



Foto: Archivo Escuela Militar de Aviación EMAVI

La Escuela Militar de Aviación como indicador del proceso de modernización en Colombia

José Fernelly Domínguez Cancelado, Mg.
Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez"

DOI: <https://doi.org/10.25062/0120-0631.4829>

Resumen. Dadas las condiciones sociopolíticas de la Colombia de comienzos del siglo XX, caracterizada por el aislamiento de buena parte del territorio nacional, desconectado de su capital y con una grave secuela de guerras civiles a lo largo del siglo XIX, que evidenciaban un Estado débil y precario, el proceso de modernización, en todos los ámbitos de la vida republicana, solo pudo abrirse paso a partir de los gobiernos de la República Liberal, desde 1930. El establecimiento definitivo de la Escuela Militar de Aviación (EMAVI) y, con ella, el surgimiento y desarrollo del Poder Aéreo, son indicadores de que la modernización se había abierto paso en Colombia. En el presente artículo se hace un intento de antología de los trabajos de investigación histórica realizados en los últimos siete años, y en los cuales se analizan algunos de los elementos de dicho proceso de modernización, que incluyen el contacto permanente con el mundo desarrollado a través del intercambio de las tecnologías asociadas al vuelo y de la presencia periódica de estudiantes y docentes con las escuelas de aviación más avanzadas. Pero también incluyen la transformación de la antigua Escuela de Aviación en una institución universitaria de alta calidad, con sus propios programas de profesionalización. Estos elementos, entre muchos otros, como el ingreso de las mujeres en calidad de oficiales de curso regular, son considerados indicadores del proceso de modernización que la EMAVI ha liderado en Colombia. Estos elementos, entre muchos otros, como el ingreso de las mujeres como Oficiales de Curso Regular, son considerados como indicadores del proceso de modernización que la EMAVI ha liderado en Colombia.

Palabras clave: EMAVI; Fuerza Aeroespacial; institución universitaria; modernización; poder aéreo; República Liberal; serie histórica

Introducción

Buena parte de las publicaciones que han pretendido construir la historia de la Escuela Militar de Aviación “Marco Fidel Suárez” (EMAVI) se han producido como relatos periodísticos que privilegian la corta duración como escenario privilegiado del acontecimiento que se describe como evento excepcional, sin conexión con el pasado, ni con el contexto que puede explicarlo ni con otros acontecimientos contemporáneos.

Como institución universitaria, estamos obligados a ir más allá de esos relatos y a utilizar el método científico para todos nuestros análisis producto de la investigación histórica. Por esto, los trabajos que hemos hecho se han regido por los siguientes elementos conceptuales:

1. Han estado ubicados en la larga duración, periodo en el que es posible analizar los cambios estructurales en las instituciones y en la sociedad y, de esta forma, explicar los diferentes acontecimientos.

2. A la larga duración, sin embargo, no la consideramos una cadena continua de hechos dependientes de un punto inicial y conectados a un punto final, tal como se conducen los proyectos dentro de la lógica de la “historia global”. Por el contrario, nos hemos guiado por el método de la *historia general*, de Michel Foucault (1977), quien afirma que

devenir histórico, sino la concurrencia de series que inician o terminan por medio de fracturas o discontinuidades. Existen interrupciones o fracturas intempestivas, en la vida de una institución, de una comunidad o de una sociedad, que puede engendrar nuevos actores, nuevos discursos, nuevos contextos y muchas de ellas pueden originar nuevas series históricas o también finalizar aquellas que se encontraban en curso. (Foucault, Citado por Domínguez, J. F., 2019a, p. 19)

3. En el terreno sociohistórico hemos caracterizado el surgimiento y consolidación del Poder Aéreo como uno de los indicadores del proceso de modernización en Colombia:

En la caracterización del norteamericano Samuel Huntington, (1991), las distintas sociedades existentes en el siglo XX se clasifican en tres categorías según su nivel de desarrollo: Sociedades modernas, sociedades tradicionales o premodernas y sociedades en proceso de modernización. Colombia estaría ubicada en este último grupo que incluye aquellos países que se encuentran experimentando una serie de cambios drásticos en diferentes planos. (Domínguez, J. F., 2019a, p. 23).

La finalidad de los estudios realizados hasta el momento, a partir del paradigma hermenéutico, se ha centrado en la interpretación y en la comprensión del significado de las acciones humanas y de las prácticas sociales de los actores, no solo de quienes han hecho parte de la institución, sino de la sociedad caleña y de los actores políticos que han tenido relación directa o indirecta con el desarrollo de la EMAVI. Igualmente, es la razón por la que el componente tecnológico, los diferentes equipos de vuelo y todo cuanto constituye la logística que acompaña el vuelo se ha tenido en cuenta, pero en función de los actores, y no como objeto de investigación por sí misma. El enfoque predominante ha sido el cualitativo, desarrollado en dos tipos de estrategias investigativas: la etnográfica, por medio de la observación participativa y la entrevista no estructurada. Como investigación histórica, todos los trabajos han enfatizado en el análisis documental, tanto de los archivos institucionales como de la prensa escrita de cada época trabajada.

Por todo lo anterior, los procesos desarrollados han tenido un carácter inductivo, buscando construir caracterizaciones teóricas a partir de las realidades analizadas para cada época.

Los resultados

La formación y desarrollo del Poder Aéreo en Colombia como indicador de modernización

Hemos considerado los

No existen puntos causales únicos que expliquen el



Foto: Archivo Escuela Militar de Aviación EMAVI

comienzos del proceso de modernización en Colombia a partir del gobierno del general Rafael Reyes, conocido como ‘El Régimen del Quinquenio’, de 1904 a 1909, periodo a lo largo del cual se logró, entre muchas conquistas más, parar la secuencia de guerras civiles que caracterizaron el siglo XIX, mediante el desarme de los “Señores de la tierra” en todas las regiones, la profesionalización del Ejército y la creación de la Escuela Militar de Cadetes y de la Escuela Naval.

En medio de la Primera Guerra Mundial llegó a Colombia la noticia del invento de los aviones y de su importancia, no solo militar, sino en el transporte comercial. Un grupo de jóvenes de las élites bogotanas, atentos a todo lo que ocurría en Europa, se entusiasmó con

la idea de la aviación y creó el Club Colombiano de Aviación, que se convirtió, con los años, en un grupo de presión y logró que tanto el Congreso como el Gobierno central pensarán seriamente en la utilización de aviones en el país (Echavarría, R., 1974, p. 4).

Terminada la Primera Guerra Mundial, dos influencias importantes, entre otras, llegaron a Colombia. Por un lado, la existencia de las aeronaves que participaron en ella y decidieron el desenlace de muchas batallas, lo cual aumentó las expectativas entre las personas ilustradas de nuestro país que estaban al tanto de los avances logrados en Europa y en Estados Unidos; eso influyó para que el presidente Marco Fidel Suárez sancionara la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919, “Por la cual

se crea la Escuela Militar de Aviación y se dictan medidas de aviación”. Así nació la Aviación de Estado en Colombia, creada como la Quinta Arma del Ejército Nacional.

La segunda influencia que llegó a Colombia como consecuencia de la gran guerra europea vino con los pilotos alemanes que habían participado en el conflicto bélico; al haberlo perdido, se prohibió en su país todo lo relacionado con el transporte aéreo; especialmente, la aviación militar. Estos pilotos se vincularon a una empresa de aviación que se creó días antes de la ya mencionada Ley 126, el 5 de diciembre de 1919, y de la que formaron parte inversionistas alemanes y algunos colombianos asentados en Barranquilla: la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA). Quizá, el más

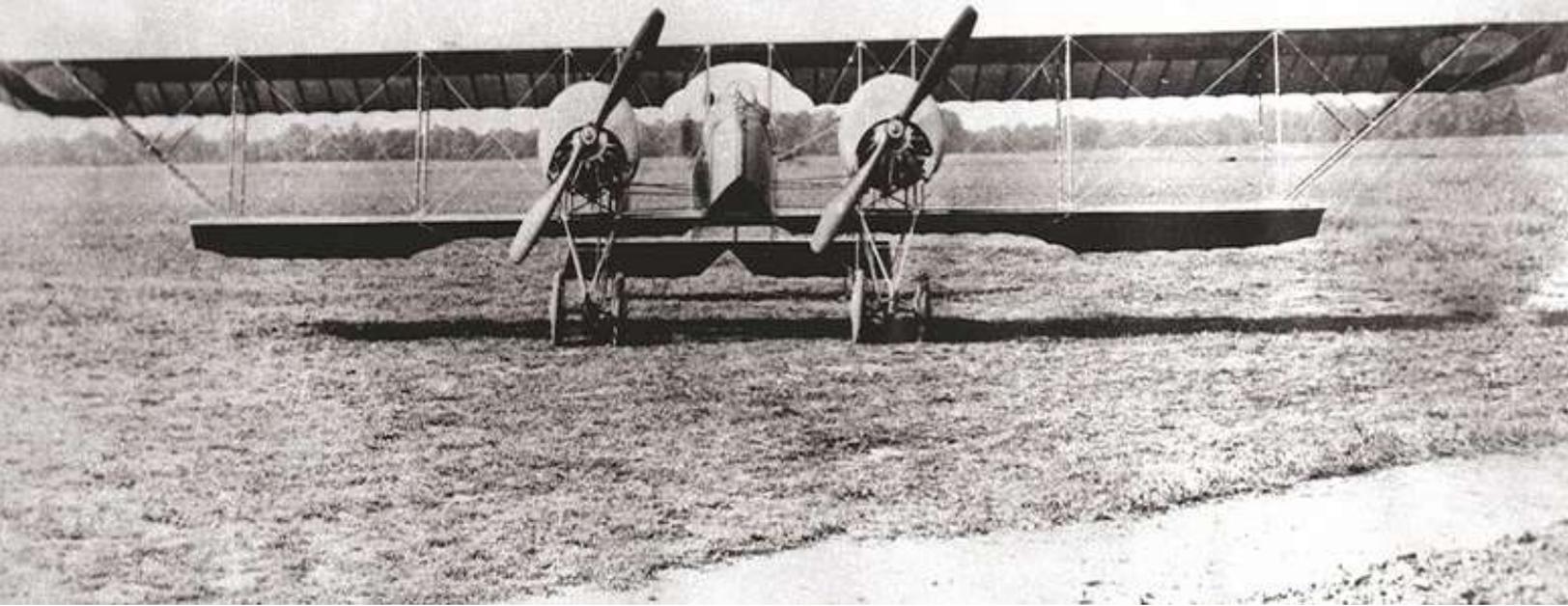


Foto: Archivo Fuerza Aeroespacial Colombiana - Caudrón G-III Inicios de la Aviación Militar en Colombia

destacado de estos pilotos, y que jugó un papel decisivo en el nacimiento y primeros desarrollos del Poder Aéreo en nuestro país, fue el entonces capitán Herbert Boy, héroe de la guerra con el Perú y uno de los primeros instructores de vuelo en la EMAVI (Domínguez, J. F. [autor-editor], 2023).

Como ha sido registrado en todos los libros de historia de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC), a partir de su primera ubicación en Flandes, Tolima, la naciente Escuela de Aviación Militar sufrió toda suerte de tropiezos:

[...] en sus primeros lustros de existencia, [...] Decreto 580 del 28 de abril de 1922, que suspende el funcionamiento de la Escuela de Flandes; decreto 1.756 de noviembre de 1924,

mediante el cual se reabre la Escuela y se ubica en Madrid Cundinamarca; 31 de diciembre de 1928, en el gobierno de Miguel Abadía Méndez, entra en receso por primera vez. Se reabre el 11 de abril de 1930 pero, el 17 de octubre hasta el 18 de noviembre de 1931 entra en receso por segunda vez. (Domínguez, J. F. [autor-editor], 2023, pp. 30-31)

Mientras todo esto ocurría con la aviación de Estado, la aviación comercial se consolidaba hasta el punto de convertirse, años después, en pieza fundamental para el triunfo de Colombia en la guerra con el Perú.

Derrotada la hegemonía conservadora, en 1930, el proceso de modernización se abrió paso de forma definitiva, impulsado por los gobiernos de la

República Liberal. Al de Enrique Olaya Herrera, primero de ellos, le correspondió la responsabilidad de enfrentar la invasión peruana a Leticia. Por solicitud del mandatario, los aviones de SCADTA fueron habilitados como aeronaves militares y el Ejército pudo llegar hasta Leticia para hacer frente de forma exitosa a los invasores.

Este conflicto, en el que bien pudo haberse cercenado por segunda vez el territorio nacional, demostró, de una vez por todas, la necesidad de unir el territorio por la vía aérea y facilitó el establecimiento definitivo de la Escuela de Aviación en los terrenos de la antigua hacienda El Guabito, en Cali, pagado completamente por el Gobierno nacional, para superar las objeciones presentadas por las élites locales, que se oponían al proyecto.



Foto: Archivo Fuerza Aeroespacial Colombiana - Kfir

Al desarrollarse primero la aviación comercial y, posteriormente, la aviación militar, y superada la invasión peruana a Leticia, buena parte de las regiones más apartadas comenzaron el proceso de integrarse a la vida nacional, y así superar las condiciones predominantes a comienzos del siglo XX, en las que

[...] las enormes distancias que debían cubrirse a pie o a lomo de mula en medio de caminos de herradura siempre jugaron en contra de la construcción de un imaginario de Estado-nación asociado al territorio en toda su extensión. Había más territorio que Estado y si el territorio no se lo recorre es imposible la conformación de dicho imaginario. (Domínguez, J. F., 2019a., p. 26)

Las series identificadas

La serie histórica más extensa y de mayor complejidad de la FAC, y que constituye la columna vertebral de su misión, es el vuelo altamente determinado por la tecnología disponible en el mercado mundial, y a la que el país ha podido acceder según las condiciones económicas y las relaciones políticas internacionales.

Dicha serie va desde el Caudrón G-3, de fabricación francesa, primera aeronave que surcó los cielos colombianos, hace más de 100 años, y construido en madera y tela de lona, hasta el actual avión KFIR, cazabombardero de fabricación israelí, pasando por el ingreso de las aeronaves de ala rotatoria, que comenzaron a volar en el país en 1952, y el Mirage-5, de fabricación francesa, que realizó sus primeros vuelos en 1972,

con lo cual Colombia ingresó a la era supersónica (Echavarría, R., 1974, p. 266).

En más de 100 años de historia dedicada al entrenamiento de los pilotos militares colombianos han pasado más de 26 aeronaves diferentes dedicadas a la instrucción primaria y básica (véase cuadro de figuras en Cataño, R. et al., 2023, pp. 182-183).

Tal como sucedió en la Primera Guerra Mundial, la segunda conflagración planetaria también cambió las condiciones del vuelo militar en todo el mundo. En el caso colombiano,

[...] trae consigo un enorme despliegue tecnológico en Europa y en los Estados Unidos, alimentado a partir de los años cincuenta, por una nueva modalidad de

conflicto armado, la Guerra Fría entre Occidente y la Unión Soviética, que ya no implica enfrentamientos armados en sus propios países, sino que se traslada a América Latina, África y Asia.

Cada bloque busca asegurar política y militarmente los países de estos tres continentes, lo que trae consigo transferencia de tecnologías que cambian sustancialmente las condiciones de la guerra. (Domínguez, J. F., 2019a, p. 44).

A la dirección de la Escuela llegó uno de los oficiales de mayor visión modernizadora de su historia, y quien propuso convertirla

en la “Universidad del Aire”, a fin de formar el talento humano capaz de responder a las exigencias tecnológicas de la guerra en los años sesenta: “[...] el TC., José Ramón Calderón Molano (Comandante FAC de 1970 a 1947) quien presenta y pone en marcha el proyecto de construcción de la ‘Academia Aérea Marco Fidel Suárez’ que buscaba integrar la Escuela Militar de Aviación al sistema universitario colombiano”. (Domínguez, J. F. 2019a, p. 47).

Las tecnologías asociadas al vuelo, siempre cambiantes y cada vez con un mayor nivel de sofisticación, obligaron a la entonces “academia aérea” a pasar de algunos cursos de mejoramiento de las capacidades intelectuales de los estudiantes

en áreas como la ingeniería y la economía, que los preparaban para matricularse en algunas universidades de la región y obtener su título profesional, a constituirse en una institución universitaria con la creación del primer programa, inicialmente de nivel tecnológico, de Administración Aeronáutica, en 1979, y que, en 1995 fue aprobado como un programa de nivel profesional (García, D., 2019).

Si bien este programa contribuyó a resolver buena parte de los problemas relacionados con la administración tanto del talento humano como de los recursos relacionados con la logística del vuelo, desde hacía varias décadas se evidenciaba la necesidad de atender de forma directa

Foto: Archivo Escuela Militar de Aviación EMAVI



todo lo relacionado con el componente tecnológico del vuelo: los motores y su mantenimiento, los materiales de las aeronaves, el armamento y muchos otros componentes relativos a la mecánica del vuelo. La discusión sobre la solución a esta necesidad empezó al año siguiente de la aprobación del Programa de Administración Aeronáutica (PAAER). Con ello se inició la tercera serie histórica: la creación del Programa de Ingeniería Mecánica (PIMEC), que obtuvo la licencia de iniciación de labores en 2000.

Con la puesta en marcha de este programa se iniciaron las labores de investigación científica organizadas por el Centro de Investigación en Tecnología Aeronáutica (CITA), creado en 2002, y mediante el cual la EMAVI se consolidó como actor del Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación colombiano.

Inicialmente, el CITA trabajó en el “diseño de una aeronave en materiales compuestos y el desarrollo preliminar de un cohete, proyectos que sirvieron como tema de investigación para los primeros trabajos de grado de los oficiales ingenieros mecánicos” [...] (Delgado, F. 2019, p. 104). Todo eso constituyó la base para el gran despegue tecnológico experimentado por la EMAVI y por la FAC en general, y cuyos primeros productos fueron el desarrollo de la aeronave T-90 Calima, un túnel de viento, una plataforma móvil de lanzamiento de cohetes y una tobera para un cohete de órbita baja, entre muchas otras (Domínguez, J. F., 2017a).

El alcance logrado por el centro desbordó la capacidad administrativa del PIMEC, lo cual obligaba a separarlo del programa y a proseguir su desarrollo como una dependencia aparte. En 2010, la entidad cambió su nombre y pasó a llamarse Centro de Investigación en Tecnologías Aeroespaciales (CITAE) (Gómez, A. & Villamil, C., 2023, p. 230).

La puesta en marcha del PIMEC y del CITA puso en evidencia la necesidad de incorporar el área de los sistemas al desarrollo tecnológico de la EMAVI. Por tal motivo, se creó el Programa de Ingeniería Informática (PIINF), aprobado por el Ministerio de Educación Nacional (MEN) en 2002.

Reunidos estos tres componentes —las dos ingenierías y el CITAE—, además del concurso de oficiales formados como ingenieros electrónicos en otras universidades, se desarrolló Horus, el Sistema de Comando y Control de toda la FAC, y el cual “es el visualizador de todos los radares de Colombia; maneja las tropas de tierra y mar, y también, los satélites colombianos que actualmente están en órbita” (Domínguez, J. F. [autor-editor], 2023, p. 273). Este es el proceso que ha permitido pasar del Poder Aéreo a la construcción del Poder Espacial, que fue consagrado en la Ley 2302 del 12 de julio de 2023.

Al tiempo que se gestaba todo este desarrollo tecnológico, se produjo una disrupción, la cual dio origen a otra serie histórica, que se desarrolla de forma paralela a las otras series y, al

igual que ellas, se encuentra en curso: el ingreso de las mujeres, por primera vez, a los cursos regulares de formación como oficiales de la FAC, en 1997.

Si bien las mujeres fueron vinculadas militarmente como oficiales del Cuerpo Administrativo desde 1979, el arma aérea seguía teniendo un carácter masculino en relación con la jerarquía y el mando.

Fue solo a partir del curso N.º 73, iniciado en 1997, cuando las mujeres ingresaron a la oficialidad regular con mando sobre la tropa, en igualdad de condiciones que los hombres para ascender a los puestos de comando dentro de la jerarquía de la FAC, con lo cual se dio cumplimiento a uno de los ideales de la modernización: la igualdad de género, acorde con el espíritu de la Constitución de 1991. La aceptación del ingreso de las mujeres a la FAC sin limitaciones ni restricciones, lo cual

[...], implica un profundo cambio en la ‘Cultura Objetiva’ (Simmel, 1934) constituida en términos de Durkheim, E. (1987) como un ‘Hecho social’, es decir un ‘modo de hacer, fijo o no, que puede ejercer sobre el individuo una imposición exterior; o también, que es general en la extensión de una sociedad dada, al mismo tiempo que posee existencia propia, independiente de sus manifestaciones individuales’. (p. 39). (Domínguez, J. F., 2019e, pp. 11 y 13).



Foto: Archivo Escuela Militar de Aviación EMAVI

Con el ingreso de las mujeres a los cursos regulares de la FAC muchas cosas cambiaron: no solo los uniformes, la logística y la infraestructura de la EMA-VI se adaptaron a la presencia femenina, sino que también lo hizo el modelo educativo, el cual se centró en el liderazgo a partir del desarrollo de competencias individuales que tanto hombres como mujeres deben alcanzar para medir el avance en su formación tanto militar como académica. Igualmente, cambiaron las formas de relacionamiento entre hombres y mujeres, basadas por entero en el absoluto respeto por los Derechos Humanos (DD. HH.). Pero, quizás, el aprendizaje más importante para la FAC, logrado con el ingreso de las mujeres como oficiales de curso regular, fue su compenetración completa con toda la sociedad colombiana. “A diferencia de las décadas anteriores en que sólo se tenía una relación directa con el género masculino, ahora podía establecer relaciones en pie de relativa igualdad, con el género femenino” (Domínguez, J. F., 2019e, p. 137).

La última serie histórica estudiada por nosotros es la apertura del Programa de Ciencias Militares Aeronáutica (PCMAE), que inició con su primera cohorte, en enero de 2014 y obedeció al deseo de continuar el proceso de profesionalización de la formación militar, iniciada en Colombia desde el gobierno del Quinquenio, del general Rafael Reyes, como ya se dijo líneas arriba, pero esta vez, aplicado a la profesionalización no solo en lo militar, sino también, en otros

campos de la aeronáutica de los pilotos como oficiales.

Desde el comando de la Fuerza Aérea se emitieron directrices para que el Programa Académico de Ciencias Militares Aeronáuticas se cursara de manera simultánea con otro de los programas académicos ofrecidos en la EMAVI. Así, los estudiantes del Curso 90 de oficiales, que iniciaran en enero del año 2014, estudiaban Administración Aeronáutica, Ingeniería Informática o Ingeniería Mecánica, en adición a las asignaturas contempladas en el plan de estudios del PCMAE. (Falla, A. 2019, p. 135).

Por tal motivo, los estudiantes de los cursos 90, 91 y 92 pudieron obtener una doble titulación hasta 2016. A partir de 2017 se separaron los programas y los nuevos estudiantes ingresan solo al PCMAE.

Los estudiantes matriculados cuentan con una alta movilidad internacional:

[...] el Programa recibe bajo la modalidad de Cooperación, estudiantes de otras Fuerzas Aéreas del mundo. Durante los años que el programa lleva activo, ha contado con la participación de cadetes de Honduras, El Salvador, Panamá, República Dominicana, Estados Unidos,

entre otros. (PCMAE, 2019, citado por Falla, A., 2019, p. 136)

Igualmente, en el tercer año, pueden cursar “[...] un semestre en la modalidad de intercambio con la Academia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAFA) y realizar visitas académicas a diferentes Fuerzas Aéreas del mundo”. (Falla, p.136).

Conclusión

La llegada de Colombia a la era espacial en lo tecnológico, que es considerado un avance en el proceso de modernización en Colombia, no es un hecho fortuito, ni es atribuible al capricho de algún funcionario ni producto del azar. Es el resultado de un trabajo multidisciplinario de larga duración, en el que han intervenido factores como la llegada al país de corrientes modernizadoras tras la Primera Guerra Mundial, y que señalaron el camino para la integración de las regiones y el trabajo arduo y prolongado en pro de la cualificación del talento humano, cuyo resultado tangible es la consolidación de la EMAVI como institución de educación superior de alta calidad, entre muchos otros. 🇨🇴

Referencias

La Escuela Militar de Aviación como indicador del proceso de modernización en Colombia

- Aguilar, J. A. (2017). *Entrevista con el profesor Jaime Armando Aguilar* (J. F. Domínguez) [Comunicación personal].
- Castoriadis, C. (1987). *Reflexiones en torno al racismo en Estudios*.
- Cataño, R. & Falla, A. (2023). La formación de los pilotos. En J. F. Domínguez (Ed.), *Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez. 90 años forjando el poder aéreo* (pp. 133-147). EMAVI Sello Editorial.
- Delgado, F. (2019). Programa de Ingeniería Mecánica. En J. F. Domínguez, *Historia del desarrollo educativo de la Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez. Expresión del proceso de modernización en Colombia (1933-2018)* (pp. 101-113). Poemia.
- Domínguez, J. F. (2019). *Historia del Desarrollo Educativo de la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez": Expresión del proceso de modernización en Colombia*. EMAVIA & Poemia.
- Domínguez, J. F. (2019). *Pioneras de aire y tierra. Historia del proceso de incorporación de las primeras mujeres como Oficiales de Curso Regular en la FAC en 1997*. Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez.
- Domínguez, J. F. (2023). *Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez. 90 años forjando el poder aéreo* (J. F. Domínguez, Ed.).
- Durkheim, E. (1987). *Las reglas del método sociológico*. Pléyade.
- Echavarría, R. (1974). *Fuerza Aérea Colombiana. Su epopeya y grandeza*. Norma.
- Falla, A. (2019). Programa de Ciencias Militares Aeronáuticas. En J. F. Domínguez, *Historia del desarrollo educativo de la Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez. Expresión del proceso de modernización en Colombia (1933-2018)* (pp. 133-147). Poemia.
- Foucault, M. (1977). *Arqueología del saber* (4.a ed.). Siglo XXI.
- García, D. (2019). Programa de Administración Aeronáutica. En J. F. Domínguez, *Historia del desarrollo educativo de la Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez. Expresión del proceso de modernización en Colombia (1933-2018)* (pp. 79-100). Poemia.
- Gómez, A. & Villamil, C. (2023). Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología en la EMAVI. En J. F. Domínguez, *Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez". 90 años forjando el poder aéreo (1933-2023)* (pp. 223-268). EMAVI Sello Editorial.
- PCMAE. (2019). *Documento maestro condiciones de calidad para renovación del registro calificado del programa académico en Ciencias Militares Aeronáuticas*. EMAVI.
- Simmel, G. (1934). *Cultura Femenina*. Revista de Occidente.