y permanencia, que una visión y necesidad institucional de servir a la nación, cuestión esta que por largas décadas ha permanecido en silencio, sin debatirse, sin considerarse ni en el ámbito de la autoridades civiles ni militares, algo de suma gravedad porque el hacer frente a las reminiscencias, fantasmas, vicios, del personalismo político debilita, lesiona y deteriora la institucionalidad de las leyes y de la instituciones democráticas. Problema que posiblemente no se ha resuelto en Venezuela.

En segundo lugar, se debe ser ecuaníme en la consideración del talento, la valentía y la perseverancia de los jóvenes pilotos venezolanos, que se atrevieron —con riesgo de sus propias vidas— a volar, a ganar el espacio aéreo, pero, igualmente, fueron talentosos, valientes y perseverantes los otros venezolanos que se atrevieron a pensar distinto, en un camino más racional para Venezuela, y que lucharon en la expedición del Falke en Cumaná en agosto de 1929. Resulta paradójico, y contradictorio, que la primera acción de la aviación

militar venezolana haya sido contra sus propios compatriotas, con fuego sobre otros venezolanos para derramar la sangre de sus conciudadanos. Este es un episodio que debe repensarse a más ochenta años, en el cual la historiografía venezolana, las autoridades civiles, los mandos militares y la sociedad en su conjunto deben reflexionar, en pro del avance y crecimiento de la nación criolla.

En tercer lugar, los intentos y avances hacia un profesionalismo e institucionalidad miliar en Venezuela fueron lentos, y con resultados debatibles. La aviación militar no escapó de esta condición. Los esfuerzos por la formación de una mayor organización, e institucionalidad, iniciados en 1930, y más visiblemente en 1936, fueron intentos importantes, no obstante, a la luz del paso del tiempo, sujetos a debate. El profesionalismo militar y la institucionalidad se mucho más profundo y complejo, en sentido de conocimientos científicos y técnicos, de actitud ética y comportamiento moral, y doctrina de pensamiento militar, que la simple formación en orden cerrado, la parada o que el uniforme luzca impecable, se trata pues de generar un honda reflexión en la historiografía militar, en los ciudadanos civiles y militares sobre lo que esto significa, partiendo de un hecho histórico. Se debe avanzar hacia una institución armada que la sociedad civil respete por su profesionalismo militar operativo, y no por el uso de la fuerza bruta.