

Aeronaves

de la
Aviación Militar del Uruguay

B-25 Mitchell



Memorias
del
Tiempo de Vuelo

los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma

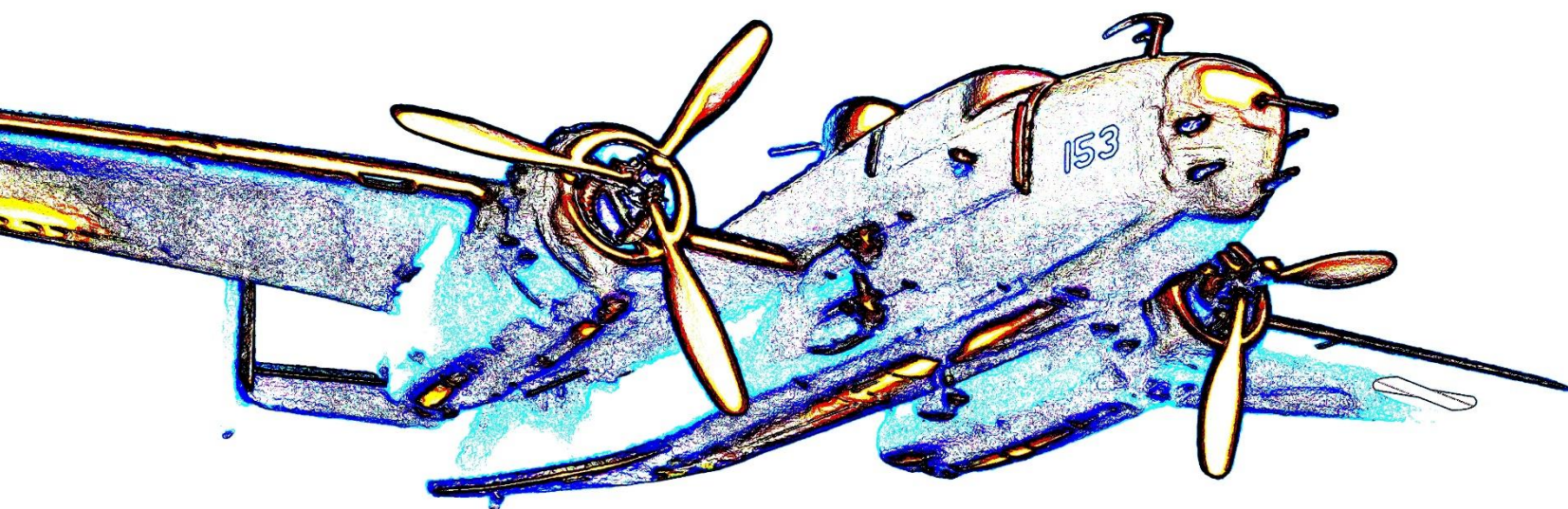


Pilotoviejo



El legendario bombardero North American B-25, apodado Mitchell, sirvió en todos los teatros de la Segunda Guerra Mundial, comenzando su vida guerrera como el vector de la respuesta de los Estados Unidos al Japón, luego del ataque a Pearl Harbor, en diciembre de 1941.

Terminada la guerra, el B-25 continuó sirviendo por 40 años más en varias fuerzas aéreas, incluyendo la uruguaya, donde de su utilización han quedado testimonios como el del entonces Alférez Walter Alvarado, que recuerda que al iniciar en Glendale, en California, el curso de vuelo en esos aviones, los instructores estadounidenses anunciaban: *"Bienvenido al bombardero Mitchell. Va Ud. a volar un avión que tiene en su haber una larga lista de primeros puestos"*. Y efectivamente era así, el B-25 fue el primer avión norteamericano en entrar en acción en todos los frentes de combate, también el primero en hundir un submarino, y el primer bombardero mediano en decolar de un portaaviones. Y también fue el primer avión de guerra que se artilló con un cañón de 75 mm.





La llegada de los bombarderos B-25 al Uruguay, junto a un escuadrón de cazas Mustang F-51, se enmarca en la tensa situación geopolítica existente durante los años 50 del siglo XX, en el Río de la Plata. Su desaparición como factor militar también está directamente relacionada con la distensión en la zona al final de esa década.

ÍNDICE

Algunas claves históricas.....	4
1.000 hidroaviones en Laguna del Sauce	7
El ferry de 1950.....	10
Adquisición de 11 B-25, 3 C-47, y 25 F-51	10
La Misión Aérea en los Estados Unidos	11
El ferry al Uruguay	16
Notas de un piloto	21
Gambito de caballo: el fin de los B-25 uruguayos	24
B-25 El oscuro final de los últimos guerreros	51





Algunas claves históricas

A finales de la década comenzada en 1940, el Uruguay se encuentra empeñado en un significativo proceso de reorganización de sus Fuerzas Armadas y de modernización de su equipamiento.

Para entender mejor la historia del Ferry de 1950, es necesario retrotraerse a esos años y atender las diversas razones que dieron pie a que durante la década de 1950, Uruguay dispusiera de un potencial militar de un nivel relativo muy alto dentro de Sud América.



La primera de estas razones es que, tras la finalización de la WW II, Estados Unidos disponía de un impresionante "surplus" de material de guerra, amén de una industria militar aún en proceso de adaptación a la producción de bienes para tiempos de paz. Por toda América al sur del río Bravo circulaban decenas de vendedores de material militar, apoyados por el Departamento de Estado norteamericano, ofreciendo a precios de ganga aviones, artillería, blindados, barcos, etc, de segunda mano, pero de primera línea, e incluso nuevo.

La segunda razón es la firma del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) en Río de Janeiro en 1948. Son los comienzos de la guerra fría. Con la dirección estratégica de Estados Unidos, las Fuerzas Armadas firmantes del Tratado se reparten diferentes roles para afrontar amenazas de fuera del hemisferio, y deben reformar sus organizaciones y adaptar su material bélico para cumplir con esos roles. A modo de ejemplo, la Armada uruguaya asume un papel específico de fuerza antisubmarina.

La tercer razón es exclusiva de la situación geopolítica del Uruguay. Desde su nacimiento mismo como nación, Uruguay tiene asignado un papel como guardián para asegurar a las grandes potencias, primero Inglaterra y luego Estados Unidos, la navegabilidad por el Río de la Plata de sus barcos, tanto mercantes como de guerra. Avanzado el siglo XX, las circunstancias de la segunda guerra mundial hacen destacar el papel importante del estuario, sus bases militares y sus puertos, para el control del Atlántico Sur.

En su libro " El año del León: Herrera, las bases norteamericanas y el"complot nazi en el Uruguay de 1940", el historiador uruguayo Antonio Mercader aporta elementos de primera mano sobre el interés que tenían tanto británicos como norteamericanos en ejercer control militar sobre esta región, por distintas razones. La "Batalla del Río de la Plata" entre el Graf Spee y cruceros británicos en 1939, elevó aún más la percepción de la necesidad de ejercer ese control.





Aunque los archivos alemanes no tienen registro de ello, el Tercer Reich habría planeado una invasión al Uruguay, para utilizarlo como base para luego ocupar tanto Brasil como Argentina. De toda una fantástica historia de encontrados intereses políticos y militares y de operaciones de inteligencia y contrainteligencia, se pueden entresacar detalles como el propósito norteamericano de instalar en la Laguna del Sauce una fuerza de 1000 hidroaviones de combate para controlar el Río de la Plata, y eventualmente desde allí poder combatir una Buenos Aires ocupada por la Alemania nazi. (Ver "[Tres artículos sobre los intentos de establecer bases militares extranjeras en el Uruguay en la década de 1940](#)")

Derrotados Alemania y Japón, al comenzar la década de los 50's las preocupaciones son otras, aunque conexas con las anteriores. En la Argentina se acumulan grandes tensiones socio políticas. La presencia de Perón en el gobierno argentino y su filosofía política con muchos puntos de contacto con el nacional socialismo preocupan a los norteamericanos. En lo concerniente directamente a Uruguay, la acción irritante de la radio Colonia, en la ciudad del mismo nombre, como vehículo de expresión y propaganda de los disidentes argentinos, así como su albergue como refugiados en territorio uruguayo, llevó a Perón a formular no muy veladas amenazas de invasión, ante las cuales la presencia del escuadrón de B-25 capaces de bombardear la capital argentina obró de efecto disuasorio. Son los tiempos en que se reflató la Doctrina Roca que propulsaba la teoría de la "costa seca" para Uruguay: "los que se bañen en la Playa de Pocitos están invadiendo territorio argentino". En los Estados Unidos incluso se recelaba del establecimiento en Argentina de muchos científicos alemanes de filiación nazi, que colaboraban activamente en la creación de una Argentina potencia ahora militar, puesto que económicamente ya lo era. Son los tiempos precursores del Pulqui I y del Pulqui II. Otro ingrediente es que en el Brasil arrancaban los tiempos populistas de Getulio Vargas y era el comienzo del ascenso político de Leonel Brizola.

Se produce entonces, por todas esas diversas razones, una escalada armamentista en América Latina, y el Uruguay está comprendido en ella. No solo la Aeronáutica Militar recibe material nuevo. Junto con el aggiornamiento en escuadrones de B-25 y F-51 de la próxima FAU, también la Aviación Naval Uruguaya recibe muy importante provisión de aviones, comenzando con los torpederos TBM Avenger y luego los cazas F6F-5 Hellcats, que la llevarían a ser la Marina sudamericana con más potencial bélico aéreo durante algunos años de la década del 50.



En estos tiempos en que las naciones del Cono Sur sudamericano aparecen tan devaluadas y sin relevancia mundial, puede parecer incomprensible la importancia concedida en esos años a la región. Pero debe considerarse que en ese momento el potencial de la zona era inmenso a nivel planetario. Se pronosticaba a Argentina como una potencia de primer orden para finales del siglo XX. Incluso en la aeronáutica, toda la región disfrutaba de una preeminencia que se revela en hechos tales como que los grandes dirigibles alemanes, de 17 veces que cruzaron el Atlántico, diez veces lo hicieron a Norteamérica, y solamente unas pocas menos, siete, a Sudamérica. O por ejemplo que las primeras aerolíneas y las fábricas de aviones establecían sus bases y representaciones sudamericanas en el Uruguay. Son todas claves que nos permiten también entender y a su vez asimilar el espíritu de los Larre Borges y los Berisso, que emprendían aventuras y empresas hoy inimaginables para los uruguayos, quizás no por falta de medios, sino por falta de coraje.

Como otro ejemplo de la situación en que se inserta este "ferry del 50", información de muy buena fuente, aunque no confirmada por el autor en archivos oficiales, dice que, al iniciarse la Guerra de Corea, los norteamericanos se aperciben de que había un escuadrón completo y a nuevo, de 25 Mustang F-51,



con 28 pilotos bien entrenados. Este era el contingente uruguayo que estaba pronto para iniciar el traslado de los cazas a Montevideo. Habría habido intensas presiones de los militares norteamericanos para que el “Contingente Uruguayo”, fuera enviado con sus aviones a combatir a Corea, como fuerzas de las Naciones Unidas. Esta situación habría provocado que los líderes políticos de nuestro país solicitaran a la Aeronáutica Militar, que tripulantes y aviones retornaran a Uruguay lo antes posible.

En este marco histórico es que se encuadra la compra de los B-25 y los F-51 para la ya naciente Fuerza Aérea Uruguaya.

Pilotoviejo
agosto de 2004



Foto de Dinor Ramírez



1.000 hidroaviones en Laguna del Sauce

La investigación de un ministro uruguayo revela que militares de los Estados Unidos aconsejaron en 1940 situar en Laguna del Sauce, cerca de Punta del Este, una base aeronaval con 1.000 hidroaviones para dominar a la Argentina.

EL ARMA. Hasta un millar de hidroaviones podían, según los EE.UU., establecerse en Laguna del Sauce, cerca de Punta del Este. Para unos, podían ser nazis pero la mayoría creyó que serían estadounidenses.

La estirpe de un investigador - El hombre que alertó sobre el plan del FBI.

En 1940, cuando la Argentina era gobernada por el moderado presidente Roberto M. Ortiz, una operación de inteligencia de Gran Bretaña para obtener ayuda militar de los Estados Unidos se convirtió en una gigantesca burbuja bélica que tuvo en vilo al gobierno de Uruguay.

Los británicos estaban perdiendo la guerra en Europa y los ejércitos de Hitler parecían incontenibles, mientras los Estados Unidos continuaban dominados por una mayoría que, en los dos grandes partidos, se oponía a cualquier forma de participación en el conflicto.

Fue entonces cuando desde Londres se indicó al embajador inglés en Montevideo que debía poner en movimiento una operación de inteligencia destinada a provocar la mayor conmoción posible en torno al peligro que corría Uruguay de ser invadida por los nazis. El único soporte real de la truculenta historia era la batalla del Río de la Plata, librada por el acorazado alemán Graf Spee a fines de 1939 contra varios barcos de guerra británicos. En base a esta única aunque consistente materia prima iba a articularse una leyenda sobre la amenaza nazi contra el Uruguay que, con inusitada rapidez, envolvería a la agencia norteamericana de inteligencia y a los grandes diarios de los Estados Unidos, todos ellos cautivados por la imaginación del embajador inglés en Montevideo.

El diplomático, por cierto, no estaba solo. La batalla naval en el remoto Atlántico Sur despertó la curiosidad de más de uno. Un periodista avanzó sobre la idea de que los alemanes podían estar buscando dónde establecer una base permanente para sus submarinos en la región y un estratega del Departamento de Estado estadounidense escribió por primera vez en un documento oficial secreto que los alemanes podían apoderarse sucesivamente de Brasil, Uruguay y Argentina.

En un reciente estudio, el historiador uruguayo Antonio Mercader llega a la conclusión de que la diplomacia de Londres se inquietó después de motorizar la cuestión del Río de la Plata, cuando advirtió que los Estados Unidos se lanzaban a gestionar una base naval propia en la región. En esos años, los ingleses consideraban al puerto de Montevideo como un enclave vital para el tráfico entre las islas Malvinas y Gran Bretaña que, en un caso extremo, podía servir como refugio alternativo para su flota. Lo que Londres realmente deseaba era capitalizar estratégicamente a las Malvinas y después de resaltar su valor, incorporarlas tal vez a un paquete de bases británicas que Winston Churchill ofrecía a los Estados Unidos en trueque por barcos de guerra estadounidenses.

Churchill, quien estaba empeñado en obtener destroyers de la industria naval norteamericana, no contaba con otra forma de compensación que las bases navales que Inglaterra había acumulado en todos los mares del mundo y la puesta en valor de las Malvinas formaba parte del negocio. En esos días, tropas británicas desembarcaron en las islas holandesas de Curazao y Aruba, frente a la costa de



Venezuela, con el pretexto de que los nazis que habían derrotado a Holanda podían quedarse con sus colonias sudamericanas.

Churchill agregó estos trofeos al rosario de bases, que incluía otras en Terranova, en el Caribe y en la Guayana, y las ofreció a los Estados Unidos a cambio de 50 destroyers para reforzar la maltrecha flota británica.

Pero la historia de la amenaza nazi al Uruguay había alcanzado vida propia y no sólo se había derramado sobre la opinión pública uruguaya, sino que además había intoxicado directamente al servicio secreto norteamericano. El embajador británico en Washington le expuso personalmente al ministro de Relaciones Exteriores de Roosevelt lo que consideró un problema urgente: los nazis estaban a un paso de invadir al Uruguay para apoderarse posteriormente de Brasil y la Argentina.

El estado del complot nazi era dramático, según el embajador, aunque no podía ocultarse que también invitaba a sonreír. El grueso del ejército nazi que se disponía a invadir el territorio uruguayo eran 200.000 italianos residentes en el país, sobre los cuales se agregaba que "en su mayoría son fascistas preparados para plegarse a los nazis". No solamente los italianos: también se contabilizaban 16.000 alemanes y una retaguardia de 250 japoneses. El alarmado embajador, un aristócrata con seis títulos de nobleza, estaba a su vez bajo observación en Washington, porque también él arrastraba un pesado antecedente como simpatizante nazi y miembro de un club de activos antisemitas que se reunían en Londres en la mansión de lady Astor.

La fabricación de la amenaza nazi al Uruguay había sido una producción de la agencia de publicidad J. Walter Thompson, que en sus oficinas de Londres condimentó las estadísticas ordinarias del Uruguay de manera tal que convirtió en legiones fascistas a pacíficos inmigrantes italianos.

La ignorancia sobre América del Sur predominaba no solamente en los papeles confeccionados a los apurones. Tampoco los hombres de gobierno distinguían muy bien a qué se referían y el secretario de Estado Cordell Hull, por ejemplo, pasó mucho tiempo diciendo "Paraguay" cada vez que comentaba la situación del Uruguay. En el primer documento reservado sobre el complot, elaborado por una desorientada agencia de inteligencia de Estados Unidos, sobre cinco espías nazis señalados por sus nombres, cuatro resultaron ser democráticos comerciantes judíos nacidos en Alemania, una equivocación que causó irritación en Montevideo.

La campaña de inteligencia británica alcanzó su máxima elocuencia ese mismo año cuando reveló que "barcos mercantes con 6.000 nazis a bordo van hacia Brasil, donde tratarán de tomar el gobierno". Roosevelt respondió con el plan Pot of Gold, que consistía en transportar 10.000 militares norteamericanos en 150 aviones hasta el Brasil, de manera de impedir que los nazis ocuparan territorio brasileño.

Esta fantástica operación, de la que el historiador Mercader no ha logrado encontrar ningún rastro en los archivos alemanes después de la guerra, sin embargo parecía razonable al mundo de entonces, continuamente sacudido por la "guerra relámpago" nazi. Fue, asimismo, el paso previo a otra gigantesca superchería: el ataque a la Argentina desde Punta del Este. Aunque parecía imposible ya entonces, y directamente inverosímil hoy, lo cierto es que expertos militares de los Estados Unidos llegaron a la conclusión de que en Laguna del Sauce, aledaña a la entonces despoblada playa de Punta del Este, podían reunirse 1.000 hidroaviones, listos para librar batalla en el Río de la Plata.

Los responsables de la hipótesis, los oficiales de la marina de Estados Unidos Albert Benjamin y William Brereton, suscribieron un despacho reservado sobre el tema, que sin embargo no termina de identificar la nacionalidad de semejante flota de hidroaviones, sin igual en la historia militar.



Tampoco es más preciso un manual de operaciones del FBI, editado por J. Edgar Hoover en 1942 especialmente para los agentes destinados al Uruguay. El manual del FBI reproduce un programa para el Río de la Plata que sigue sin definir la identidad de quienes podrían controlar la región militarmente, aunque sostiene que: "Una pequeña pero bien organizada fuerza militar en Punta del Este o Montevideo podría controlar la boca y el canal del Río de la Plata y podría bloquear efectivamente todo el comercio a través de los puertos argentinos de Buenos Aires y Rosario (...) especialmente si dispone de una aviación efectiva". La tensión en América del Sur tuvo su foco en 1940 con esta desbordante operación de inteligencia que emprendieron los ingleses y a la que se sumaron los norteamericanos, momento en el cual los primeros perdieron su interés.

En su libro *El año del León*, el uruguayo Mercader subraya que el New York Times publicó 50 notas destacadas sobre el Uruguay ese año, una cantidad igual a la que había editado en un período completo de quince años anteriores. Entre ellas, había algunas realmente inquietantes, como las que escribió uno de los periodistas norteamericanos más célebres. "Instalados en territorio uruguayo, con una base en Montevideo o en Punta del Este -escribió John Gunther-, sería posible que domináramos a la Argentina".

También la United Press, desde sus oficinas centrales, agregó una cuota de preocupación cuando escribió que "un país como Argentina, de 3 millones de kilómetros cuadrados y más de 13 millones de habitantes, tendría sus dos principales puertos dependiendo de una base naval en Punta del Este o en Montevideo".

Al final del "año del León" el presidente Ortiz, sin abandonar su prudente estilo presidencial, dijo que no dudaba que Uruguay "iba a tener presentes los intereses argentinos".

La base de los Estados Unidos no llegó a concretarse y los 1.000 hidroaviones norteamericanos tampoco se posaron jamás en las aguas de Laguna del Sauce, aunque para los gauchos de Maldonado y los solitarios bañistas de Punta del Este hubiera sido un espectáculo realmente inolvidable.

Rogelio García Lupo
Abril de 2000





Adquisición de 11 B-25, 3 C-47, y 25 F-51

En Diciembre de 1949, se encuentran destacados en Pyote Air Force Base, Pyote, Texas, EEUU, los integrantes de la Comisión uruguaya encargada de la entrega de los aviones B25-J, a la Grand Central Airport Company, Glendale, California, así como de controlar los trabajos a realizar por la misma, para posibilitar en una primera instancia, el traslado en vuelo de los aparatos desde Texas a la citada compañía.

Posteriormente pasan a Kelly Field, (San Antonio, Texas), con la finalidad de entregar a la mencionada Grand Central, los aviones F-51D, y realizar el control de los trabajos efectuados por dicha compañía, antes de reintegrarse a la Comisión Permanente de Recepción de Material de Vuelo, en Glendale, desde donde opera la misma.



Se trata nada menos que de la adquisición por parte del Gobierno de Uruguay de 39 aeronaves, 25 Cazas F-51D "Mustang", 11 bombarderos medianos B-25J "Mitchell", y 3 transportes C-47, que una vez puestos en condiciones en los talleres de la Grand Central, de acuerdo a contrato realizado, deberán ser traídos en vuelo a nuestro país, por pilotos de la aeronáutica militar uruguaya, previa instrucción en ese tipo de máquinas. Nos referimos a los bombarderos B-25, y a los cazas F-51, pues los C-47, ya se utilizaban en nuestro medio.

Así comenzaba una nueva página en el proceso de actualización de nuestra aviación militar, iniciado con la llegada del material aéreo recibido en 1947 en el marco del American Republics Project, seguido en ese mismo año por el traslado en vuelo de AT-6 y AT-11, por tripulaciones uruguayas, lo que culminaría 3 años después, con la creación de la Fuerza Aérea Uruguaya.

La Misión Aérea en los Estados Unidos

El **04/01/50**, parten de Carrasco en vuelo de Pan American, el Tte. Cnel. Gualberto Trelles, y el Mayor Juan C. Jorge, con destino a Washington. El primero como Jefe de la Misión Aérea en los EEUU y el segundo como Jefe del Agrupamiento de Bombardeo. Con posterioridad se les reunirán los demás aviadores, para dirigirse a Glendale, en California.

La tarea del Jefe de la Misión Aérea, no será precisamente sencilla. Haciendo un breve resumen de la extensa reglamentación al respecto, y resaltando los aspectos más importantes, veremos que:

"Tendrá a su cargo el comando de todo el personal de la Aeronáutica Militar que se moviliza, desde su partida del Uruguay hasta su regreso".

Será responsabilidad del mismo, "todo lo referente a entrenamiento de vuelo, prueba y puesta a punto del material, así como el disponer la partida de las formaciones aéreas, en viaje de regreso a Uruguay".

Depende en los EEUU, del Jefe de la Misión Militar, el Agregado Militar de la Embajada de Uruguay en Washington, Gral. Alberto Bianchi, al que deberá dar cuenta de los traslados aéreos hacia Grand Central Airport, como de la partida de los aviones que se disponga.

Mantendrá un estrecho contacto e intercambio de informaciones con el Agregado Militar Aeronáutico de la Embajada de Uruguay en EEUU, el Cnel. Conrado A. Sáez.

Visará la documentación conformada por el Jefe de la Comisión Permanente de Recepción de Material de vuelo, Mayor Olsen Böje, a efectos de que la Grand Central, pueda hacer efectivos los importes correspondientes.

Rendirá cuentas mensualmente a la Dirección Gral. de la Aeronáutica Militar, de los fondos que se vayan invirtiendo."

Los que tampoco tendrían descanso, serían los transportes del Grupo 3, (C-47 507 y 508), los que durante ese año realizarán los continuos traslados desde nuestro país a EEUU.

Así el **20/01/50**, parte de Carrasco el C-47 matrícula .507, tripulado por los Mayores Mariano Navajas, y Hugo E. Torre, trasladando al primer contingente de 16 tripulantes, encargados de traer en vuelo los B-25J, arribando a Washington el 29 de enero.





El **06/02/50**, le tocaría el turno al 508, con el Tte.Cnel.Ramón Irazábal como piloto, (quien a su vez había sido nombrado Jefe de Agrupamiento de Transporte, y será el encargado de recibir y despachar hacia Montevideo los tres nuevos C-47 adquiridos), y el Tte.2º.José D.Cardozo como copiloto, con la segunda tanda de tripulantes, 18 en total, arribando a la base de Bolling Field, (Washington), el 16 del mismo mes.

A partir de esta etapa, se plantearán diferentes problemas que luego se verá no son fáciles de resolver. De la lectura fría de los documentos, surge la sensación de que una misión bien organizada por el personal compatriota, (los aviones comienzan a entregarse, las tripulaciones vienen en vuelo, etc.), “choca”, con la burocracia o con la desidia de las autoridades norteamericanas.

Los documentos:

En carta de Bianchi a Trelles del **02/02/50**: *“Es conveniente que a la brevedad posible me indique que aeropuerto van a utilizar para sus operaciones y la región exacta que utilizarán para volar”*.

03/02/50 *“Uruguayan Air Force Mission Glendale, California”*. En carta con este “membrete” al Director de Aeronáutica Militar, se informa que *“el C-47 que llevará Sención, (uno de los recién adquiridos que se suponía en orden de vuelo), no lo está”*, estimándose que quedaría pronto, recién en una tres semanas. *“Todavía no hay noticias sobre las gestiones de instructores y campo.”*

06/02/50 De Trelles a Bianchi. Se sugiere como campo más favorable, el de March A.F.Base, en segundo lugar San Bernardino A.F.Base, y por último el de Victorville Field. *“La no obtención de un campo de trabajo y de instructores, prolongará esta Misión por un tiempo que no se puede determinar”*. *“Haré que se alargue la fecha de entrega de los F-51, para que la misma coincida con el plan general de traslado de los aviones”*.

Asimismo se sugiere *“activar la entrega de los equipos de armamento”*, correspondientes a los F-51, y B-25, para poder realizar las pruebas operacionales.

Se informa también que hay pocas posibilidades de usar las bases de March Field y San Bernardino por su intensa actividad, Victorville, sugerida como posible por el Cap.Montgomery, (se refiere al capitán de la USAF, miembro del Foreign Liaison Office, del Department of the Air Force, en Washington), fue inspeccionada, tiene muy buenas pistas y servicio de torre de control, pero no ofrece facilidades para el mantenimiento de los aviones ni para el personal.

“Lo importante es que una vez que hayamos sacado los aviones de Grand Central, debemos llevarlos a estacionar a una Base madre”.

07/02/50- De Gualberto Trelles a Cnel. Oscar M. Sánchez, el Director General de la Aeronáutica Militar. Se informa de telegrama solicitando dilación en la salida del segundo avión, (se refiere al 508 que traslada al segundo contingente de pilotos), para dar tiempo de culminar la gestión referente a obtención de aeródromo e instructores, luego por comunicación telefónica se confirma que el mismo ya partió con fecha 06/02/50.

Es aquí donde sorprende la eficiencia del Tte.Cnel. G.Trelles, para resolver rápidamente la situación, manteniendo siempre la subordinación a sus superiores, como se verá a continuación.

(Por más que lo intento no puedo dejar de pensar en Maracaná, y en Obdulio parado en la mitad de la cancha con la pelota abajo del brazo. No por casualidad es 1950, era la postura de “plantarse” del Uruguay ante la vida y ante el Mundo. “Vamos a ganarle a estos japoneses” -decía el Negro Jefe, y aquí Trelles actúa igual)



"Los aeródromos que nos dan no sirven, entonces buscaremos el que sirva nosotros mismos; no nos consiguen los instructores, no importa, los buscaremos donde sea", (solo le faltó decir: "y si no los conseguimos, entrenaremos con perros cimarrones"...)

(Para ubicarnos ante la calidad de persona a la que nos estamos refiriendo, al transcribir algunos párrafos de una carta a un camarada que en una misiva previa, éste le menciona que "espera esté disfrutando de esa hermosa ciudad de Los Angeles". A lo que Trelles responde: "ya hace muchos años que no disfruto de los puestos o situaciones, y que quizás la Aeronáutica Militar, aparte de llevarme un ojo, (se refiere a la secuela de un accidente aéreo en su juventud), me ha sacado ya unos cuantos años de vida". Y refiriéndose a la misión actual: "estarás dispuesto a trabajar fuerte, para que esta Misión que pertenece a la República Oriental del Uruguay, se cumpla con la dignidad y el honor con que cumplen sus deberes los hombres de corazones orientales". "Ha habido hombres en nuestra tierra, que se han sacrificado más que tú y que yo, y lo han hecho sin más propósito que el de cumplir un fin, y sin más esperanzas y ambiciones, que el de dar satisfacciones a su espíritu generoso e idealista"...)



Gualberto Trelles en 1947, ese año liderando el ferry de los T-6

Y continúa la expresión de la firmeza y el compromiso en cumplir con la misión "contra viento y marea": *"No se puede contar (a los efectos de la instrucción), con el campo de la Grand Central, por considerarlo peligroso. Si Ud. me autoriza, realizaremos las gestiones concernientes a inspección de aeródromos cercanos, condiciones en que pueden ser utilizados, facilidades y costo".* También plantea la posibilidad de obtener instructores civiles de la Guardia Nacional, con experiencia de instrucción en *"nuestros tipos de aviones"*.

En carta de esta misma fecha al Agregado Militar Aeronáutico. *"La obtención del campo y de instructores, debe quedar resuelta en este mes",* pues *"el resto de los pilotos de B-25, estarán aquí a principio de Marzo, ya tenemos seis en Glendale, a los cuales debe sumarse Bonelli a su llegada"*.



Llegada a Grand Central del G4-510

10/02/50- Carta a Capt. Douglas Montgomery de Foreign Liaison Branch, Directorate of Intelligence (USAF) Pentagon, Washington 25 DC: Donde Trelles le comunica que el Aeródromo de Grand Central, no es apto para instrucción, apenas sobrepasa los 3000 pies, presentando otros inconvenientes que lo descartan para esos fines, entre otros, presencia de aviones estacionados a los costados de la pista y casi sobre ella. Se plantea como solución, "estacionar



nuestros aviones en una de las bases de la USAF cercanas, e ir diariamente a Victorville a dar la instrucción”.

10/02/50- De Bianchi contestando a Trelles: *"Hay posibilidades de que se conceda Victorville Field, se espera la confirmación oficial. Respecto a los instructores es casi seguro que se nos darán dos instructores oficiales de la USAF. Respecto a la falta de equipos que se notó al recibir los aviones, se activan gestiones para recibirlos a la brevedad. Hoy salió para Montevideo el avión 507, piloteado por el Mayor Navajas y el Tte.Borba".*

El **12 de febrero**, parten para Glendale, el Mayor Torre y personal a sus órdenes, (los tripulantes y técnicos de B-25, emprenden el viaje de 5000 Km., por tierra, en las camionetas rurales adquiridas para sus desplazamientos). *"Trate de que se reacondicionen con preferencia los B-25, cuyos pilotos y mecánicos arribarán a fin de mes. Es de interés "comenzar la instrucción en los primeros días de marzo".*

20/02/50- De Cap.D.Montgomery. Notifica que las sugerencias de utilizar Victorville A.F.Base, han sido tenidas en cuenta, y se están realizando gestiones. El plan de enviar dos instructores de B-25, y dos de F-51, ya ha sido aprobado por el Comando de la USAF.

20/02/50- Respuesta a Montgomery: Solicita informe referente a la autorización de vuelo *"de nuestros pilotos en el área de Los Angeles, para los vuelos de prueba, instrucción o entrenamiento en nuestros aviones"*. Ya existía autorización para el vuelo desde el lugar de "storage", hasta la planta de G.Central Airport, pero manifiesta sus dudas de que la misma se extienda también a los vuelos de instrucción, lo que resulta imprescindible.

24/02/50- Del Parte Semanal a Cnel.O.M.Sánchez, Director General de la Aeronáutica Militar, en Montevideo, Uruguay:

"El 23/02, Llegaron a Glendale los Mayores Torre y García, Tte.Bonelli, y los mecánicos de B-25."

"Los mecánicos iniciarán el Cursillo de conocimiento del material el lunes 27, (duración aproximada un mes)."

"Se solicitaron a Washington, los permisos de exportación de los C-47, como del resto del material."

"Aviones recibidos en vuelo: B-25 matrículas 159, 150, 152, 155. C-47 matrícula 511."

"Aviones en prueba de vuelo: B-25 matrículas 157, 160, 153. C-47 matrícula 510."

"No se han recibido las cartas de crédito de nafta, con excepción de la correspondiente al 510."

"No se posee aún la ruta dispuesta para el vuelo de regreso de los C-47 reacondicionados en ésta."

"Los B-25 no disponen de instalación de piloto automático.(Se prepara informe al respecto)."

"Se está recibiendo fraccionariamente los equipos de armamento de los B-25 y F-51. Se teme que no esté el armamento de los B-25, antes que los aviones queden prontos."



Los B-25 en Palmdale, en el desierto de Mojave, California, donde recibieron instrucción sus tripulantes

27/02/50- Carta del Tte.Cnel. R.Irazábal desde Washington. Comunica que trae las cartas de navegación, los "hand book" aún no han llegado de Missouri. *"Nosotros salimos de Montevideo el 6, y llegamos el 16 a ésta. Navajas salió el 11 de Washington y llegó el 20 a Montevideo."* El 508 está en inspección aquí en Bolling, (Washington), *"lo desarmaron todito, le cambiaron los frenos, amortiguador de rueda de cola, inspeccionaron los 4 tanques, repararon las radios, cambiaron parabrisas, cúpula, incluso baterías*



nuevas. Antes de salir de Montevideo le cambiamos los dos motores, porque al filtro principal de aceite de uno de ellos se le encontraron partículas metálicas, además le faltaba un convertidor, y tenía un comando del timón de dirección roto". Este avión recién partiría hacia Montevideo el 09/03, al mando del Tte.2º.J.D.Cardozo, arribando a Carrasco el 22/03.

28/02/50- De Gualberto Trelles a Agregado Militar: *"Los instructores de F-51, deben venir después, pues los pilotos no están aquí, y vendrán en el 2º grupo"*. Se solicita informe sobre permisos de traslado y sobrevuelo para los dos C-47, que llevarán el Mayor García y el Tte.Cnel.Sención.

01/03/50- Se detalla los vehículos que posee la misión, (1 auto y 6 camionetas Chevrolet), las matrículas y oficiales a su cargo. Se resuelve utilizar Palmdale.

28/03/50- De Gualberto Trelles a Director General de la Aeronáutica Militar: *"Hemos encontrado la mejor solución, trabajar en Palmdale, aeropuerto cercano"*, (a 200 kms.de Glendale, en el desierto de Mojave), que resulta ideal para la operativa de los B-25, y F-51. Solicita cartas de crédito para cargar combustible en Unión Oil Company, única compañía autorizada allí a tales efectos.Hoy comenzaron a volar solos Etcheverry y Sena, y en el correr de la semana lo harán Jorge, Iglesias, Villanueva y Alfaro.

Dice Trelles que resuelto el problema del combustible piensa dejar allí los aviones de instrucción. Por el momento están saliendo de Grand Central, con los pilotos americanos, cargando previamente combustible con carta de crédito de Shell, única que lo hace en ese aeródromo. (La USAF designó dos instructores, May.J.Blumenstock, y Cap. H.Gardner). Se tiene planeado terminar la instrucción en 8 a 9 semanas, finalizando entre el 10 y el 15 de mayo.

31/03/50- De Gualberto Trelles a Agregado Militar. Comunica que se incorporaron a la instrucción dos oficiales más, los Ttes. Pérez y Otero, esperando incorporar el resto de los primeros pilotos en la semana siguiente, con el fin de formar 12 primeros pilotos. Referente a gestiones para obtener materiales faltantes y el armamento respectivo: no se ha recibido armamento propiamente dicho, aunque se comunicó que envían 125 ametralladoras .50, para los F-51. *"Tengo la sospecha que las ametralladoras de los B-25, no van a llegar a tiempo para su instalación, pues veo que esta gente es muy lenta en los trámites administrativos"*. Informa que se han recibido algunos tanques de oxígeno, y tanques de nafta que estaban incluidos en la lista de "storage". También que tiene a confirmar la ruta del Pacífico, que seguirían los B-25.

12/04/50- Respuesta de Gualberto Trelles a carta de Bianchi del 6/4/50. Donde plantea que no es posible impartir instrucción por vuelo a más de tres pilotos, *"en la cabina, solo cabe el piloto instructor, el piloto alumno, y un observador, que alterna con el otro piloto alumno, en cada sesión de vuelo que dura aproximadamente 4 horas, solo pueden trabajar 2 pilotos alumnos, habiéndose empezado el comienzo de la instrucción con grupos de 3 alumnos"*. A cada instructor se le han asignado 6 primeros pilotos y 5 copilotos. Se considera fundamental que quienes deban volar como copilotos, *"función especializada, y en este avión de gran responsabilidad"*, reciban de los instructores americanos, la formación correspondiente. Señala que debido al tiempo limitado, (se ha fijado la partida para el 20/5/50), se debe emplear el mayor tiempo en los primeros pilotos, los más antiguos, y en casi su totalidad con experiencia en traslado de aeronaves en vuelo de EEUU. a Uruguay. Estos no deben bajar de un límite de horas de vuelo, *"después del primer vuelo solo"*, (vuelos de transición, instrumental, de formaciones y de entrenamiento). Las 6 semanas calculadas inicialmente, son insuficientes, necesitándose 4 más, con el objeto de completar la instrucción de los copilotos. Por lo que se plantea continuar la instrucción como se viene realizando hasta ahora, que ha demostrado ser la más eficaz.



24/04/50- De Gral. Bianchi a Jefe del Estado Mayor del Ejército (Montevideo). Por vía telegráfica se solicita que se proceda a fijar la ruta que seguirán los 11 aviones B-25, en su viaje a Uruguay. Los aviones y sus tripulaciones, estarán prontos para partir para Montevideo el 20 de Mayo entrante. Los trámites para obtener las autorizaciones de los diferentes países, para sobrevuelo y o aterrizaje, demoran un mes aproximadamente. De allí la urgencia de que la Dirección Gral. de la Aeronáutica Militar, proceda a fijar a grandes rasgos la ruta a utilizar.

American Cable & Radio System
 "Via Mackay Radio" "Via All America" "Via Commercial"
 Telephone a Message or Call a Messenger
 ADAMS - 9000
 or DECATUR - 4300
 1 Du Pont Circle, N. W.
 Washington, D. C.
 An IT&T Associate
 SERVES THE WORLD
 BY CABLE AND RADIO
 SENDER MUST FILL IN ROUTING HERE
 April 24/1950
 N.L.T.
 ESTADO MAYOR EJERCITO
 MONTEVIDEO.-Uruguay.
 84/950.-Urge remision ruta a seguir B-25 a que refiérase Oficio 699/50 Misión Militar para gestionar sobrevuelos en tiempo útil.-
 General Bianchi
 Charge to: Uruguayan Military Mission
 261 Constitution Ave. N. W. (Suite 410)
 Washington, D. C.
 THIS MESSAGE SUBJECT TO RULES AND REGULATIONS SET FORTH IN THE COMPANIES' TARIFF BOOK ON FILE WITH THE FEDERAL COMMUNICATIONS COMMISSION
 NAME AND ADDRESS
 FULL RATE MESSAGE UNLESS MARKED OTHERWISE, SEE OTHER SIDE FOR CLASSES OF SERVICE.

08/05/50- De Gualberto Trelles a Agregado Aeronáutico. Solicita se adquieran y envíen 12 juegos de cartas de vuelo, confirmándose que se resolvió elegir la ruta del Atlántico, para volver a nuestro país. Parten dos C-47 hacia Uruguay.

El ferry al Uruguay

Habiendo finalizado el entrenamiento, el Jefe de la Misión y el Jefe del Agrupamiento deciden trasladar todos los B-25 al Lookeed Air Terminal Airport, (Burbank, California), aeropuerto de mayores dimensiones cercano a Glendale, desde donde parten el 22/05/50, iniciando el largo trayecto de retorno a nuestro país.

Estos aparatos de tipo B-25J-25-NC, eran bombarderos medianos bimotores de ala media, fabricados por la North American Aviation, con motores radiales de doble estrella Wright

Cyclone R-2600-29 de 1700 HP c/u. Tienen un armamento de 12 ametralladoras .50, pudiendo cargar hasta 2000 libras de bombas.



Los aparatos se dividieron en tres escuadrillas:

La "A", al mando del May.J.C.Jorge, en el 160, quien comanda también el Agrupamiento, formada además por el 154, 157, 152 y 153.

La "B", comandada por el May.P.O.Iglesias, en el 159, con el 150 y 156.

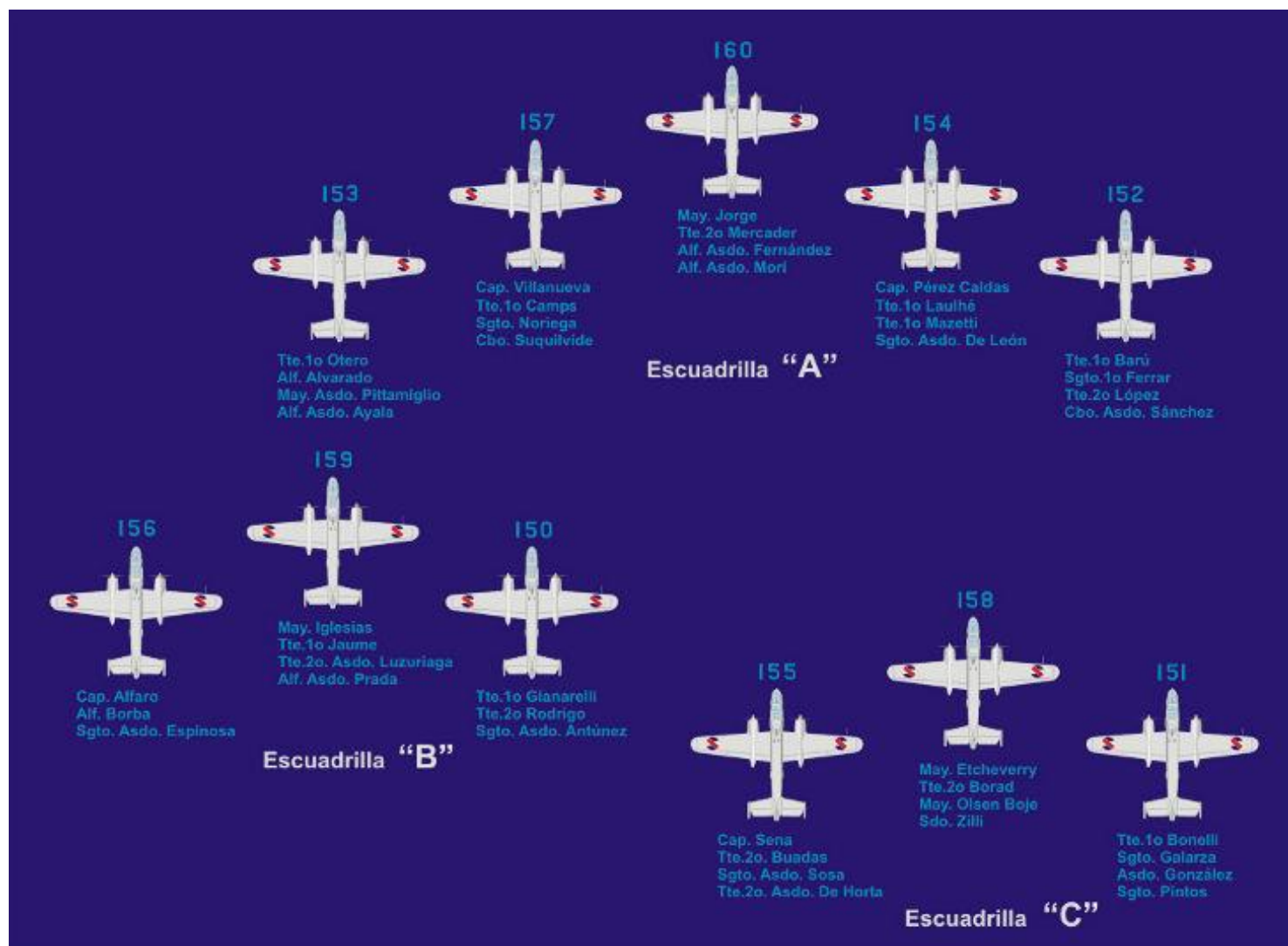
La "C", al mando del May.G.Etcheverry, en el 158, completando la formación el 151 y el 155



Las tripulaciones:

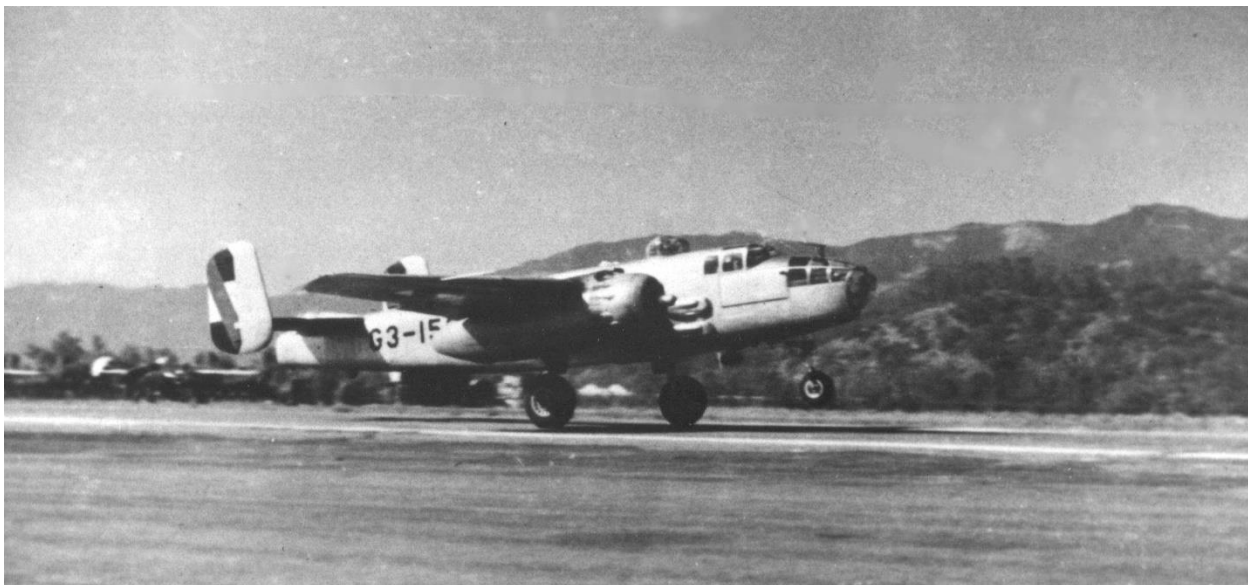
	<i>avión</i>	<i>no. serie</i>	<i>piloto</i>	<i>copiloto</i>	<i>observadores/mecánicos/radio operadores</i>
Escuadrilla "A"	160	44-31190	May. J.C.Jorge	Tte.2º.C.Mercader	Alf.Asdo. J.F.Hernández, Alf.Asdo. V.Mori
	154	44-30604	Cap. J.Perez Caldas	Tte.1º G.Laulhé	Tte.1º J.M.Mazzeti, Sgto.Asdo. J.De León
	152	44-30461	Tte.1º L.A.Barú	Sgto.1º C.Ferrar	Tte.2º R.López, Cbo.Asdo. F.Sánchez
	157	44-30735	Cap. J.A.Villanueva	Tte.1º.R.Camps	Sgto. C.Noriega, Cbo. J.Suquiltide
	153	44-30593	Tte.1º F.Otero	Alf. W.Alvarado	May.Asdo. A.Pittamiglio, Alf.Asdo. R.Ayala
Escuadrilla "B"	159	44-30878	May. P.O.Iglesias	Tte.1º.J.P.Jaume	Tte.2º.Asdo. A.Luzuriaga, Alf.Asdo. E.Prada
	150	44-30269	Tte.1º W.Gianarelli	Tte.2º M.Rodrigo	Sgto.Asdo. C.Antúnez
	156	44-30729	Cap. J.H.Alfaro	Alf. J.A..Borba	Sgto.Asdo. W.Espinosa
Escuadrilla "C"	158	44-30743	May. G.Etcheverry	Tte.2º J.Borad	May. E.Olsen Böje, Sdo. L.Zilli
	151	44-30273	Tte.1º A.Bonelli	Sgto. W.Galarza	Asdo. J.González, Sgto. R.Pintos
	155	44-30723	Cap. D.Sena	Tte.2º M.Buadas	Sgto.Asdo. F.Sosa, Tte.2º Asdo. L.de Horta

En Burbank, se había sumado el Tte.1º J.M.Mazzeti, quien regresaba a Montevideo, luego de finalizar su misión de estudio sobre armamentos, continuando el vuelo en el 154.





En el primer día de vuelo arriban a El Paso, Texas, donde se agrega a la tripulación del 158, el May.E.Olsen Böje, que había finalizado su misión en la Comisión de Recepción de Material de vuelo.



El 23 de mayo, hacen la etapa El Paso-San Antonio, Texas, y el 24, San Antonio-Tampa, Florida. Al llegar a esta ciudad la formación es sorprendida por una tempestad, obligándola a dividirse para aterrizar en los dos aeropuertos de Tampa, Mac Dill, y el aeródromo Municipal: Se trataba de la mayor tormenta que se había registrado en el año, con vientos superiores a las 60 millas por hora, pese a lo cual los aparatos logran aterrizar por instrumentos, lo que provocó elogiosos comentarios de la prensa local.



El 28 de mayo, luego de tres días, por inspección de los aviones, hacen la etapa Tampa-La Habana, Cuba. Al día siguiente La Habana-Aguadillo, Puerto Rico.

El 31 parten hacia Atkinson, en la Guayana Británica, en esa etapa se divide el grupo, aterrizando en Piarco, Puerto España, en Trinidad, los B-25 150, 156, y 159, completando posteriormente el trayecto a Atkinson.



El 2 y 3 de junio, de Atkinson a Belén, Brasil. El 4 y 5 de junio se cumple la etapa Belén-Fortaleza-Bahía, el 7 de junio Bahía-Río de Janeiro, y el 9 de junio, Río-Porto Alegre, de donde iniciarán la última etapa hacia nuestro país.



El 10 de junio de 1950, a las 14 y 30 horas, los 11 aparatos con la bandera de Artigas pintada en sus timones, carretean hacia la planchada de la Base Aeronáutica No.1 con sus 22 motores rugiendo al unísono, apagando los acordes de la “Diana de Palleja”, entonada por una banda de música del Ejército. Esperados por autoridades, familiares y numeroso público, cerraban una de las más importantes páginas de la historia de nuestra Aeronáutica Militar.



Al darles la bienvenida, y luego de felicitar a las tripulaciones, el Presidente de la República, Sr. Luis Batlle Berres, destacó que nunca dudó del éxito de la misión, y señaló refiriéndose a la llegada de los aviones, que constituía *“sólo un punto en el camino que nos hemos propuesto”*, diciendo a continuación: *“no fabricamos máquinas, pero creamos el material humano, el elemento humano capaz de tripularlas y accionarlas con la mejor eficacia”*. Este concepto fue completado por el Gral. Iribar, Inspector General del Ejército, quien citó las palabras de un alto militar norteamericano: *“si algún día en defensa de los ideales de América, tocábale pedir colaboración, deseaba que esta fuera la de los pilotos uruguayos...”*, destacando que nuestro personal figuraría honrosamente en la mejor fuerza aérea del mundo.

Los B-25 volaron 8.000 millas desde Los Ángeles a Montevideo, de las cuales más de la mitad fueron sobre agua, y alrededor de 2000 sobre zona selvática. El tiempo de vuelo fue de 48 horas.

Julio Salvo
2 de mayo de 2004
Montevideo – Uruguay

Bibliografía

- Documentos, cartas y material fotográfico, pertenecientes a la familia del Brig.Gualberto F.Trelles.
- Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya 2º.Tomo - *por el Tte.1º. (Av.) (R) Juan Maruri*
- El B-25 Mitchell en la FAU. *por Rolando Grasso (Aeronoticias No.6).*
- Fotocopias de diarios de la época pertenecientes a Eduardo Luzardo.
- Los F-51 Mustang en la FAU - *por Eduardo Luzardo (Aeronoticias No.5)*
- Antelope Independent 25/08/50 (periódico de Palmdale) - Colección E.Luzardo

Agradecimientos

Al Dr.Gualberto Trelles y familia, a Eduardo Luzardo, Fernando Díaz y Fernando Cerovaz, por su invaluable colaboración.



Notas de un piloto

En notas del alférez Walter Alvarado, uno de los integrantes de las dotaciones que traían en vuelo a estas aeronaves, (publicadas en la prensa de la época, y rescatadas por Eduardo Luzardo), se refería a sus características, y a otros aspectos del ferry, lo que intentaremos transcribir en forma resumida. **Julio Salvo**

Los B-25J “Mitchell”

10/05/1950- Desde Glendale, Los Ángeles, California.

“Un puñado de uruguayos, trabaja afanosamente por cumplir un ciclo de entrenamiento, o mejor dicho de adaptación, en uno de los aviones más prestigiosos de la pasada guerra, el B-25J, conocido también y digamos casi cariñosamente por el pueblo americano, por el familiar nombre de 'Mitchell'. Se trata de una acertada adquisición de nuestra Aeronáutica Militar”, que coincide con la decisión de la USAF, de rescindir contratos de construcción de nuevos entrenadores de bombardeo, resolviendo adaptar al B-25 para esa finalidad.

La instrucción comienza con un “Bienvenido al bombardero “Mitchell”, va Ud. a volar un avión que tiene en su haber una larga lista de primeros puestos”. Y efectivamente es así, el B-25 fue el primer avión norteamericano en entrar en acción en todos los frentes de combate, también el primero en hundir un submarino, y el primer bombardero mediano en decolar de un portaaviones.

Fue el primer avión de guerra que se artilló con un cañón de 75 mm., lo que le dio una potencia de fuego inusitada.

El 15 de enero de 1939, cuando la USAAF solicitó el diseño de un bombardero mediano, la situación no permitía moldeado en base a prototipos, ni afinar su performance en túneles de viento. La necesidad agudizó el ingenio de sus diseñadores, logrando ver su proyecto aprobado en menos de dos meses de experiencias en vuelo, llegando tras modificaciones introducidas, a superar los rendimientos previstos con la regla de cálculo.

Para ese entonces ya hacía tiempo que la USAAF, había firmado contrato con la North American Aviation Company, para la construcción de 148 “Mitchells”, una de las mayores órdenes de adquisición para esa época, lo que ocurrió en setiembre de 1939, apenas veinte días después de la invasión a Polonia por los ejércitos de Hitler.

Desde entonces a la fecha, muchas modificaciones se han introducido tendientes a mejorar su performance, lo que ha mantenido al B-25, como uno de los mejores en su tipo, pese a la aparición de aparatos más modernos. “El Uruguay al adquirir estos aviones, con todas sus mejoras, ha heredado una fortuna en experiencia, recogida en los frentes de batalla”.

“En la historia del B-25, hay hechos salientes, que en su oportunidad conmovieron al mundo”. En abril de 1942, atacaron durante dos días a las tropas japonesas que avanzaban en Bataan, sin sufrir bajas. Comandados por el Gral. Royce y el Cnel. Davies, los 13 “Mitchell”, que partieron de una base en la isla de Mindanao, hasta otra no identificada, a 2.000 millas de distancia, llevaron a cabo la misión de bombardeo más larga conocida hasta la fecha.

Menos de una semana más tarde 16 aviones B-25, al mando del Gral. Doolittle, bombardeaban centros vitales de Tokio, “en una respuesta necesaria a la moral del pueblo norteamericano, aún indignado por el ataque a Pearl Harbor”. Los aviones decolaron desde la cubierta del “Hornet”, lo que había requerido meses de entrenamiento, en el más absoluto secreto, en un tipo de avión no diseñado para despegar de portaaviones, incluso se desmontaron ametralladoras, que fueron sustituidas por palos de escoba pintados, para aligerar su peso y permitir cargar más combustible, obteniendo así mayor radio de acción.

También fue utilizado como avión de ataque a baja altura, eliminándose la torreta inferior, y se le dotó de



ametralladoras laterales calibre .50, así como también para su mejor defensa se instaló un motor para accionar las de cola, y se adelantó la torreta superior, lo que sumado al armamento de nariz, hacen del B-25 “una verdadera compañía aérea de ametralladoras pesadas”. Se le llegaron a colocar “rockets”, y soportes subalares para bombas. Esto último lo hacía apto para la lucha antisubmarina.

Su presencia en diferentes teatros de batalla, obligó a introducir cambios para adaptarlo a las variadas condiciones climáticas. Así, la lucha en el Ártico requirió equipos especiales de calefacción y deshielo. También se le adaptaron lanzas torpedos, para ataque a unidades de superficie, cuando las batallas navales arreciaron en el Pacífico.

“Quien asoma su cabeza por sus dos entradas principales, se sorprende del poco espacio libre que existe en esta aeronave”. Hasta el último rincón ha sido utilizado con diversos equipos. Para llegar a alguno de sus puestos de combate, los tripulantes deben arrastrarse por verdaderos túneles. No obstante cuando fue necesario cumplir misiones de evacuación, se logró ubicar en su enmarañado interior hasta una treintena de hombres con su equipaje, lográndose el despegue con tanques principales y auxiliares llenos.

Si bien “mucho más habría que decir” -finaliza la primera nota de Alvarado- respecto a esta aeronave, serán los informes técnicos, con elocuencia indudable, los que resuman “todo lo que se podría seguir expresando”.

16/5/50- Glendale, Los Angeles, California.

“Ya son varias las misiones de transporte de aviones en vuelo que cumplen nuestros aviadores, tanto navales como militares, todas ellas con éxito”, constituyendo apreciables ahorros para el Estado, y una valiosa experiencia para sus tripulantes.

“Este tipo de misiones no nacen en el despegue desde la base de partida”, sino mucho antes, en la delicada tarea de elegir el material de vuelo adecuado, por no citar la previa decisión del gobierno y posterior sanción legislativa, para autorizar la adquisición.

Se barajan entonces numerosos factores: necesidades tácticas, posibilidades económicas, tanto para la compra como para el posterior mantenimiento del material, adaptabilidad de las máquinas a nuestros aeródromos, coordinación entre lo ya adquirido y el nuevo aporte, capacidad técnica y numérica del personal encargado del mantenimiento, valoración del costo con relación al estado de los aviones. En fin, un sinnúmero de detalles que agigantan la responsabilidad de la Comisión de Adquisiciones, y de los que deben aprobar sus decisiones.

“A esta altura no ha finalizado aún lo que podría llamarse etapa preliminar. El material normalmente no está recién salido de fábrica. En muchos casos ha pasado tiempo estacionado en distintos aeródromos, su reacondicionamiento es inevitable.”

Ya en el predio de la fábrica (talleres), es cuando surgen los imprevistos, enemigos permanentes de los gastos estimados.

Allí es donde “vimos a nuestros mecánicos, ayudados por los propios pilotos, realizar largos y pesados trabajos de inspección, instalar armamento”, y buscar con ingenio, soluciones a los imprevistos señalados.

Paralelamente se cumplen los períodos de instrucción y entrenamiento, que crean problemas a diario, ya porque la pista no es apta para la instrucción, ya por interrupciones debidas a factores meteorológicos, ya porque van surgiendo fallas, que se detectan en las primeras horas de vuelo.

El personal especializado intenta aprender todo lo concerniente al mantenimiento de los aviones, desde motores a equipos accesorios. Los mecánicos uruguayos quieren cuanto antes tomar a su cargo el material, que ya sienten como propio. Los aviones “ya lucen en sus timones los colores de Artigas.”

“Por otro lado los pilotos captan rápidamente las enseñanzas de los dos veteranos instructores, Mayor Blumestock y Cap. Gardner”, transmitiendo sus nuevos conocimientos a copilotos y demás tripulantes.

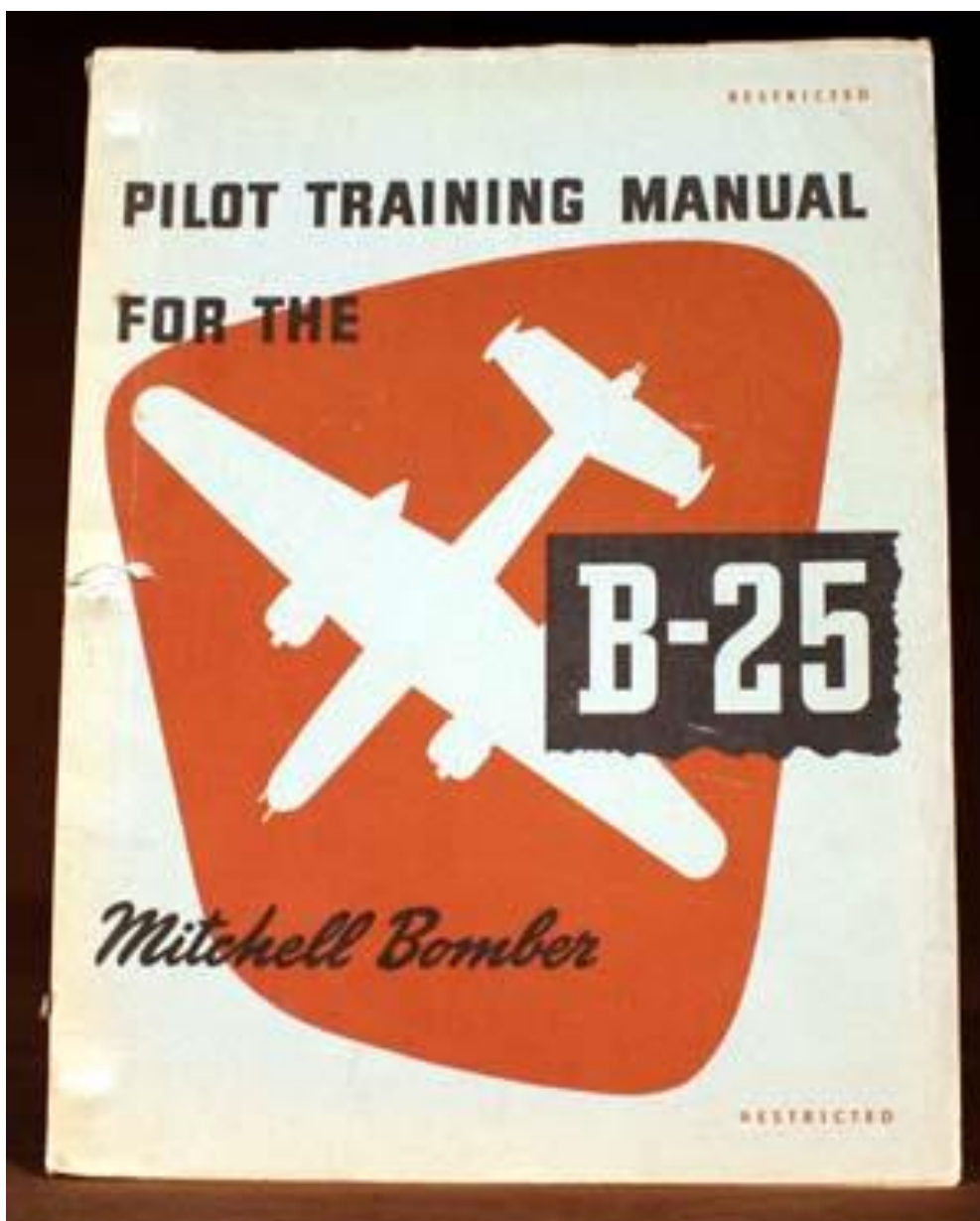


Se deben adquirir además “implementos que no puede proporcionar la USAF, caretas de oxígeno, salvavidas, botes de goma, radios portátiles, cartas de navegación, facilidades de radio, etc., todo necesario, todo imprescindible”.

“Todo este esfuerzo colectivo está dirigido a cumplir en la forma más responsable, la misión encomendada a este personal de la Aeronáutica Militar.”

“El próximo lunes 22, si no surgen imprevistos, se partirá con destino a la patria, el propósito es llegar cuanto antes”, así lo desean todos los integrantes de la misión, no solo por reducir gastos, sino también por el pronto reencuentro con sus familiares luego de varios meses. Muchos de ellos tienen hijos recién nacidos que aún no conocen.

“Sin embargo por tratarse de 11 aviones, por ser los mismos delicados en sus inspecciones de pre y postvuelo, y por tener que cubrir cerca de 9.000 millas sobre las más variadas topografías, incluyendo mar y selva, antes de arribar a Carrasco, el raid se deberá cumplir extremando las medidas de seguridad, para lograr un feliz término.”





Gambito de caballo

el fin de los B-25 uruguayos

José Palermo

Gambito de Caballo

“Gambito: (Del ital. gambitto, zancadilla) m. Lance en el juego de ajedrez que consiste en sacrificar un peón o pieza, a cambio de conseguir una ventaja en el ataque.”

Diccionario Enciclopédico Salvat



Prólogo

Cuando pequeño, me gustaba mirar fotos familiares antiguas, las que estimulaban mi imaginación, amarillentos recuerdos de momentos congelados en el tiempo. ¿Quién sería esa señora desconocida vestida con un severo traje victoriano que me miraba desde su retrato color sepia? ¿Cuál habría sido el resultado final del partido disputado entre dos anónimos cuadros de barrio e inmortalizado por la estupenda atajada del guardameta que descolgaba la pelota del ángulo izquierdo?

Las fotografías más fascinantes eran aquellas en que aparecían aviones, y en especial, una donde un joven mecánico, de mameluco grasiento y que se parecía tanto a mi padre (mucho más delgado y con demasiado pelo), posaba frente a un extraño artefacto de nariz acristalada, lleno de armamento, que lucía el N° 157 y que era como aquellos bombarderos que conducía el personaje del Gral. Savage, contra unos alemanes malísimos, en la serie televisiva de aquellos años 60's llamada "Comando Aéreo". Claro que por entonces no parecía haber diferencias entre un bombardero cuatrimotor como el B-17 norteamericano de la pantalla chica, y un bombardero mediano bimotor B-25 Mitchell de la Aeronáutica Militar.

Al reverso de esa fotografía aún puede leerse, escrito (seguramente por el fotógrafo) a lápiz, con prolija letra: "0.70, 15 de junio de 1950. Base Militar N° 1", es decir el lugar y fecha de la foto y el precio que pagó el Cbo. José Dardo Palermo, para ser inmortalizado frente a lo que en aquella época era un avión de combate prácticamente nuevo y que había sido recientemente incorporado a las Fuerzas Armadas orientales.



El padre del autor frente al B-25 Matrícula N° 157

Con el correr del tiempo, ya cadete de la Escuela Militar Aeronáutica, pude ver otras fotografías, en las cuales aparecían impresionantes formaciones de bombarderos en alegre compañía de poderosos cazas, todos ellos luciendo las escarapelas de Artigas, y rodeados de una leyenda fascinante que refería a un pasado glorioso.

Hacia el año 1962, y a pesar de que otras fuerzas aéreas de América continuaron volando esos modelos por otra década, esas hermosas máquinas voladoras fueron dadas de baja y pasaron definitivamente a la historia.

Con ellas había nacido la Fuerza Aérea Uruguaya, y también con ellas había vivido, lo que es tal vez hasta ahora, su etapa más legendaria, y verdadero objeto de culto.

Ninguna de esas máquinas fue conservada, ni siquiera como pieza de museo. Terminaron sus días siendo chatarreadas a golpe de hacha y transformadas en lingotes de aluminio. ¿Se debió a razones técnicas? ¿Fue por falta de presupuesto o abastecimiento? ¿Hubo alguna otra razón para decidir su baja?

Dice el sentido común que muchas veces las cosas no se explican por un único hecho, sino que responden a una serie de factores. Con este modesto trabajo pretendo aportar, desde un punto de vista objetivo, algunos de los elementos que podrían haber influido en la decisión de desprogramar definitivamente a los B-25 Mitchell en nuestra Fuerza Aérea.

Agradezco a todos aquellos quienes colaboraron para que este trabajo fuera posible, y lo dedico a mi hija Julieta, a mi esposa Inés, a la que reconozco su infinita paciencia y comprensión, y al Sgto. (AT) José Dardo Palermo (1928-1996), padre ejemplar y mejor amigo.

José Palermo



Introducción

En 1950 arribaron a nuestro país, procedentes los EEUU, aviones de bombardeo mediano B-25 Mitchell, los cuales prestaron loables servicios hasta el año 1963 cuando fueron desprogramados. Dicha incorporación se produjo dentro de un programa norteamericano de ayuda militar en toda América Latina, que respondía a la defensa de sus intereses en la región.

El presente trabajo, que toma como centro la fuerza de bombarderos mencionada, pretende dilucidar algunos aspectos referentes a los posibles intereses internacionales, tanto norteamericanos como argentinos, que podrían haber influido en la incorporación y baja de estos nobles aviones en nuestras Fuerzas Armadas.

En definitiva se maneja como hipótesis de trabajo, que la ayuda militar norteamericana en América Latina era una herramienta para materializar la gran influencia internacional que había adquirido este país durante la post-guerra, y que la distribución de la misma en el Río de la Plata, estuvo muy marcada por la rivalidad que le planteaba a los EEUU la potencia local de entonces, es decir la República Argentina. Cuando las circunstancias y el contexto político cambiaron, no fue necesario, desde el punto de vista norteamericano, seguir apoyando una fuerza de combate importante en la región y la ayuda militar se inclinó más hacia las políticas de tipo “acción social”, privilegiando la incorporación de aviones de transporte y de helicópteros, en detrimento de los de combate.

A los efectos reseñados se procederá a aportar en primera instancia los antecedentes históricos, luego se hará una breve reseña de las políticas aplicadas por los gobiernos norteamericano y argentinos de la época, y se proveerán algunos datos sobre los aviones y su desempeño en nuestra fuerza. A continuación se analizarán los cambios en la realidad política internacional, y se aportarán detalles sobre el fin de la vida operativa de los Mitchell, para finalizar con las conclusiones del trabajo.

A veces es posible afirmar que estamos inmersos en un gran juego de ajedrez, donde el mundo entero es el tablero, y es muy difícil distinguir quienes son las piezas y quienes los ajedrecistas.

¿Son las piezas del ajedrez conscientes de su papel? ¿Lo son los ajedrecistas?



CAPITULO I

Un Gibraltar en el Plata

1. El ajedrecista

En los años inmediatamente anteriores a la segunda guerra mundial, los Estados Unidos de Norteamérica volcaron sus ojos hacia el continente sudamericano preconizando la liberalización de los mercados, a los efectos de poder colocar los productos de sus industrias tan vapuleadas durante la gran crisis de 1929 y que ahora renacían gracias a la política económica del New Deal (Nuevo Trato), pero también para aumentar paulatinamente su esfera de influencia política, en detrimento de la égida cada vez más reducida del agonizante imperio británico.

Es en ese contexto, que el presidente F. D. Roosevelt proclamó en 1933 la política del “Buen

Vecino” ✚, (sus detractores la llamaron el “buen negocio”), la cual además del aspecto económico, incluía implícitamente la renuncia a la intervención armada directa para defender los intereses estadounidenses en el resto de América. Se apartaba así aparentemente -o dándole una nueva forma- de la Doctrina Monroe, la cual rezaba brevemente, “América para los americanos” (del norte, se podría afirmar) y fue llevada a cabo en forma muy agresiva por presidentes norteamericanos tales como Teodoro Roosevelt, el cual, no solo había aplicado las ideas de Monroe, sino que lo había hecho en forma amplia y mediante lo que se dio a llamar la política del “Big Stick “ (gran garrote). En el fondo F.D. Roosevelt no abandonaba la doctrina Monroe, que después de su muerte resurgiría más fuerte aún, pero sin duda, renunciaba a la amenaza directa de esgrimir un bate de béisbol para defender los intereses norteamericanos. Eso sí, sin duda lo mantenía escondido debajo del escritorio de negociaciones y además, convenientemente revestido de satén.



2. La Reina del Plata

Ante el cambio reseñado en la política norteamericana, muchos países americanos respiraron más tranquilos y se sintieron estimulados a cultivar estas relaciones para colocar sus productos primarios. Existía en esa época, sin embargo, una potencia sudamericana que no temía desafiar al gigante del norte, que era totalmente rebelde a sus dictados y que consideraba cualquier problema que refiriese al Río de la Plata como asunto de seguridad nacional. Nos referimos a la República Argentina, la cual era una verdadera “**pie**dra en el zapato” ✚ para el Departamento de Estado.

Argentina hasta hacia muy poco tiempo había defendido la tesis propuesta a principios del siglo XX por el canciller Estanislao Zeballos, por la cual se proclamaba poseedora de la soberanía exclusiva sobre el Río de la Plata, y por tanto solo le correspondía a nuestro país una “costa seca”, y aunque dicha posición extrema no era sostenible hacia 1940, si creía poseer un mejor derecho sobre el estuario, siendo especial y extremadamente celosa sobre cualquier circunstancia que pudiera entorpecer la libre circulación en el canal de navegación, que casualmente, por un capricho de la Naturaleza, pasa muy cerca de la costa uruguaya.



El Vice Almirante Argentino Segundo R. Storni, citado por el General de División Juan Enrique Gugliamelli, manifestaba en la primera mitad del siglo que: “*En el sector del Río de la Plata el paso vital es el Canal del*



Indio... esta obra no era necesaria para nadie salvo para el pueblo argentino...”✈, agregando luego que la conservación libre de este Canal y sus tres salidas es el problema vital de su defensa marítima costera. Decía también el mencionado marino, que Uruguay solo interesaba en función de la seguridad y defensa del Río de la Plata✈.

3. Jaque a la Reina

Con el comienzo de la Segunda Guerra mundial, los Estados Unidos intentaron establecer varias bases aeronavales en las costas centro y sud-americanas, justificando sus acciones como forma de defensa ante unas aparentemente invencibles potencias del eje, que tenían intereses muy grandes en los recursos y territorios americanos.

Una de esas bases estaba destinada, según los planificadores norteamericanos, a establecerse en las cercanías de Punta del Este (Uruguay), por lo cual se enviaron algunas misiones diplomáticas a nuestro país con el fin de obtener el beneplácito del gobierno nacional para la concreción de las mismas.

La primera de estas misiones estuvo a cargo del Capitán William Oscar Spears. el cual no anduvo con rodeos al exponer sus deseos. Uruguay, dijo, era el *“blando bajo vientre sudamericano. Estados Unidos tenía versiones de una posible insurrección quintacolumnista o de una invasión apoyada por Alemania... Se necesitaba al menos una base aeronaval capaz de vigilar y, si fuera necesario, **clausurar la circulación por el canal navegable del Río de la Plata...**✈”*.

Hacia 1942, el propio Edgar J. Hoover, director histórico del FBI, refrendaba con su firma un documento secreto (hoy desclasificado), que refiriéndose a los intereses de una supuesta potencia europea, decía lo siguiente: *“Una pequeña pero bien organizada fuerza militar en Punta del Este o Montevideo podría controlar la boca y el canal del Río de la Plata y podría bloquear efectivamente todo el comercio a través de los puertos argentinos de Buenos Aires y Rosario... **especialmente si dispone de una aviación efectiva...**”✈*

Huelga aclarar que en ningún momento se temió por parte de EEUU cualquier tipo de invasión o intento golpista pro-eje en el Uruguay, y que el monstruo nazi era solamente usado como un caballito de batalla para obtener el establecimiento de las bases norteamericanas en nuestro país. Baste a modo de ejemplo citar la lista que a mediados de 1940 fuera realizada bajo la directa supervisión del general Marshall en colaboración con el almirante Stark, ratificada luego por el propio presidente Roosevelt, en la cual se establecía una lista de los países sudamericanos de acuerdo a las prioridades para



El Río de la Plata visto desde el Norte

distribuir ayuda militar estadounidense, la cual estaba encabezada por Brasil y México a los efectos de que pudieran protegerse de *“**ataque exterior o desorden interno**”*.

Uruguay, en cambio, figuraba en los últimos lugares solo delante de Bolivia y Perú, únicamente para asegurar *“**su estabilidad interna**”*, ya que era considerado implícitamente seguro y estaba destinado a recibir ayuda solo *“**después que los requerimientos de los anteriores países sean colmados**”✈*.



4. La acción recíproca de Clausewitz

“Cada rival fuerza al otro y esto acarrea acciones recíprocas teóricamente ilimitadas” K.V. Clausewitz ✈

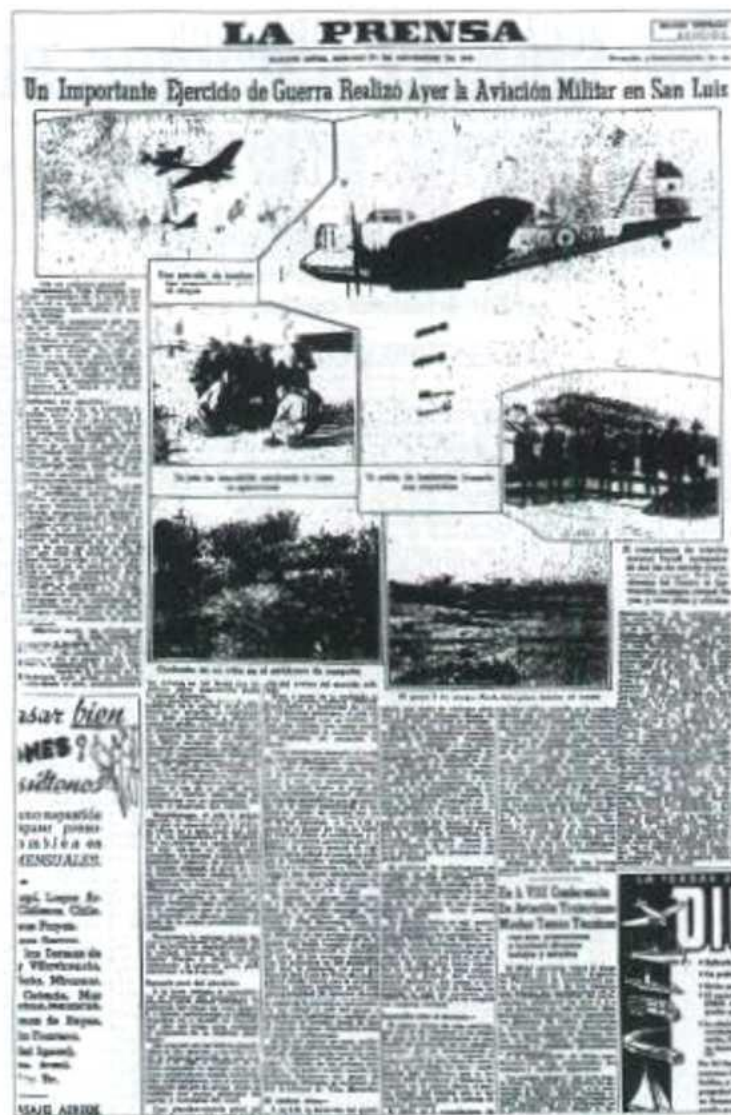
De más está decir, que una base aeronaval norteamericana que pudiera controlar la navegación en todo el Río de la Plata y por ende en la Cuenca de los Ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, era mucho más de lo que Argentina estaba dispuesta a tolerar, y se opuso tajantemente, ejerciendo muy fuertes presiones diplomáticas sobre nuestro país y sobre los propios EEUU, que incluyeron incluso despliegue y maniobras de fuerzas militares, así como hostigamiento por parte de sus buques de guerra a unidades navales norteamericanas.

En referencia a los sucesos navales, es de destacar el incidente reportado por el Almirante Andrew C. Pickens, el 4 de julio de 1940, cuando dos destructores argentinos, el “Independencia” y el “T-13”, hicieron acercamientos peligrosos e intimidatorios contra el crucero americano “Wichita” (en misión diplomática por la instalación de las bases en cuestión) a su salida del puerto de Montevideo. La proximidad de la costa, no dejaba de ser, de paso, una advertencia a nuestro gobierno por sus devaneos con el gigante del norte.

5. La Reina parece imponerse

Finalmente, luego de varios años y muy complicados vaivenes políticos, tanto nacionales como internacionales, que llevaron incluso a interpelaciones parlamentarias, los norteamericanos cedieron en su intento de establecer bases permanentes en el territorio oriental.

Hacia mediados de 1944, pese a que ya se había avanzado en la construcción de lo que hoy es la Base Aeronaval “Capitán C. Curbelo”, el embajador norteamericano en Uruguay, William Dawson, y el Director de la División Río de la Plata del Departamento de Estado, coincidían en opinar que era necesario abandonar el proceso de construcción pasándolo a manos uruguayas, y terminar con los planes del establecimiento de las bases, pues se ponía en peligro la estabilidad política tanto de la región como de la interna uruguaya ✈.



El 24 de noviembre, a página entera, *La Prensa* de Buenos Aires exponía con llamativa amplitud las fotos de las maniobras militares. «Un país azul del oeste y un país colorado del este» eran los rivales. Argentina, el país azul, practicaba una invasión al país colorado, «después de un período de tensión política». La idea de invadir Uruguay rondaba en algunas cabezas militares.



6. Tablas

Nadie duda (ni dudaba a mediados del siglo XX) que Uruguay tiene vínculos de amistad con los Estados Unidos, y que este último aumentó su influencia en toda América Latina y también en nuestro país durante el período que va desde la pre-guerra a la guerra de Vietnam, desplazando completamente a la influencia británica.

Los argentinos son muy conscientes de esos vínculos, que, aunque nos duela, no se puede negar que tienen un aroma de supervisión, y baste para ello solo sopesar la desproporción territorial y económica que nos separa de los EEUU.

Sin embargo, puede que nuestros hermanos del Plata tengan incluso una visión más extremista sobre la naturaleza de nuestra relación con EEUU, que los lleve a verla como algo que va más allá de la mera influencia internacional,

sopesándola como de control cuasi-colonial. Baste citar al Gral. de División argentino Juan Enrique Gugliamelli, quien dice refiriéndose al Uruguay: *“El 'estado tapón' se transformó así en un factor de equilibrio entre los dos vecinos poderosos, pero controlado en última instancia por Gran Bretaña, su partera, primero, y prácticamente desde el comienzo de siglo por los Estados Unidos de Norteamérica, después”.* ✈

Desde este punto de vista, es dable pensar que si bien Estados Unidos fracasó en establecer bases propias en el territorio uruguayo, con la finalidad de controlar toda la navegación y salida comercial de la cuenca del Plata, ¿no podría acaso conseguir que un aliado hiciese ese trabajo? Tal vez fuera conveniente para los intereses norteamericanos, dotar a Uruguay de *“Una pequeña pero bien organizada fuerza militar **con una aviación efectiva...**”*, como rezaba aquel documento del FBI al que hicimos referencia, de tal forma de matar dos pájaros de un tiro: por un lado, estrechar los lazos con Uruguay reafirmando la relación, y a su vez mantener una espada de Damocles sobre la soberbia y rebelde Argentina, sin involucrar en esta ocasión al Departamento de Estado norteamericano, que mantendría una posición políticamente correcta. Si todo eso se podía hacer con excedentes de guerra, a bajo costo y ejerciendo alguna forma de control más directa gracias a un convenio de ayuda militar, tanto mejor.



El ajedrecista no había conseguido el triunfo total. Fracasó al intentar establecer un nuevo Gibraltar, pero tras un compás de espera, forzó tablas, colocando un Caballo que molestaba a la Reina.

CAPITULO II

La Gran Cruzada en el Nuevo Tablero

En el período de post guerra todo cambió. Los viejos enemigos estaban destruidos, pero habían surgido otros nuevos. De las cenizas del nuevo mundo surgía otro distinto e igual al mismo tiempo. En él la guerra, como siempre, estaba presente, pero ahora tenía otra temperatura, era mucho más fría y ya no era de alcance parcialmente mundial, sino que era más bien de alcance planetario.

La sorda lucha se extendía por todos los continentes de polo a polo. Como no podía ser de otra manera, el Río de la Plata no estaba ausente.



1. Mueven las blancas

Del viejo mundo dos potencias habían surgido. Estaban destinadas a ser dos superpoderes capaces de destruir el planeta cientos de veces. Cada una tenía su propia área de influencia, y allí donde los extremos de sus égidas se rozaban, surgía fricción y a veces esa fricción entibiaba el normalmente helado enfrentamiento.

El águila volaba vigilante sobre todo el tablero de ajedrez, aún sobre el lejano y sureño patrio trasero.

a. Dos estilos de juego una sola estrategia

En los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial, se sentaron las bases de lo que dio a llamarse la “guerra fría”, lo que traería como consecuencia la división del mundo en dos bloques políticos, uno liderado por los Estados Unidos y otro por la Unión Soviética, o sea el llamado mundo “bipolar”.

Al frente del gobierno norteamericano, estuvieron en esa época dos presidentes, el primero de ellos fue Harry S. Truman, hasta entonces, un oscuro senador por el estado de Missouri que accedió a la presidencia tras la muerte de F.D. Roosevelt, ocurrida en abril de 1945, y al que muchos consideraron como llegado a la Casa Blanca por pura casualidad.



Las elecciones de 1948 eran la oportunidad de la oposición de acceder al gobierno, el cual habían perdido frente a los demócratas, durante la gran depresión, pero, contra todos los pronósticos, el campechano Truman, consiguió derrotar al candidato republicano Thomas Dewey, el cual era el gobernador de Nueva York, y perpetuar así el gobierno para su partido durante 4 años más.



Finalmente, en las elecciones de 1952 los republicanos consiguieron luego de 20 años retornar al gobierno, y lo hicieron gracias a una figura emblemática, un héroe de guerra, el General Dwight Eisenhower, más conocido como “Ike”.

Tanto Truman como Ike, si bien pertenecían a partidos distintos y tenían estilos de conducción también divergentes (el primero era campechano y directo, mientras que el otro se caracterizaba por su estilo serio y solapado), mantuvieron una política exterior consistente, debido a que desde principios de los años cuarenta, las diferencias en materia de política exterior entre ambos partidos eran más de forma que de contenido.

b. Los cruzados

Los dirigentes de los dos partidos políticos, suscribían a la concepción del mundo que el editor y millonario republicano Henry Luce había defendido en un artículo titulado “The American Century” (“El Siglo Americano”), publicado en la revista Life de la cual era propietario en diciembre de 1941.

En el referido artículo se instaba a que la élite del poder *“aceptara de todo corazón nuestro deber y nuestra oportunidad como la nación más poderosa y vital del mundo y, en consecuencia, ejerciera sobre el mundo todo el impacto de nuestra influencia para aquellos propósitos que consideremos convenientes, y a través de aquellos medios que consideremos apropiados... ha llegado el momento de convertirnos en la potencia de la cual las ideas se esparzan por todo el mundo”*.



Según el profesor Richard Barnet, en su obra “Roots of War”, la formulación de Henry Luce se convirtió en el principio rector de la política exterior norteamericana y agrega además que *“Todos los elementos de un poderoso credo imperial están presentes: un sentido de misión, de necesidad histórica y de fervor evangélico. Quizás lo más importante es que el credo imperial norteamericano estaba dotado de mecanismos retóricos particularmente efectivos en ocultar la codicia con el lenguaje de la calidad, y en oscurecer la voluntad nacional de ganar, designándola como el peso de la responsabilidad”*.✈

Los soviéticos eran por entonces el enemigo a vencer. Todo lo que pudieran hacer tanto Truman como Ike para hacerlo, estaba justificado por su cruzada y su credo cuasi religioso, Estados Unidos había surgido victorioso e indemne de la segunda guerra mundial. Más fuerte que nunca, era el momento de reclamar su corona y nada impediría que la tomase, pues ese era su destino histórico.



Reflejando estas ideas, vemos que en su mensaje sobre el Estado de la Unión en 1947, decía Truman: *“La estabilidad mundial puede ser destruida cuando las naciones con grandes responsabilidades se niegan a mantener los medios para hacer frente a esas responsabilidades...”*[±], y ese mismo año frente al Congreso norteamericano: *“Los pueblos libres del mundo se vuelven hacia nosotros en busca de ayuda para conservar su libertad. Si vacilamos en nuestra misión de conducción... arriesgaremos el bienestar de nuestra propia nación”*[±].

c. “Iván”, el nuevo Fantasma

No había dudas, los comunistas eran los demonios, el enemigo a vencer, toda la política americana debía dirigirse a la derrota total de bloque soviético en todo el mundo, ya fueran estos una amenaza real o no.

Esta posición política, adquirió expresión pública concreta en lo que dio a llamarse la Doctrina Truman o la Política de Contención (del bloque soviético), pero existía también un documento secreto, el Documento de Seguridad Nacional NSC-68, de 1950.



Este último, contenía una versión mucho más dura y extrema, cuyo fundamento era: so pretexto de la lucha contra el comunismo, los Estados Unidos desarrollarían una activa política exterior y de seguridad nacional destinada a enfrentar toda “amenaza” a sus intereses, según fuera interpretada por sus propios dirigentes. Los norteamericanos ya tenían un perfecto chivo expiatorio para justificar su campaña de seguridad y su cruzada.

Por otra parte, como lo ha señalado el profesor Richard J. Barnett[±], la puesta en práctica de esta doctrina de seguridad nacional estadounidense, tuvo varias consecuencias dentro de la burocracia norteamericana, adquiriendo gran influencia instituciones tales como la CIA y el Pentágono, creándose también nuevos centros de poder. Pero mucho más interesante para esta investigación, fue el hecho que la asistencia militar, como instrumento de política exterior, adquirió gran importancia.

d. El patio trasero

En lo que respecta a América Latina y el Caribe muchos académicos norteamericanos han calificado la política de los EEUU como de “desidia benigna”, aunque algunos hablan de “indiferencia perversa”. La administración de Eisenhower no fue una excepción. Al igual que en su política exterior general, el gobierno republicano siguió en el hemisferio una política muy similar a la trazada en época de Truman, pero con un tinte todavía más conservador y reaccionario.

El profesor Gaddis Smith, de la Universidad de Yale, ha señalado que entre 1949 y 1950, se manifestó un “cambio dramático” en la política hacia el continente latinoamericano, que se correlacionaba con los cambios ocurridos en el ámbito internacional. Como resultado de ello, se produjo *“un uso sin precedentes de la Doctrina Monroe para justificar la intervención encubierta contra un gobierno latinoamericano y una disposición general a atemperar el apoyo a las democracias con vista a enfrentar al comunismo”*[±].

Afirma también, que el resultado de una buena parte de la política norteamericana en América Latina, desarrollada por los funcionarios americanos de mayor nivel, tenía muy poco que ver con la América Latina real, pero sí mucho que ver, con la forma en que esos funcionarios veían a los Estados Unidos proyectando su poderío en el mundo y siendo amenazados por la proyección del poderío de la Unión Soviética.

Por ello, los Estados Unidos no debían tener ninguna aflicción en aplicar la Doctrina Monroe, aunque estaban en pleno siglo XX y la política del “Buen Vecino”, supuestamente había terminado con las flagrantes intervenciones directas.



Según citó Gaddis Smith, el Director del Departamento de Estado en 1950, George F. Kennan, en un informe titulado “América Latina como un problema en la política exterior de los Estados Unidos”, era partidario de una línea de “mano dura” en América Latina, que estimulara las acciones anticomunistas de los gobiernos de la región y los incentivara, cuando fuera necesario, con *“medidas coercitivas que inculquen en otros gobiernos el temor de antagonizarnos mediante una tolerancia excesiva de las actividades antiamericanas y que, sin embargo, no sean susceptibles de ser aprovechadas por nuestros enemigos, como constitutivas de intervención o imperialismo o medios ilícitos de presión”*✈.

El presidente Eisenhower y el secretario Dulles querían proteger la imagen de los Estados Unidos en el exterior, particularmente en América Latina. Solo unas pocas semanas antes de que Eisenhower asumiera la presidencia, un “Estimado Nacional de Inteligencia” de la CIA, había enfatizado que América Latina estaba amenazada por *“la presión del nacionalismo”*, y que esa tendencia, podría eventualmente *“afectar la solidaridad hemisférica y los intereses de seguridad de los Estados Unidos”*✈, la misma advertencia fue repetida por Allen Dulles en una reunión del Consejo de Seguridad Nacional del 18 de febrero de 1953, y a mediados de marzo, el NSC 144/1 80 decía que los Estados Unidos debían evitar la apariencia de una acción unilateral en los asuntos internos de las repúblicas latinoamericanas.

La política del “buen vecino” estaba tan muerta como su promotor. El “gran palo” estaba de nuevo sobre la mesa, más grande y fuerte que nunca.

2. La Reina más rebelde

Durante la presidencia de Truman y gran parte de la de Ike, la República Argentina estaba atravesando un proceso que la marcaría profundamente y que la tornaría aún más rebelde y molesta a los ojos del gobierno norteamericano.

Durante la segunda guerra mundial, la Argentina había, como ya lo relatamos antes, mantenido una política de obstinada neutralidad que expresaba en el fondo un exacerbado nacionalismo, circunstancia agravada por la aparente simpatía que los gobiernos argentinos de la época parecían tener a las potencias del Eje.

En 1944, un cónsul honorario argentino, fue detenido por los aliados en un viaje que hacia a Europa y se descubrió que tenía la misión de comprar armas en Alemania para el ejército argentino.

Frente a estos hechos, el Departamento de Estado le presentó a Argentina una especie de ultimátum, y los países americanos en protesta retiraron sus embajadores de Buenos Aires, por lo cual y ante la amenaza de no poder ingresar a las Naciones Unidas una vez que finalizara la guerra, el vecino país finalmente tuvo que romper relaciones con Alemania y Japón, declarándoles la guerra en marzo de 1945.

De fundamental importancia, fue el ascenso al poder de Juan Domingo Perón, el cual asumió la presidencia constitucional de la Argentina el 4 de junio de 1946, extendiéndose la misma, por dos períodos, hasta el mes de septiembre del año 1955.



Perón llevó a cabo un gobierno cuyos principales aspectos contribuyeron a volver aún más delicada su relación con los norteamericanos.

a. El aspecto económico

La economía del sistema peronista fue, nacionalista, estadista y autarquizante.

Se basaba en la idea de una adecuada planificación estatal con fuerte intervención del sector público en el área privada. Se entendía que la Argentina tenía entidad suficiente y un tipo de producción variada como para virtualmente autoabastecerse con productos nacionales.

En definitiva, esto es todo lo opuesto a lo que el gobierno norteamericano preconizaba, ya que abogaba por la liberalización de los mercados y la posibilidad de colocación de sus propios productos manufacturados.

b. El aspecto político

El sistema peronista era autoritario, populista y tendía al partido único.



Era, por supuesto, también opuesto al tipo de sistema democrático que los EEUU decían defender y era peligrosamente parecido a una de las recién derrotadas organizaciones fascistas, y con muchos puntos en común con los países detrás de la cortina, por lo menos a sus ojos.

Es necesario aclarar, que aunque así no fuera, de todos modos se proporcionaba una excusa muy plausible al gobierno norteamericano, para profundizar su política de aislamiento con respecto a la Argentina.

c. El aspecto internacional

En 1949 Perón lanzó la llamada Tercera Posición: anunció al mundo que la Argentina no estaba ni con la U.R.S.S. ni con los EE.UU., sino que adhería a una posición diferente.

Si bien esta tercera posición fue más una cuestión de palabras que de hechos, en definitiva no dejaba por eso de ser irritante, especialmente cuando los Estados Unidos estaban empeñados en reconstruir el mundo y en plena época del Macartismo, donde se aplicaba la noción tan simplista de *“o estás conmigo o contra mí”*.

De cualquier forma, la Republica Argentina no adhirió inicialmente ni al Fondo Monetario Internacional (FMI), ni a la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), ni a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

Es decir, se mantuvo en un aislamiento que respondía básicamente a la idea autarquizante de la política económica que llevaba adelante el gobierno peronista.

d. Tecnología

El gobierno peronista se embarcó en un intento de fomento a su industria nacional, que incluía el desarrollo -bajo control del estado y con la ayuda de científicos alemanes exiliados- de determinadas áreas estratégicas que podían considerarse peligrosas para los intereses norteamericanos.

(1) Aviación



El 9 de febrero de 1951, uno de los aviones de caza más avanzados del mundo para su época, fue exhibido al público en el Aeroparque de Buenos Aires en la avenida Costanera, se trataba del Pulqui II (Flecha), que había sido diseñado y construido enteramente en Argentina en la provincia de Córdoba, por un equipo ingenieros alemanes y argentinos que lideraba el experto Kurt Tank ✈.

Aparentemente se trataba de un excelente avión que no llegó en definitiva a la etapa de producción debido a la destitución de Perón.





(2) Energía nuclear

El sábado 24 de marzo de 1951 a las 10 de la mañana, Juan Domingo Perón en una conferencia de prensa especialmente convocada para la ocasión anunció al mundo: *“El 16 de febrero de 1951, en la planta piloto de energía atómica en la isla Huemul, de San Carlos de Bariloche, se llevaron a cabo reacciones termonucleares bajo condiciones de control, en escala técnica”*✚.

El programa de investigaciones nucleares argentino estaba a cargo del científico austriaco de 42 años, nacionalizado argentino, Ronald Ritcher.

De acuerdo a los anuncios todo indicaba que Argentina había logrado controlar la fusión nuclear y podría en un futuro cercano tener energía barata y abundante, así también como armamento nuclear. La prensa internacional dio amplia y entusiasta cobertura al asunto. En Londres el periódico *“The Times”* anunció en un titular: *“Energía atómica barata a través de un proceso original, según el Presidente Perón”*✚.



Primera página del Memorandum de Giacola publicado en la revista de la Unión Matemática Argentina, en 1946, sobre energía atómica y que dio lugar a una polémica internacional iniciada por el periodista estadounidense William H. Mitchell, que escribió dos artículos desfavorables para los esfuerzos de Giacola y Beck, en febrero y marzo de 1947, en New Republic.

El *“New York Times”* por su lado le dedicó una columna en la primera página de su edición dominical en la que decía: *“Perón anuncia una nueva forma de extraer energía del átomo”*✚.

Si bien el sueño de la fusión controlada a gran escala sigue siendo un sueño hasta hoy en día, en aquellos tiempos tenía todos los visos de verdad necesarios y era tan preocupante que la Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos decidió dedicar tiempo y dinero *“en el área en el cual el físico Ronald Richter, trabajando en Argentina, ha sostenido haber logrado éxito”*.

3. Vigilar el tablero, controlar la Reina

Las reglas del juego eran otras, el tablero mundial había cambiado, los norteamericanos y su gobierno estaban inmersos en una cruzada gloriosa y mesiánica contra cualquiera que intentase interponerse entre ellos y su destino, habían aceptado su responsabilidad, y la llevarían hasta las últimas consecuencias.

El monstruo comunista, había sustituido con éxito al monstruo nazi. Alzando la bandera anticomunista y mediante el uso de la presión política, la ayuda militar e incluso la intervención directa, el gobierno norteamericano protegía sus intereses en todo el mundo y en especial en América.

Argentina por otra parte, seguía siendo rebelde, ultra nacionalista, pretendía ser autárquica y sin duda constituía un peligro, aunque no inmediato. Había que vigilarla.



CAPITULO III

El Caballo de Batalla

1. Las patas del caballo

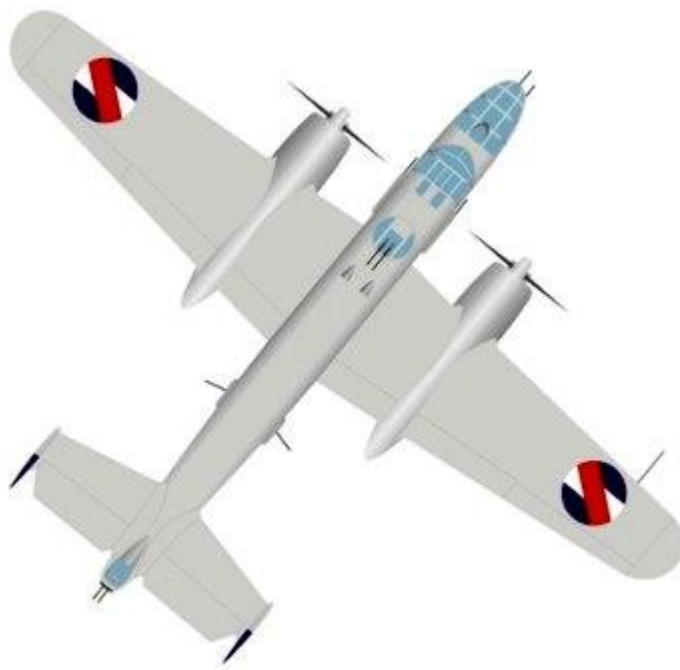
El corcel que amenazaba la libre navegación de toda la cuenca del Plata tenía dos soportes. El primero de ellos estaba constituido por una punta de lanza compuesta por una relativamente pequeña pero muy bien ubicada fuerza de bombarderos medianos B-25 Mitchell, excedentes de guerra, con su correspondiente escolta de cazas F-51, la cual fue cedida al Uruguay en 1950, mientras que el segundo soporte, mucho más amplio, estaba formado por un convenio de asistencia militar suscripto por nuestro país con los Estados Unidos dentro del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.

a. La punta de lanza

El 6 de febrero de 1950 en un avión C-47, parten de la Base Militar Nº 1 con dirección a California (EE.UU.), comandados por el entonces May. Juan Carlos Jorge, los oficiales y técnicos que tendrán por tarea incorporar a nuestra aeronáutica militar 11 aviones B-25 J Mitchell.

Dicha incorporación tendrá lugar, gracias a un vuelo histórico, el cual comenzarán el día 23 de mayo, partiendo de la terminal aérea de la Lockheed, en Los Angeles (California), pasando por San Antonio (Texas), Tampa (Florida), La Habana (Cuba), Puerto Rico, Georgetown, Belén (Brasil), Recife, Río de Janeiro, arribando finalmente a la Base Militar Nº 1 el día 11 de Junio ✈.

Eran aeronaves relativamente nuevas, que habían sido empleadas ampliamente por los Aliados en todos los frentes durante la segunda guerra mundial, que habían adquirido especial fama por haber protagonizado el famoso raid contra Tokio, realizado el 18 de abril de 1942 por 16 de estos bombarderos, comandados por el legendario James Doolittle, que despegando del portaaviones “USS Hornet” atacaron la capital japonesa en un gesto más simbólico que efectivo, a modo de venganza y a solo cuatro meses del ataque nipón a Pearl Harbor. Como datos curiosos, puede agregarse que por tratarse de bombarderos terrestres, debieron ser aligerados al reducirles el blindaje y el armamento, aumentando por otro lado la carga de combustible mediante el agregado de un tanque extra fijo y otro desechable, en detrimento de la capacidad en la baha de bombas.



Hicieron el viaje por mar hasta la distancia de ataque, sobre la cubierta del portaaviones, pues no cabían en los ascensores del mismo, y finalmente, en caso de fallar durante la puesta en marcha, deberían ser empujados y arrojados al mar para dejar espacio a los demás para despegar, lo que de todos modos no ocurrió.

El Cnel. Carlos R. Mercader, que participó, con el grado de Teniente 2º en el vuelo que trajo a nuestro país los B-25 desde California (posteriormente también los F-51 “Mustang”), dice con orgullo: *“eran estupendas máquinas, se podía sentir la aceleración cuando se daba potencia... teníamos los mismos del ataque a Tokio, atrás de los pilotos había un*



tanque de combustible para darle mas autonomía". Es necesario aclarar, que los B-25 del Raid a Tokio eran modelo "B" modificados, siendo incorporadas algunas de esas modificaciones en los modelos "J" que pertenecieron a nuestra fuerza. Entre ellas destacaba, justamente, el tanque suplementario fijo que se encontraba entre la bahía de bombas y los pilotos, al cual se refiere el Cnel. Mercader.

Se trataba de bombarderos medianos, de cola bi-deriva, tren triciclo, ala media con un diedro característico que le daba forma de ala de gaviota, fabricados por North American, provistos de dos motores Wright Cyclone R-2600 de 1700 hp. cada uno, con un armamento de 13 ametralladoras calibre 12.5 mm (.50), capaces de transportar hasta 2000 kg. de bombas, y de desarrollar velocidades de 485 kph a 3.865 mts.



Los Estados Unidos distribuyeron este modelo por varios países de América Latina, y entre sus usuarios encontramos, además de nuestro país, a Bolivia, Chile, Colombia, México, Perú y Venezuela. Finalmente República Dominicana también adquirió 5 de estas máquinas en 1950, pero a contratistas particulares norteamericanos. Una de las aeronaves dominicanas tenía la particularidad de tratarse de un modelo "H" de nariz sólida. También lo tuvo en sus filas Brasil, que merece una consideración aparte por dos razones. La primera de ellas, es la de haber sido el país sudamericano que más temprano los incorporó, pues le fueron provistos, como país aliado, durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial varios modelos C, D y J que operaron desde las bases de Salvador contra los submarinos alemanes, y además porque fue el que contó con el mayor número, totalizando aproximadamente 93 aviones. Otra mención especial la merece Cuba, que habría operado con 4 de estos aviones, 3 de ellos modelos J y en especial un modelo H, del que hablaremos a continuación. Estos aviones habrían sido sustituidos por 6 u 8 B-26 en 1956.

El B-25 modelo H, se diferenciaba de sus hermanos por tener la nariz más corta y sólida en lugar de la acristalada, y portar, además, un cañón de 75 mm. El avión de Cuba modelo H, al que hacíamos referencia, podría ser, según el dato aportado por el Tte. 1º (Av.) Juan Maruri (sobre el cual continúa trabajando sin haberlo todavía confirmado o publicado), el B-25 Nº Serie 43-4536 que recibió Uruguay el 10 de enero de 1958, dentro del marco de "Military Defense Air Pact", y que fuera matriculado en Uruguay con el Nº 164.



Todos los B-25 integraron el Grupo de Aviación Nº 3 (Bombardeo). Se recibieron un total de 15 aparatos, pues además de los 11 que vinieron en vuelo, y que se matricularon con los números 150 al 160 inclusive, se incorporaron posteriormente, el 29 de diciembre de 1957 un B-25 J, traído en vuelo por tripulaciones americanas el día 7 de noviembre de ese mismo año, que se matriculó con el Nº 161 y casi enseguida, el 10 de enero de 1958 se recibió la última partida de tres aviones, que estaba constituida por dos modelos J, con las matrículas Nº 162 y Nº 163, y el ya mencionado modelo H Nº 164, (aparentemente provenientes de Cuba donde habían sido sustituidos por B-26).



Inicialmente se les colocó un "G-3" (Grupo 3) delante de la matrícula, pero a mediados de la década del 50 se abandonó esa práctica y en los últimos años de su servicio a algunos ejemplares se les colocó en el lado izquierdo de su nariz un escudo relativamente grande, en el que un indiecito viajaba montado sobre una bomba, y delante del escudo el nombre de una tribu o cacique indígena. Se pudo determinar que el Nº 150 era "Guenoa", el Nº 151 era "Yaro", el Nº 156 era "Tabaré", el Nº 158 era "Charrúa", el Nº 162 el "Chana", el Nº 163 "Arachán" y el Nº 164 "Boanes".



De los 15 aviones referidos, dos se perdieron en sendos y lamentables accidentes de los cuales hablaremos a continuación, y otros cinco aviones fueron radiados del servicio por diversas razones, por lo que a la fecha de su retiro, en el año 1963, quedaban un total de 7 aparatos en condiciones de volar.

El primero de esos accidentes, se produjo en septiembre de 1952, en el departamento de Paysandú, en Parada Daymán, cuando se estrelló, al desprenderse sus alas, el B-25 J matrícula Nº 155, piloteado por el Cap. Francisco A. Otero y el Tte. Cnel. Erling Olsen Boje, pereciendo la totalidad de la tripulación ✈. Apparently el Sgto. Asimilado Severino Tarocco habría logrado llegar a saltar en paracaídas, pero en forma lamentable habría sido golpeado por alguna parte del fuselaje durante su salida de la máquina ✈.

El segundo accidente, igualmente trágico, se produjo a tres kilómetros de la estación Villasboas en Departamento de Durazno, el día 10 de julio de 1959, cuando, luego de una misión de bombardeo efectuada al polígono de tiro del embalse del Rincón del Bonete, y a su regreso hacia Carrasco, el B-25 J matrícula Nº 161 y piloteado por el Tte. 1º Enrique Castro y el Tte. 2º Dante Carrero, impactó contra el terreno a velocidad de crucero mientras intentaba atravesar un banco de niebla. Pereció toda la tripulación excepto el Sdo. Juan González (mecánico) que ocupaba la parte trasera del fuselaje y fue despedido del mismo ✈.

Sin duda se trataba de hermosos aviones, potentes, fuertes y maniobrables, que constituían una fuerza disuasiva real y creíble. Respecto a las bondades de estas máquinas dice el Brigadier (Av.) W. Malatés: *“eran muy maniobrables... cuando se le ponían los sobre-compresores por encima de cierta altura se notaba la diferencia de potencia. Era como decolar de nuevo a 10.000 pies”*.

b. El M.D.A.P. (Military Defense Air Pact)

Durante el año 1952 las horas de vuelo de los B-25 Mitchell se habían visto muy disminuidas debido a la falta de repuestos. Una cosa era tener las aeronaves y otra muy distinta mantenerlas en vuelo. La situación se iba sobrellevando a duras penas, gracias principalmente a la inventiva e iniciativa de los Oficiales del grupo, contactos amistosos y a la buena voluntad de algunos pilotos de línea, que se combinaban para lograr “importar” de forma oficiosa algunos repuestos.

Esta situación logró revertirse mediante un “Convenio de Asistencia Militar, (M.D.A.P.)”, que se suscribe con los Estados Unidos dentro del marco del “Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca”, el cual es firmado por el gobierno nacional el día 30 de junio de 1952, ratificado por la Asamblea General el día 6 de junio de 1953, y publicado en el Boletín de Defensa Nacional Nº 3.487 ✈.

La posición oficial sostenida por Estados Unidos y los países suscriptores del “Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca”, “TIAR” o “Tratado de Río”, es que el mismo surgió como consecuencia de la necesidad percibida de un mecanismo que garantizara la seguridad colectiva en el Hemisferio durante la época directamente anterior a la Segunda Guerra Mundial. Aunque la función básica del Tratado se planteó durante la Guerra, únicamente fue aprobado en la Tercera Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores realizada en Río de Janeiro, Brasil, en 1947. El Tratado entró en vigor en 1948.

Entre otras cosas, define las medidas y procedimientos que gobiernan la respuesta colectiva de los estados parte cuando un estado miembro sufre un ataque armado o alguna agresión que no constituya específicamente un ataque armado.

Para la posición oficial, el espíritu del Tratado de Río es intentar proporcionar un mecanismo de seguridad colectiva. De acuerdo con sus términos, un ataque armado a uno de sus miembros debe ser considerado un ataque a todos. El tratado también plantea medidas para responder a las agresiones que no se consideran ataques armados, tanto en conflictos



extracontinentales como intracontinentales, o "cualquier otro hecho o situación que pueda poner en peligro la paz de América".

El Tratado ha sido invocado en 19 ocasiones desde su aprobación, la más reciente en 1982.

Sin embargo, al margen de la posición oficial, muchos analistas sostienen que uno de los principales problemas que presenta el TIAR, es que responde principalmente a las políticas de Estados Unidos, lo que ha dificultado enormemente su aplicación, según cita el Investigador del Centro de Investigaciones sobre América del Norte (CISAN) de la Universidad Autónoma de México Raúl Manaut Benitez : *“Desde que fue firmado, el TIAR ha sido invocado en 17 ocasiones; 16 de ellas fueron conflictos ubicados en la cuenca del Caribe. Debido a que en la mayoría de las ocasiones la invocación al TIAR se refirió a conflictos interamericanos, relacionados con la contención de la insurgencia comunista en la región, la efectividad real del TIAR como un arreglo efectivo de seguridad que pueda cubrir el conjunto de necesidades de seguridad, se ve irrealizable. Adicionalmente, durante la existencia del tratado, la seguridad hemisférica fue abrumadoramente dominada por las preocupaciones de seguridad de Estados Unidos durante la Guerra Fría. Por ello, en América Latina el tratado se identifica sólo con la Guerra Fría y las preocupaciones de seguridad de Estados Unidos, por encima de los intereses colectivos. Esto explica por qué muchos latinoamericanistas sostienen que el tratado sirve sólo para legitimar las intervenciones de Estados Unidos en la región”* [±].

A este respecto puede también citarse la opinión emitida por el Conferencista de la “Escuela Superior de Guerra” del Brasil, Coronel Aviador Manuel Cambeses Júnior, al comentar sobre la posibilidad de instrumentar algún mecanismo de defensa hemisférico, frente a hechos tales como los atentados terroristas del 11 de septiembre en los EEUU: *“é muito provável que os principais objetivos de segurança, ansiados e perseguidos pela região, não possam ser bem contemplados por este anacrônico Tratado. Desde 1982, quando a Argentina envolveu-se na guerra contra a Inglaterra, pela posse das Ilhas Malvinas, ficou bastante evidenciada a inoperância e tendenciosidade do TIAR”* [±].

Debido a las dificultades para alcanzar acuerdos y consensos entre la totalidad de los países latinoamericanos por causa de la diversidad de intereses y condiciones políticas de cada uno, la modalidad adoptada en términos reales por Estados Unidos fue y es, la firma de acuerdos bilaterales de defensa que regulan las actividades de cooperación, dando un tratamiento diferencial a cada uno de acuerdo a su ubicación geográfica, su comportamiento histórico respecto de tener vínculos estratégicos con Estados Unidos, y las capacidades individuales de cada estado [±]. Sería en este marco, donde podríamos ubicar el “M.D.A.P.” acordado con nuestro país.

2. La situación

En definitiva, los norteamericanos a partir de este tratado, instalaron una misión permanente en nuestro país, que tenía su sede en la Ciudad Vieja, y una oficina en la Base Aérea I en Carrasco, la que se mantendría hasta los años setentas cuando EE.UU. suspendió la ayuda militar a nuestro país. Esta misión tenía importantes potestades de control sobre los materiales cedidos en préstamo y en caso de cederlos a otro país debía contarse con su expresa autorización. Así fue, por ejemplo en el caso de los F-51 cedidos a Bolivia.

Gracias a un flujo constante de repuestos y materiales, la Fuerza Aérea continuó volando. Las horas de vuelo parecían estar aseguradas, *“los trenes entraban por una línea muerta en Boiso Lanza y bajaban las cajas llenas de herramientas, motores y planos”* [±]. Tan grande fue este verdadero torrente de partes, que años después de la desactivación de los B-25, en ocasión de estar efectuando una mudanza de talleres, el Cnel. (Mant.) H. Bustos, pudo comprobar personalmente que todavía quedaban repuestos de los Mitchell, incluyendo un motor perfectamente preservado en esos depósitos.

Los aviones cumplían su misión, el “M.D.A.P.” aseguraba que lo seguirían haciendo, el Corcel era fuerte y todo estaba bien. El futuro sin embargo no sería siempre color de rosa.



CAPITULO IV

Una buena movida: "Alianza para el Progreso"

1. La alianza

"Que sepan todas las naciones, quiéranos bien o mal, que en aras de la supervivencia y del triunfo de la libertad, hemos de pagar cualquier precio, sobrellevar cualquier carga, sufrir cualquier penalidad, apoyar a cualquier amigo u oponernos a cualquier enemigo"

John F. Kennedy ✈



En 1961 llegó a la presidencia de los Estados Unidos, John F. Kennedy, un hombre destinado a transformarse en una leyenda, un presidente que si bien mantenía la línea de sus antecesores en lo que respecta a la "cruzada", marcaría distancia con ellos en lo que respecta a los mecanismos para llevarla a cabo.

Como lo afirma Ernest R. May: *"...en los discursos de los presidentes Eisenhower, Kennedy y otros hombres públicos, el sueño del mundo norteamericanizado se mantuvo en plena vigencia"* ✈.

Sin embargo la política exterior norteamericana, en especial en lo que respecta a América Latina tendría un giro importante. Decía Kennedy: *"A nuestras repúblicas hermanas situadas al sur de nuestras fronteras, les brindamos una promesa específica: convertir nuestras buenas palabras en buenos hechos mediante una nueva alianza para el progreso; ayudar a los hombres libres y gobiernos libres a despojarse de las cadenas de la pobreza"* ✈.

La "Alianza para el Progreso", postulada por el presidente norteamericano en su discurso ante el cuerpo diplomático hispanoamericano en la capital de Estados Unidos el 16 de marzo de 1961, constaba de diez puntos que establecían las bases de un plan de diez años para la mejora económica e implementación de políticas sociales en América Latina, bajo la dirección de los EEUU, y que supuso, en los hechos, una ayuda de 20.000 millones de dólares ✈. Como aseguró el historiador y asesor presidencial Arthur Schlesinger, se había convertido en evidente que un esfuerzo de idealismo social era lo único verdaderamente realista que podía hacerse por los Estados Unidos en Ibero América ✈.

En definitiva los Estados Unidos parecía estar intentando aumentar su liderazgo en toda América, pero modificando su estrategia, sustituyendo la amenaza, las operaciones encubiertas e incluso la intervención directa, por una influencia mucho más cooperativa, apoyada esta vez en ayuda económica y alivio de tensiones.

La presidencia de Kennedy, pese a su actitud de liderazgo positivo hacia sus vecinos del sur, experimentó grandes tensiones en sus relaciones con Cuba -que hasta hoy se mantienen- las cuales estuvieron marcadas por dos episodios fundamentales, el primero de ellos fue el bochornoso asunto de Bahía de Cochinos en abril del 61, y el otro la crisis de los misiles en octubre del 62.

En puridad, el problema de Bahía de los Cochinos debe ser achacado más a la administración Eisenhower que a la de Kennedy, ya que este último se limitó prácticamente a dar luz verde a un plan ya gestado y que para esas alturas resultaba en los hechos, indetenible. En cuanto al segundo y más grave asunto de la crisis de los misiles soviéticos en Cuba, lo que resulta interesante para el presente trabajo, como mas adelante se verá, es la forma en que fue resuelto, en especial la fórmula secreta por la cual al cabo de cierto tiempo EEUU aceptaba retirar sus misiles Júpiter de Turquía. Estas armas eran obsoletas y vulnerables, desde hacía tiempo se había pensado en hacerlas desaparecer, pero a Kennedy le pareció que ofrecer esa medida como contrapartida a la retirada de los misiles soviéticos de la isla, habría equivalido a dar la sensación a su propia opinión pública de que se cedía en exceso, por lo cual negoció en forma secreta



usando como enlace a su hermano Robert y estableciendo un plazo de seis meses para iniciar el retiro de los mismos, a efectos de evitar una aparente conexión.

En resumen, el flamante presidente de los EEUU era tan “cruzado” como sus antecesores, pero sus armas eran más bien, la ayuda económica, las buenas intenciones y la acción social. Era un hombre decidido y lo demostró claramente durante la “Crisis de los Misiles”, pero es interesante ver como obtuvo una verdadera victoria política al hacer que sus enemigos hicieran un sacrificio importante a cambio de uno relativamente menor (el de renunciar a unas armas que ya resultaban obsoletas, ubicadas en un lejano país).

2. El orgullo de la realeza

En Argentina, hacia 1951 o 1952 la política económica del gobierno peronista se fue agotando, lo que de ninguna manera significa que la gente lo haya sentido. El pueblo en general vivía una vida más plena, más feliz; su dinero le alcanzaba más que en otros años: con un índice de 100 en 1943, un obrero común, de la construcción por ejemplo, ganaba en 1950 un índice 120. Es decir que había aumentado en forma significativa su poder adquisitivo y éste se gastaba fundamentalmente en indumentaria y alimentación. Es decir que el pueblo vivía mejor, comía mejor, se divertía más.

Sin embargo, aunque no fuera evidente en ese momento, la realidad era otra muy distinta. El peso argentino, que en 1946 estaba respaldado en un 130% con divisas y oro, en 1952 estaba respaldado con el -15%, o sea que no tenía cobertura total. Las divisas se habían evaporado, se habían esfumado las reservas de oro y de dólares que había acumulado ese país como consecuencia de la guerra mundial.

Luego de la caída de Perón y de varios gobiernos provisionales efímeros, en febrero de 1958, accedió a la presidencia argentina, el experimentado dirigente radical Arturo Frondizi, el cual debió enfrentar la realidad de una terrible crisis económica que había estado en las sombras y que se hacía evidente en ese momento.

Como se ha visto hasta ahora, las relaciones de Argentina con EE.UU. había sido en general tensas. Según afirma A. P. Whitaker: *“una de las pocas constantes en las arenas movedizas de la opinión argentina es un pronunciado antiimperialismo, teñido de yanquifobia”*⁺. El presidente Frondizi empezó a cambiar esta actitud, al entrar en contratos con diversas grandes firmas petroleras norteamericanas, tales como la Standard Oil de New Jersey, y la Pan American International Oil Company.

Por otra parte en su mensaje a la nación llamó a “hacer frente a las realidades y adoptar medidas heroicas”, estableciendo políticas de austeridad. Finalmente en 1959, estrechó todavía más las relaciones con EEUU al protagonizar la primera visita en la historia argentina de un presidente de esa nación a Washington. Posteriormente también se reuniría con Kennedy.

En definitiva, a principios de los años sesenta una reina empobrecida, se tragaba su orgullo y establecía relaciones estrechas con su gran rival. Esto era un acontecimiento histórico, ya no habría marcha atrás.

3. El tratado

El año 1961 marcó una etapa importante también en las relaciones entre nuestro país y la Argentina.

El 7 de abril de ese año, se firmó un importante tratado, que vino a resolver un problema de fronteras de larga data, se logró arribar a un acuerdo, que respetaba las pretensiones orientales sobre el río Uruguay y sus territorios insulares, lo cual distaba mucho de ser un tema menor. Por otra parte se hizo una declaración conjunta referente al límite exterior del Río de la Plata, lo que lo transformaba en los hechos, en un río interior de soberanía exclusiva de los estados



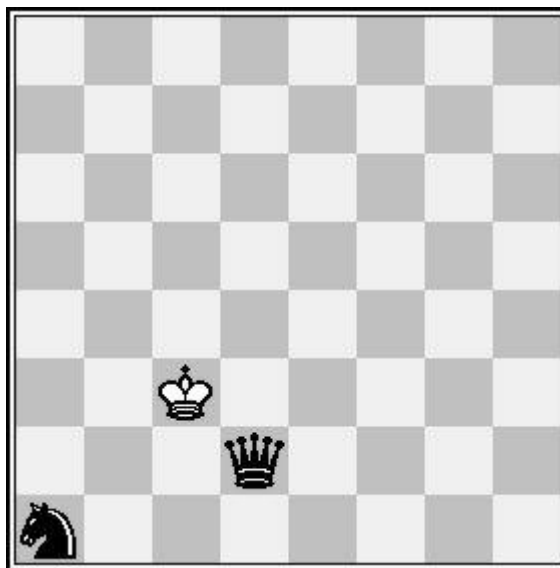
riberños, lo que dejaba fuera de discusión la pretensión inglesa de considerarlo un “estuario”, hipótesis, esta última, que lo abriría a la navegación internacional.

La frontera del Río de la Plata y el importante tema de la Isla Martín García se dejaban pendientes, pero las relaciones entre ambos vecinos parecían haber mejorado. Era importante mantenerlas en esos términos para llegar a un futuro acuerdo sobre el tema.

4. ¿Seguía siendo necesario amenazar a la Reina?

A partir de los hechos reseñados en este capítulo se puede percibir que la situación general ha cambiado. EEUU decidió promover su liderazgo continental mediante “acciones sociales” en la zona, la Argentina, empobrecida, se tragó su orgullo y mejoró sustancialmente sus relaciones con los norteamericanos. Por nuestra parte, los orientales obtuvimos un acuerdo de límites largamente buscado y bastante favorable, (aunque aún quedaban asuntos pendientes muy importantes con nuestros hermanos del Plata).

Las condiciones parecían estar dadas para ganar el juego por fuera del tablero, los negocios parecían ser una mejor arma que los bombarderos. Incluso la administración Kennedy podía devolver la simpatía de la Reina, haciendo un pequeño sacrificio para agradarla, prescindiendo de un arma casi obsoleta ubicada en un lejano país, (igual a la solución que se había arribado en la crisis de los misiles en Cuba). No hay que olvidar tampoco a los orientales, que contentos con su nueva y segura frontera, podían dedicarse a volar en aviones de transporte para realizar “acciones sociales”, en lugar de amenazar a sus vecinos con tensionantes bombarderos.



La muerte del caballo había sido decretada y estaba próxima.

CAPITULO V

Gambito de Caballo

“Gambito: (Del ital. gambitto, zancadilla) m. Lance en el juego de ajedrez que consiste en sacrificar un peón o pieza, a cambio de conseguir una ventaja en el ataque.” Diccionario Enciclopédico Salvat.

Cuando un equino sufre una herida o enfermedad grave, o es demasiado viejo para seguir prestando servicios útiles, por su propio bien y por el de todos, se hace necesario sacrificarlo, a veces sin embargo, y tal cual reza la definición citada, el sacrificio responde a otras causas.

1. La salud del caballo

¿Sufría la flota de B-25 Mitchell alguna enfermedad incurable? ¿Estaba obsoleta al punto de tornarse inútil o inoperativa? ¿No tenía misiones que cumplir? ¿Qué sucedía con el abastecimiento y los repuestos? En definitiva: ¿era necesario sacrificar el caballo debido a su salud?



a. El filo de la punta de lanza

A principios de los años sesenta y poco antes de la muerte de los B-25, el Grupo de Aviación Nº 3 (Bombardeo), tenía un alto grado de operatividad. Sus tripulaciones estaban muy bien entrenadas y motivadas, los mecánicos del Grupo eran muy profesionales, y se tenía un flujo adecuado de repuestos, lo que hacía que siempre existiera un gran porcentaje de aviones en orden de vuelo. Se buscaba incluso, diversificar las misiones asignadas a los aviones mediante la transformación de algunos de ellos en aeronaves de fotografía aérea. Sin embargo no todo eran rosas, también existía un problema llamado corrosión.

(1) El entrenamiento

De las entrevistas personales realizadas surge que, en esa época, cada avión tenía una tripulación fija, que convivía y entrenaba junta, existía entre ellos un gran compromiso y una sana competencia tanto entre tripulaciones como del Grupo completo con otros Grupos de aviación.

Del libro personal de vuelo que el Sr. Brigadier (Av.) W. Malatés enseñó al autor, surge que el mismo volaba en los B-25 un promedio de 150 a 250 horas por año, cumpliendo diversos tipos de misiones, que incluían bombardeos simulados, instrumentos y vuelo nocturno. Existía, según lo expresado por el mencionado oficial general, una competencia entre las tripulaciones las cuales se disputaban el ser quienes tuvieran más horas de vuelo, o más misiones de determinado tipo, por lo cual ese promedio de horas era común. En definitiva, *“se volaba bien”*.

Los aviones estaban dotados del sistema ILS para el aterrizaje por instrumentos, pero no se podía practicar dicha modalidad de aproximación en nuestro país ya que se carecía de las facilidades en tierra, por lo cual era normal que las tripulaciones cruzaran el del Río de la Plata y se entrenaran en Buenos Aires, donde sí había dichas facilidades.

Otra práctica común -que habla muy bien del grado de entrenamiento alcanzado y de la profesionalidad de los oficiales y del personal- era la entrega del “sobre”. A cualquier hora, quizás durante el almuerzo o a la hora de la licencia diaria, sin previo aviso, un Oficial de Operaciones se acercaba a uno de los jefes de tripulación o de escuadrilla y le entregaba un sobre cerrado. A partir de ese momento el receptor del sobre tenía un tiempo de 15 a 20 minutos para reunir a su tripulación, poner en marcha y decolar. Una vez que ya se encontraban en vuelo, recién se podía proceder a la apertura del “sobre”, que contenía los datos de la misión a realizar.



Asiduamente se practicaban ejercicios de evacuación de las aeronaves, lo que se hacía colocando colchones debajo de las escotillas de emergencia y practicando la salida desde las mismas, tanto de los pilotos como de los demás tripulantes.

(2) La motivación

Además de lo ya reseñado, que habla a las claras de la motivación de las tripulaciones, podemos señalar otros hechos interesantes para complementar lo dicho.

Por ejemplo, se fabricaron por iniciativa de los oficiales y los mecánicos del Grupo 3, verdaderas bombas de napalm, utilizando para ello una mezcla casera de combustible y detergente que se colocaba dentro de bombas de ejercicio huecas, a las cuales se les daba vuelta el cartucho fumígeno, de forma tal, que cuando el mismo se activaba por el impacto, se disparaba hacia adentro e inflamaba la mezcla casera. Estas bombas incendiarias hechas en casa, se



utilizaron y lanzaron desde los B-25 contra islotes en el Río de la Plata, frente a las costas de Rocha, pudiéndose apreciar que permanecían encendidas aún debajo de la superficie del agua, por hasta 20 minutos.

Por otra parte los mecánicos del Grupo, utilizando los manuales del avión, incursionaron en reparaciones y modificaciones, que estaban teóricamente por encima de sus capacidades y que habitualmente se realizaban en Brasil, lo que provocó ciertos incidentes que más adelante trataremos.

(3) Las misiones

Si bien es cierto que hacia 1962 los B-25 eran comparativamente anticuados, impulsados por motores recíprocos en una era de aviones de combate jet, no por ello dejaban de ser aviones capaces dentro del contexto de la realidad del Uruguay.

Los B-25 podían realizar en este entorno misiones de combate. En Uruguay habían sido desplegados en la ciudad de Colonia en ocasión de la caída del régimen peronista, y tómese a modo de ejemplo lo sucedido en abril de 1961, cuando los anti-castristas cubanos, habían empleado desde Nicaragua, aviones B-26 (muy parecidos y contemporáneos de los B-25), contra las tropas de Fidel Castro durante la invasión de la Bahía de Cochinos, cuyo fracaso no puede atribuirse a la calidad de los aviones empleados, sino, entre otras cosas, a la suspensión por razones políticas, de la mayoría de las operaciones aéreas previstas.

Otro ejemplo, lo constituye la Fuerza Aérea Venezolana, la cual, en 1963 -en el mismo año en que nuestro país transformaba estas magníficas máquinas en lingotes de aluminio- incorporó a su flota de B-25, nueve de estos aviones provenientes de la Fuerza Aérea Canadiense (RCAF), y los operó hasta el año 1973 en la Base Aérea "Tte. Vicente Landaeta Gil", Barquisimeto, Estado Lara, sustituyéndolos finalmente por OV-10E Bronco. Brasil por su parte los usó hasta 1970.



Por otra parte, aún en el caso de que no pudieran realizarse a mediano plazo operaciones de combate clásico, quedaban algunas misiones de importancia. Por ejemplo, la contra insurgencia no era desconocida en la época. Recordemos que en ese mismo momento en Vietnam, los Estados Unidos estaban empleando los monomotores recíprocos A-1 Skyryders. Sobre todo, se estaba encarando la realización de un relevamiento fotográfico nacional, el que se concretará finalmente en el año 1966. Este relevamiento fotográfico fue finalmente realizado por una empresa extranjera contratada especialmente (que justamente poseía por lo menos un Mitchell adaptado a esa tarea), pero todo indica que habría podido efectuarse con medios propios utilizando para ello los B-25.

En la Fuerza Aérea no contaba con un grupo especialmente dedicado a la fotografía aérea, la cual sobrevivía gracias a esfuerzos meramente personales. Con la iniciativa de los oficiales del Grupo, que buscaban mantener sus máquinas volando, y con el apoyo indispensable del mando de la época, se logró modificar en San Pablo, Brasil, uno de los bombarderos Mitchell, adaptándolo a las tareas de fotografía, con el que supuestamente se realizaría el relevamiento en cuestión.



A la sazón, el único fotógrafo de la época en la Fuerza Aérea, era el entonces Tte. 2º Walter Malán, asignado a volar en el Grupo de Aviación Nº 3, por lo cual estuvo directamente involucrado en el fracasado intento de implementar el relevamiento fotográfico nacional con medios propios.

Según él mismo relató al autor, se le asignaron 7 u 8 integrantes del personal subalterno que entrenó personalmente para el desempeño de las tareas técnicas necesarias. Para superar el inconveniente de la falta de cámaras métricas en nuestro país, encaró una negociación con los titulares de empresa Pablo Ferrando (que era la representante de la “Wild” en Uruguay), quienes en principio, aceptaron arrendar una cámara aérea de las características necesarias, por la suma simbólica de un dólar, con fines promocionales. Según Malán afirma se estuvo trabajando con mecánicos de la Base Aérea I, en la adaptación de un segundo B-25 para darle la capacidad fotográfica y así contar con dos aeronaves de estas características.

En definitiva, la capacidad estaba y la misión se podía cumplir, excepto por un último escollo imposible de salvar que se abordará un poco más adelante en este mismo capítulo. Misiones y proyectos no faltaban. Baste como ejemplo la actuación cumplida por estas nobles máquinas en las inundaciones de 1959, realizando, transporte, reconocimiento, fotografía, y lanzamiento de víveres y suministros.

(4) Corrosión

Un año antes de ser chatarreados, es decir en 1962, los B-25 fueron desafectados de vuelo, y pasaron a estar estacionados en la planchada de la Base Aérea I. La causa aparente de esa decisión, fue el hecho de que se encontró corrosión en los largueros centrales de varias máquinas y para muchos esta corrosión fue determinante para su destino final.

Contra lo que cabría pensar, ese largo año sin volar, no implicó el deterioro de los aviones, muy por el contrario, durante ese tiempo un grupo de mecánicos entre los que se encontraba el actual Cnel. H. Bustos, se dedicó a mantenerlos en buenas condiciones, poniéndolos en marcha regularmente y haciendo las tareas de mantenimiento habitual. Pero sobre todo, se preocuparon por recuperar los aviones que estaban afectados por corrosión -que no era grave salvo en un caso- aplicando un tratamiento a base de ácido crómico, que resultó muy efectivo y exitoso.

En definitiva se puede afirmar que las aeronaves en general, a la fecha en que fueron definitivamente desprogramadas, no tenían problemas de corrosión pues estos habían sido subsanados.

b. M.D.A.P., una relación tormentosa

Lamentablemente nada es perfecto en la vida. La experiencia nos dice que todas las cosas tienen un costo. El M.D.A.P., con todas sus ventajas, no fue la excepción.

La misión americana tenía además de su sede en la ciudad vieja, una oficina permanente en la Base Aérea I, y desde allí se ejercía un férreo control sobre todo el material de vuelo.

Los Grupos diariamente además de entregar las novedades del estado de la flota a sus mandos naturales debían hacerlo también a la oficina de la misión americana.

Esto no dejaba de provocar tensiones tales como las que, a modo de ejemplo, expondremos a continuación.

(1) Holley

El B-25 como buen avión de combate que era, a veces tenía sus complicaciones, una de ellas y por un doble motivo, eran sus excelentes carburadores marca Holley.



La primera complicación que tenían los carburadores era su ubicación: A efectos de darles la mayor protección posible ante el fuego enemigo, habían sido colocados en un área muy protegida hacia el centro del motor, lo que implicaba que si bien estaban a salvo de las balas y la metralla, quedaban también bastante inaccesibles para los mecánicos, los cuales debían, llegado el caso, hacer un desarme muy importante para llegar hasta ellos.

El segundo problema, motivado por las altas exigencias a las que se veían sometidos, era su alto grado de complejidad y relativamente importante índice de fallas.

En definitiva los carburadores daban bastante trabajo a los mecánicos, lo que en sí no hubiera sido tan malo, sino fuera por el hecho de que el mantenimiento de arsenal -por exigencia de los norteamericanos y entre otras cosas debido a la supuesta falta de calificación de nuestro personal- debía realizarse en San Pablo. Todo esto implicaba demoras importantes y que los aviones a veces quedaran fuera de orden de vuelo por varios días.

Nada que un par de buenos mecánicos -uno de ellos el Cnel. (Mant) H. Bustos- con iniciativa, manuales y repuestos no pudieran resolver.

Se procedieron a desarmar completamente dos carburadores, se sustituyeron los diafragmas, se colocaron en un avión y se probaron en tierra, funcionando a la perfección. Solo bastaba el vuelo de prueba, el cual por razones tanto de seguridad como disciplinarias, se realizó por parte del Jefe de Grupo y del Jefe de Operaciones, acompañados, como no podía ser de otra manera, por los mecánicos involucrados.

Las pruebas fueron un completo éxito y se comprobó, por la fuerza de los hechos, que los Holley no constituían un “misterio” solo reservados para iluminados.

La novedad no pasó inadvertida a la oficina de la misión norteamericana, que constató que un avión que no podía volar, pues sus carburadores aún estaban en San Pablo, aparecía en orden de vuelo en el parte diario.

No transcurrieron más de uno o dos días hasta la llegada desde Boiso Lanza, de una inspección a cargo de la plana mayor de mantenimiento de la época, quienes, advertidos por los norteamericanos, llegaron a determinar responsabilidades y prohibir tan peligrosas actividades hacia el futuro...

(2) Una sonrisa para la foto

Según planteábamos anteriormente, el famoso relevamiento fotográfico nacional habría podido ser realizado con medios propios. Gracias al esfuerzo de los oficiales y personal de la Base Aérea I, todos los inconvenientes técnicos estaban superados o en vías de superación, solo faltaba un último escollo.

Ese último obstáculo era justamente el beneplácito de la misión americana, por lo cual, se hizo una reunión en la sede de la ciudad vieja, entre el oficial que iba a estar a cargo de las tareas de fotografía el Tte. Malán -enviado personalmente por el Inspector General de la Aeronáutica. Brigadier Conrado Saez- y el representante norteamericano el Cnel. Chinook, el cual se opuso terminantemente a dicho emprendimiento. La argumentación en contra del proyecto por parte Chinook fue tan pobre, que el Cnel Malán al entregar novedades de la reunión a sus superiores les dijo: *“Chinook de negocios sabrá mucho pero de fotografía no sabe nada”*.

Luego de esa reunión el proyecto deja de contar con apoyo y fue finalmente abandonado, siendo contratada una empresa extranjera para efectuar el relevamiento fotográfico nacional.

En definitiva, el corcel gozaba de buena salud y podría haber seguido cabalgando muchos años más gracias a la ayuda del M.D.A.P. que era a la vez su soporte y su yugo.

Sin el M.D.A.P no había vuelo, pero con él, tampoco había libertad.





2. El holocausto

Sea por las razones que fuera, el año 1963 marcó el fin de los Mitchell en nuestro país. Fue una muerte decretado sin duda por “razones de política militar norteamericana”.

Sin embargo, la forma casi cruel, en que esa muerte ocurrió, no fue un problema de los norteamericanos, sino un asunto criollo. Nada quedó de estos magníficos aviones, ninguno se conservó ni siquiera como pieza de museo, todos fueron destruidos, transformados en lingotes de aluminio. Tanto es así, que el B-25 que se encuentra hoy en día en el Museo Aeronáutico es en realidad un ejemplar que perteneció a la Fuerza Aérea Brasileña y que fue donado a nuestro país en el año 1977✈.



Quizás ante la decisión, ya ineludible, de radiarlos del servicio, hubiera sido posible una negociación para cederlos a otro país -tal como se hizo en su oportunidad con los F-51 Mustang- o simplemente transformar alguno de ellos en esos monumentos tan comunes en todas las bases aéreas del mundo. Sin embargo no fue así. En la época, muy probablemente debido a la abundancia de materiales y repuestos que llegaban a través de la ayuda militar, existía, aparentemente, una percepción mas o menos inconsciente de que la situación de abundancia se mantendría por tiempo indefinido, lo que naturalmente conspiraba contra la administración ponderada de los recursos y contra la creación de un acervo histórico.

En agosto de 1963, luego de haber estado un año estacionados en la línea de la Base Aérea I, esperando su resurrección, los Mitchell comenzaron a morir.

En primer lugar fueron removidos el armamento y todos los equipos que pudieran brindar alguna utilidad.

Después le tocó el turno a las alas, las cuales fueron separadas del fuselaje, por razones de practicidad –recordemos que se estaba procediendo a fundir los aviones- mediante golpes de hacha.

Como paso final, las carcasas vacías fueron conducidas hasta una fosa de ladrillos refractarios especialmente construida y equipada con potentes quemadores a gas oil – los que eran aparentemente propiedad de una empresa privada que giraba en el ramo de la chatarra- para ser arrojados de nariz a la misma, donde iban fundiéndose paulatinamente hasta que desaparecía finalmente la cola.

El Grupo entero se reunió en silencio para observar como sus máquinas eran destruidas. Según cuenta el Cnel. H. Bustos, alguien sugirió que solo estaba faltando una botella de champaña para hacer un último brindis de despedida. El sentimiento de desazón fue terrible. Se dice que a raíz de esta experiencia, hubieron oficiales que nunca volvieron a volar en otras máquinas e incluso alguno que abandono definitivamente la carrera militar. El Cnel. W. Malán, cuando se refiere a estos hechos, lo hace utilizando la frase “el crimen”, la cual parece reflejar adecuadamente el sentimiento que invadió a la gran mayoría de los integrantes del Grupo Nº 3 (Bombardeo).



CONCLUSIONES

A lo largo del desarrollo de este trabajo se han establecido una serie de hechos, a saber:

1. En la década de los 40 EE.UU. procuró establecer bases aeronavales en el territorio uruguayo lo que se vio frustrado por las presiones políticas de la Republica Argentina y de la oposición al gobierno.
2. Luego de la segunda guerra mundial, EEUU adquirió un mayor protagonismo mundial, desplazando la influencia británica e iniciando una verdadera cruzada como líderes mundiales, lo que lo llevará a enfrentarse con la URSS en la guerra fría y sumergir al mundo en la realidad bi-polar.
3. Truman y Eisenhower no dudaron en usar todos los instrumentos que fueran necesarios para asegurar el triunfo de la cruzada norteamericana y la contención del comunismo en América Latina, utilizando mecanismos que variaron desde la presión política, pasando por la ayuda militar, acciones solapadas e incluso en algunos casos la intervención directa.
4. La Argentina -en especial durante los gobiernos peronistas- era la potencia regional de la época y tuvo siempre una relación antagónica con los EEUU, disputando los intereses de este en el ámbito regional e incluso en los foros mundiales.
5. En el marco de la realidad reseñada hasta ese momento, nuestro país recibe importante ayuda militar norteamericana, la que incluye una relativamente pequeña pero muy potente fuerza de bombarderos medianos, con su correspondiente soporte logístico y que era capaz de amenazar la libre navegación del Río de la Plata, la cual es un imperativo geopolítico para Argentina.
6. Al comienzo de la década del 60 la coyuntura política es otra muy distinta, Kennedy lanza su Alianza para el progreso, triunfan las políticas de "acción social", la Argentina empobrecida estrecha sus lazos con los norteamericanos, y nuestro país consigue un triunfo diplomático importante, aunque parcial, en la determinación de sus fronteras con Argentina.
7. Dentro de la nueva coyuntura, la ayuda militar norteamericana se orienta a la aviación de transporte y helicópteros en detrimento de la aviación de bombardeo.
8. Los B-25 Mitchell al momento de su desprogramación se encontraban en buenas condiciones, las tripulaciones tenían un alto grado de operatividad y existían distintos tipos de misiones a realizar. En otros países de América Latina prestaron servicios por otra década.

Ver "**Historia de los Hellcat uruguayos**", donde Nelson Acosta escribe sobre el final de los F6F de la Aviación Naval Uruguaya: "Quizás la necesidad de volcar esfuerzos hacia otras unidades, quizás planes para la adquisición de nuevo material de vuelo. Lo cierto es que **aún con seis de los F6F en orden de vuelo, se decidió su retiro.**" Corría el año 1960. Son muchas las coincidencias que pueden conducir a pensar que las razones para dejar de volar los B-25 y los Hellcat sean las mismas...

(agregado de la redacción de "Memorias del Tiempo de Vuelo")

En definitiva, a partir de los hechos que se han reseñado brevemente y de los demás datos aportados en el presente trabajo, el autor estima como muy factibles las siguientes hipótesis:

1. El arribo de los B-25 Mitchell, así como de otros aviones de combate a nuestro país, dentro del marco de la ayuda militar norteamericana, fue coherente con la política exterior de EE.UU. y perseguía un triple motivo:



- a. Contribuir a estrechar los lazos con nuestro país, sustituyendo la influencia británica presente hasta ese momento.
- b. Crear un sucedáneo al fracaso de la instalación de bases propias en nuestro territorio, por lo cual los norteamericanos, se aseguraron de al menos, conservar un cierto control de los medios aéreos cedidos a nuestro país, mediante la administración de la logística.
- c. Finalmente, crear una situación de tensión o molestia a la República Argentina, la que le antagonizaba en la región, que vería de esta forma, una amenaza a sus intereses geopolíticos por parte de una fuerza aérea creíble, que -desde su punto de vista- respondía exclusivamente a directivas norteamericanas.

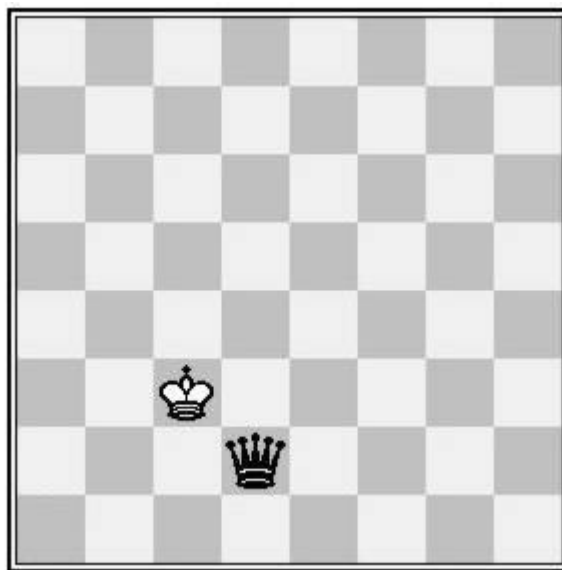
2. La decisión de desprogramar los B-25 Mitchell fue tomada por los EEUU en defensa de sus intereses en la región por los siguientes motivos:

- a. Decidieron aliviar tensiones en el Río de la Plata al estrecharse sus relaciones con la Argentina a principios de los años 60.
 - b. Priorizaron la influencia económica en detrimento de otras formas de influencia.
 - c. A pesar de eliminar los bombarderos, continuaron estrechando lazos de amistad con nuestro país, al priorizar el área de “acción social” y aumentar la ayuda militar en aviones de transporte y helicópteros.
3. Nuestro país no vio con malos ojos la desprogramación de los aviones de bombardeo por un doble motivo:
- a. Se continuaba recibiendo abundante ayuda militar norteamericana y no era conveniente crear una situación antagónica que la pusiera en peligro.
 - b. Se había logrado recientemente un acuerdo muy favorable de límites con Argentina y se tenían esperanzas de lograr algo similar para el Río de la Plata, por lo cual era necesario cultivar las buenas relaciones.
4. La decisión de transformar la totalidad de los aviones en chatarra fue una decisión local, relacionada con la cultura organizacional de la época, que no estaba comprometida con la conservación y la creación de un acervo histórico pues existía una tendencia a percibir como inagotable la abundancia de medios proporcionados por la ayuda militar extranjera.

***De esta forma los B-25 Mitchell
pasaron a la historia
de nuestra Fuerza Aérea,
con pena y con gloria***

GAMBITO DE CABALLO

JAUQUE MATE



José Palermo
2004



FUENTES

Bibliografía

Guglielmelli. Juan Enrique. Gral. de Div. "Geopolítica del Cono Sur" El Cid Editor. Buenos Aires 1979.
Lazaro Ros, Armando. Traductor. Hanke Lewis. Autor. "America Latina (Continente en fermentación)". Aguilar. México. 1961.
Mariscotti Mario. Dr. "El Secreto Atómico de Huemul". Editorial Sudamericana-Planeta. Segunda Edición Buenos Aires. Argentina 1987.
Maruri Juan Tte. 1º "Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" Segundo Tomo. Montevideo 1996
May Ernest R. "Las Relaciones Internacionales". Colección "IMAGEN DE ESTADOS UNIDOS". Editorial Veá y Lea. Buenos Aires. Argentina. 1964.
Mercader Antonio Dr. "El Año del León. 1940: Herrera, las bases norteamericanas y el complot nazi". Ediciones Santillan S.A. Montevideo 1999
Meregalli, Jaime "Aportes para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" Imprenta Nacional, Montevideo. 1974
Clausewitz, Karl von "De la Guerra". Editorial NEED. Buenos Aires 1997. Moglia Francisco. Traductor.
Reyes Abadie W., Melogno Tabare Crónica General del Uruguay, Volumen IV. El Uruguay en el Siglo XX Tomo II. Ediciones Banda Oriental 1995.
Diccionario Enciclopédico Salvat Salvat Editores S.A. Barcelona. 1979.

Diarios y revistas

Diario el Día 24 de abril de 1959. Gentileza May. (Av.) José Abellá
Revista Aeronoticias Año II Nº6 "El B-25 Mitchell en el Uruguay".

Entrevistas personales

Brig. Gral. (Av.) Werner Malatés
Cnel. (Av.) Carlos Mercader (Telefónica)
Cnel. (Mant) Hebert Bustos
Cnel. (Av.) Walter Malán
Tte. 1º (Av.) Juan Maruri
S.O.M. Juan Misol (Telefónica)

Documentos varios

Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea Nº 924.
Boletín del Ministerio de Defensa Nacional Nº 3487.
Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca

Sitios en Internet

www.artehistoria.com/historia/contextos/3216.htm
www.b25.net
www.cidob.org/Castellano/Publicaciones/Afers/64benitez.htm
www.pilotoviejo.com
www.elhistoriador.com.ar
www.fav-club.com
www.geocities.com/luisnegras
<http://www.historiasiglo20.org/GLOS/cuba1962.htm>
www.lajiribilla.cu/pdf/cronica2.pdf
<http://www.monografias.com/trabajos/politiusa/politiusa.shtml>
www.oas.com/jurídico
www.soko.com.ar/CBC/soc_est/historia_argentina.pdf
www.tau.ac.il/eial
www.vectorsite.net
www.usembassy.state.gov/colombia
www.wsg.br.com/publicacoes/artigos.htm Para que resucitar o TIAR?
www.webreadycorporation/Fuerzas Militares Dominicanas
www.home.att.net/~jbaugher2/b25_30.html

Diagramación y Diseño gráfico: Pilotoviejo

Publicado en "Memorias del Tiempo de Vuelo" www.pilotoviejo.com el 6 de febrero de 2005



B-25 El oscuro final de los últimos guerreros el oscuro final de los últimos guerreros clásicos

Memorias del Tiempo de Vuelo
www.pilotoviejo.com



Humberto Arioni Jones



1963

Por la pequeña ventana de madera pintada de azul que había atrás del escritorio del Jefe, se podía ver un sector de la explanada asfaltada que rodeaba el edificio del Comando de la Base.

Sobre una suerte de plazoleta de césped en el centro del asfalto, un Mustang P-51, apoyado en sus neumáticos, aparentaba estar allí estacionado, a la espera de volar en una misión cualquiera.

Un par de años antes lo habían ubicado en ese puesto, directamente sobre un círculo de cemento que no era visible desde donde yo estaba parado, en el despacho del nuevo Jefe del nuevo Grupo de Transporte. El P-51 no tenía un pedestal ni nada parecido. Parecía estar en buenas condiciones para volar, al menos visto desde los cincuenta o sesenta metros que había entre la oficina y esa "isla" de césped recortado, donde descansaba...



Yo contemplaba la elegante silueta del P51, mientras el Mayor, de espaldas a la ventana, me hablaba, sentado atrás de su sencillo escritorio donde solo se veía un canasto metálico para papeles y unas carpetas de tapas rosadas. Casi cincuenta años más tarde, tengo como un recuerdo fotográfico de esa escena y de las absurdas carpetas rosadas apiladas junto al canasto.

-Mañana a primera hora, van a venir a trabajar unos chatarreros que están autorizados a desmantelar los B-25 y llevarse los pedazos de aluminio, los motores, las ruedas y todos los restos que queden al cortarlos, decía el nuevo Jefe de Grupo. El nuevo Jefe era un mayor recién ascendido, que se había hecho cargo del Grupo, unas semanas antes.

El Mayor era un piloto de transporte, con muchas horas de C-47. Le habían confiado la difícil tarea de convertir a la secta de los adoradores de los B-25, en civilizados y pacíficos pilotos y mecánicos de los C-47, transferidos al novel Grupo de Transporte.



El viejo Grupo de bombardeo, una vez dados de baja los últimos siete B-25, se había metamorfoseado en Grupo de Transporte, equipado con aviones de transporte, los veteranos Douglas C-47.

-Quiero que usted se encargue de controlar que esa gente haga su trabajo sin interferir con la actividad normal, y que al final del día, antes de irse, dejen limpia la planchada frente a los aviones. Que se lleven todo lo que hayan cortado y que no quede mugre tampoco sobre el césped, donde están los aviones.

-Ellos van a traer una balanza para pesar el aluminio, y equipos de autógena. Usted no se preocupe por los kilos que cargan, porque ellos compraron toda la chatarra que salga de los siete aviones. Controle que carguen todo en el camión, porque capaz que pretenden hacerse los vivos, dejando algunos pedazos que a ellos no les interesen.

-Téngalos “marcados” para que no haya relajo y pesadéelos para que terminen con el asunto lo mas rápido que sea posible.

El Mayor hablaba con tono indiferente, asignándome "esa tarea" como si se tratara de algo rutinario. Alguien tenía que ocuparse de la carnicería, y parecía razonable que el candidato fuera yo. Como oficial subalterno de Abastecimiento del Grupo, era lógico que me correspondiera supervisar el desarrollo de esa macabra tarea.

No debería haberme sorprendido de ser el elegido, pero en el primer momento no podía creer lo que me estaban ordenando.

Para el nuevo Jefe, los B-25 ya dados de baja no eran más que un engorro. Eran simplemente otro modelo de aviones fuera de uso, que había que eliminar, para dejar lugar libre...

También se trataba de terminar con la pérdida de tiempo del personal, que debía limpiar la zona donde estaban estacionados. Ese lugar era de responsabilidad de otra unidad, hasta el día en que habíamos ubicado allí los siete B-25, remolcándolos con el tractorcito amarillo del Grupo...



Chatarreros... Desmantelar... Partes cortadas... Mugre en el césped... Sopletes de acetileno...

En aquel momento, esas palabras eran para mí sinónimo de asesinos, destripadores, restos mortales y charcos de sangre. Yo tenía menos de veinticinco años, y volar en los B-25 era lo mejor que me había pasado en mi corta carrera de aviador. Y no era yo el único “adorador” de los Morcillones, como los llamaban algunos pilotos del Grupo de Caza.

Allí afuera, en su placita de césped, el P-51D. Intacto, con su timón de dirección luciendo la bandera azul, roja y blanca, y la gran burbuja de plexiglás cerrando su estrecha cabina, no podría volar nunca más. Pero a él nadie lo había desmantelado y cortado. No le habían arrancado partes, aserrándolo y quemándolo con la llama de un soplete de corte. No volaría más, pero todos los que pasaban junto a sus cortas alas plateadas, sentían la irresistible necesidad de volver los ojos y admirarlo.

Era un recordatorio de un tiempo de aviadores audaces y aviones con historia de combates.



Mientras el Mayor, con toda tranquilidad me trasmitía esas odiosas ordenes, yo no podía dejar de mirar la silueta del Mustang enmarcada en la pequeña ventana azul. Recordaba con nostalgia otra mañana, en que otro Jefe, sentado en el mismo sencillo escritorio de cedro, me había dado, también con voz tranquila, otras órdenes tan diferentes...

-Usted construya y emplace la balsa que vamos a usar de blanco flotante para el bombardeo. Pida toda la ayuda que sea necesaria, a cualquiera de la Base, por orden mía.

Eso había dicho aquel otro Jefe del Grupo, el petizo mayor, parecido al piloto del B-52 de "Dr. Insólito", la inolvidable película de Kubrick. Sólo unos pocos meses antes...

(clic para ver video: **1962, Show en la Rambla**)



Cuando salí del despacho del Jefe, no quería hablar con nadie. Caminé los 200 metros hasta donde estaban alineados sobre el pasto, ala con ala, los siete últimos guerreros clásicos, al borde de un taxiway poco usado.

Los siete B-25 estaban algo sucios y bastante deteriorados. La pintura negra de las matrículas y de las barquillas de los grandes motores, había comenzado a descascararse. El negro se había vuelto gris oscuro.

El rojo y el azul de las banderas en los timones gemelos lucían opacos, y en algunas de las escarapelas redondas de las alas, casi estaba desapareciendo...

Se veían ventanillas y puertas mal cerradas. Cristales de plexiglás cuarteados por los años y empañados por la humedad de la lluvia que se colaba a través de las aberturas.



El primer avión de esa triste columna era el “Charrúa” 156, mi B-25 predilecto. El “Charrúa” había sido el último de ellos en que yo había volado. Un viernes de tarde, en la primavera pasada.

Ese día, sin poderlo imaginar, me había tocado ser el último piloto en volar en el último B-25 operativo en el país. Se había tratado de un sencillo vuelo de prueba después de unos trabajos de mantenimiento de rutina.

Unos días antes de ese último vuelo, ya se sabía que en uno de los siete B-25 habían aparecido rastros de un óxido blanco en los elementos estructurales del fuselaje. Todos en el Grupo creímos al principio, que la corrosión era un problema solucionable, y que solo afectaba al único modelo H, el 164.

Finalizado ese vuelo de prueba en el Charrúa, apagamos los motores y bajamos del avión. Nadie en ese momento podía suponer que nunca más volvería a volar uno de ellos.

Las semanas siguientes, ya con la orden de no volar, los mecánicos siguieron poniendo en marcha los motores y cuidando de los aviones a la espera de que se resolviera lo de la corrosión y se autorizaran los vuelos nuevamente...

Pasaron meses sin que mediaran órdenes concretas. Mantenimiento del Grupo los conservó en buen estado. Se revisaba la presión de los neumáticos y de los amortiguadores, se limpiaba el interior de las cabinas y la suciedad que los vientos empujaban dentro del capot y en los montantes del tren de aterrizaje. Mientras hubo nafta en los tanques, se pusieron en marcha los motores.

Fueron cambiados de ubicación, dos o tres veces, cuando se necesitó más lugar para los C-47.

Nadie sabía qué hacer con los guerreros caídos en desgracia..., hasta el día en que fueron dados de baja oficialmente, y yo recibí la orden de controlar a los “verdugos” en el cumplimiento de su desagradable tarea...





Caminé desde el despacho del Mayor, hasta el solitario taxiway.

En el extremo de la fila de los “condenados”, estaba el 156 “Charrúa”, mi B-25 favorito...



Unos meses antes de aquel vuelo de prueba en el 156 que había resultado ser el último, en una oportunidad en que despegábamos con ese mismo avión en uno de los tantos entrenamientos de navegación táctica, ocurrió uno de esos episodios extraños que, a pesar del peligro latente, parecen tomados de una comedia al estilo de Mario Moreno en su papel de Cantinflas.

Yo volaba como copiloto de mi compañero el Oficial de mantenimiento, el mismo sujeto que había “habilitado el mostrador” del Avro Vulcan Pub, regenteado por su

“pariente” inglés.

Los de nuestra tanda le decíamos “el loco”. Nunca se podía saber con que extravagancia iba a aparecer. Era un tipo sumamente inteligente y bohemio. Podía leer un libro o estudiar un manual a una velocidad asombrosa. Entendía y recordaba lo que había leído en cinco minutos, lo que a la gente normal le podía llevar una hora.

Al "loco" le gustaban las arañas y parecía que las arañas gustaban de él. Siempre tenía alguna en su armario o en un monedero de cuero marrón que le había regalado una novia, casi tan "rara" como él.

Masticaba hojillas de afeitar y escupía los pequeños trozos de acero, para horrorizar a cualquier candidato desprevenido. Esa pruebita era una gracia que él disfrutaba mucho.

Algunas veces lo vi pararse atrás de un B-25 con un motor en marcha, vestido con su uniforme que previamente había sumergido en un medio tanque con nafta 130. Era su técnica de lavado y planchado instantáneo. La evaporación rápida de la nafta lo podía congelar o... si de alguno de los 14 escapes salía un carbón encendido...

Un poco excéntrico y calentón, pero excelente piloto en los momentos difíciles. Como la vez que controló un T-6G en el que estábamos despegando para un entrenamiento bajo capota, cuando una falla mecánica hizo que el avión perdiera velocidad a altura mínima. “El loco” evitó el inminente tortazo, ¡maniobrando el avión desde la cabina delantera, cerrada por una capota de tela, guiándose sólo por los instrumentos!!!!!!

Con los dos Wright Cyclone acelerados a 2300 RPM, “el loco” soltó los frenos. El “Charrúa” arrancó a correr por la pista de hormigón, con la aviesa intención de dejar atrás





todo lo que no estuviera sujeto dentro del avión. Termos, mates, portafolios, herramientas... o gente. Nosotros dos, afortunadamente, estábamos bien sujetos a los asientos por los cinturones de seguridad. El mecánico, sentado en la tablita, no podía soltar las manos del mamparo trasero de la cabina. La aceleración nos apretaba contra los respaldos y se hacía difícil adelantar una mano para accionar un comando. Los 3400 caballos tiraban para adelante y la inercia tiraba para atrás. El 156 ganaba velocidad muy rápidamente, en una carrera corta y violenta.

Pronto las ruedas se separaron del hormigón y el avión comenzó la trepada, aumentando la velocidad al mismo tiempo. Cuando el estruendo de los motores parecía irse quedando atrás, en la cabina a nuestro alrededor estalló una violenta tormenta de aire polvoriento, arrastrando hacia arriba todas las basuras del piso, los papeles de adentro del portafolio de mapas, granos de arena, gorras y hasta cigarrillos que succionó de un paquete abierto en mi bolsillo. La puerta-tapa de la cabina se había desprendido de su marco y había desaparecido, arrastrada por el viento relativo, dejando un gran agujero en el techo.

La puerta en el techo de la cabina medía medio metro cuadrado. Los mecánicos la usaban para recorrer la parte superior del avión, en sus tareas de limpieza o inspección. Alguien la había dejado mal trabada, y ninguno de nosotros lo había advertido. Ese tipo de puerta-tapa se mantenía en su lugar con los pestillos trabados por el mecanismo de cierre manual.

En un segundo, el agujero del techo se tragó todo lo tragable, sopleteándonos de paso los ojos con polvo y mugres livianas.

El ruido del aire vibrando en los bordes del marco era ensordecedor. Los tres tripulantes quedamos casi cegados por el polvo que se nos introdujo en los ojos. Con el avión no muy seguro en el aire y los ojos empolvados, “el loco” reaccionó rápido y bien. Como pudo, en medio del escándalo del viento, le gritó al “Tigre” (que era el mecánico /ingeniero de vuelo—muy picado de viruela y bastante más que morocho):

-Dejá el tren abajo y ¼ de flaps.

Volvió a aumentar la potencia de motores que acababa de reducir, y me hizo señas a mí de: “micrófono”, para que me comunicara con la Torre de Control. Enseguida comprendí que “el loco” pretendía volver, para aterrizar lo más rápido posible. Era lo más razonable.

Antes de que yo pudiera alcanzar el “macro” micrófono de baquelita negra, por los auriculares que afortunadamente el “tornado de cabina” no había podido arrancarme, sonó la voz pachorrrienta del Torrero.

-156, me pareció ver pasar volando entre sus timones un objeto grande, que planeó y cayó al costado de la pista.

El “astuto y observador” operador de la torre de control, nos avisaba que habíamos perdido un pedazo de avión, por si nosotros no lo sabíamos.

Conseguí ubicar el micrófono que se había escapado de su percha, y contesté lo más rápido que pude:

-Carrasco, solicito autorización para circular por la izquierda y proceder a pista 36. El OVNI que usted vió, era el techo de la cabina, y ahora el 56 es convertible.

El torrero se despabiló y respondió alarmado:

-56, autorizado a circular por su izquierda. Si lo prefiere puede usar la pista 09. El viento es de los 40 grados 5 nudos. Por favor confirme pista.



En ese momento, mientras “el loco” viraba a la izquierda con el avión volando a 600 pies y lo más lento que se podía en esas condiciones, en el VHF sonó otra voz con tono mucho más enérgico:

-Fuerza Aérea 156, ¿usted declara emergencia?

Seguramente se trataba del Jefe de Torre que había tomado el micrófono para cubrir su responsabilidad. “El loco” soltó las palancas de los aceleradores, y desenganchando su propio micrófono habló con su más logrado tono de burla:

-Negativo Carrasco. Ahora que está más liviano, el avión vuela mucho mejor, y voy a proceder a la pista 36 circulando por la izquierda. 156.

Él era el responsable del avión y si declarábamos emergencia, el lío en que ya estábamos metidos iba a ser mucho peor. Además, volábamos un poco lento como para andar sobrevolando los eucaliptos del parque, que estaban adelante de la cabecera 09. Mi compañero era loco pero sabía lo que estaba haciendo.

Completamos el circuito y aterrizamos bastante bien, a pesar de las lágrimas y el tremendo ruido del viento en la cabina...

Cuando el avión ya estaba rodando lento como para salir de la pista, “el Tigre” me llamó la atención, señalándome la tapa de la cabina que estaba allí nomas, a unos metros del borde del hormigón, en una zona de pasto alto y tupido. Le grité al “loco” que parara el avión, y llamé a la Torre.

-Carrasco, desde aquí veo el objeto grande que se nos voló al despegar. Si usted me autoriza a detenerme y a bajar del avión en la posición actual, voy a recuperarlo y luego retorno a estacionamiento militar. 156.

-56 autorizado. Por el momento no tengo tránsito. Proceda a recuperar su techo y después puede rodar a estacionamiento militar. Buenas tardes 56.

El tipo sonaba un poco molesto. No le habría gustado el tono burlón del “loco”, o lo del OVNI...



Recuperamos la puerta, que afortunadamente estaba intacta y regresamos a estacionar el “Charrúa”. Por ese día teníamos más que suficiente.

“El loco”, como piloto, era responsable por no haber controlado que la dichosa puerta de la cabina estuviera asegurada. El mecánico de ese vuelo, que era el sargento a cargo de los mecánicos del Grupo, era doblemente culpable. Casualmente, el mecánico de avión del 56 estaba de licencia, y el hermano del “Tigre”, que era técnico de mantenimiento, estaba temporalmente sustituyéndolo. Probablemente el hermano había sido el que había dejado mal cerrada la traba.



Y por supuesto, yo, como copiloto, también era responsable por una mala inspección pre vuelo. Debía haber revisado el cerrojo de la tapa...

Todos bien culpables, sin excusas... pero con mucha suerte...

Con el avión estacionado, “el Tigre” ajustó la tapa en su lugar sin problemas, y después se arrimó a donde nosotros lo esperábamos. Creo que él estaba preparado para una buena relajada de su jefe directo.

“El loco” lo miró fijo un ratito, y le dijo sonriendo:

-Avisale a tu hermano que mañana voy a inspeccionar el avión. Que lo limpie con la lengua, porque lo voy a revisar con una lupa. Lo único que faltaba hoy en el piso de la cabina, eran trapos sucios y diarios viejos.

Eso fue todo. Mi compañero sabía de sobra que la culpa del incidente era de todos, no solo del que por un descuido había olvidado cerrar bien aquella tapa. Los que reparaban y mantenían los aviones volaban en ellos todos los días. Ellos también se arriesgaban.



Esa tarde seguíamos de suerte.

Cuando llegamos a Operaciones, allí no había nadie, y en el despacho del Mayor estaba un Capitán del Grupo que era de mi barrio y me conocía desde niño. El Capitán estaba sentado hablando por teléfono.

Colgó el tubo y nos miró riéndose:

-Ustedes dos tienen más culo que alma, dijo. El que llamaba era el torrero. Quería quejarse al “Petizo” de que ustedes, no solo perdieron el techo del 56 sobre la pista, sino que andan haciéndose los vivos por la radio. El tipo me decía: “mi Mayor”, se creyó que hablaba con aquel...

Habíamos tenido tanta suerte que el Mayor y el jefe de Operaciones, se habían ido de la Base juntos un rato antes a una reunión, y el Capitán estaba en ese despacho usando la máquina de escribir del Jefe.



En la fila de bombarderos sentenciados, el siguiente era el 150 “Guenoa”.

Dos años antes, ese avión ahora descuidado y sucio, volaba brillando al sol, al ras del agua frente a la costa de Rocha, simulando un ataque sorpresivo a la fortaleza de Santa Teresa.

Para eludir el imaginario radar de las imaginarias tropas enemigas acampadas en el Parque de la Fortaleza, volábamos a altura mínima sobre el océano.



El agua estaba apenas rizada por un viento moderado del sureste, y el sol alto en el cielo proyectaba un B-25 de sombra que nos acompañaba sobre el agua, como ladero fantasma, en formación con el “Guenoa”.

Ese día el piloto era yo. Mi socio, el “loco”, recostado en el otro asiento, comía un alfajor de merengue, llenando de migas blancas el piso de la cabina del 50, y su sacón de paño azul.

Es difícil estimar la altura exacta volando sobre el agua, lejos de cualquier referencia firme. La sombra que nos acompañaba me transmitía una falsa sensación de seguridad. Llevábamos unos cuantos minutos volando en esa actitud, cuando tocamos el agua.

Repentinamente, la hélice derecha pellizcó la cresta de una ola un poco más alta que las otras. El B-25 se sacudió con una fuerte guiñada a la derecha, y el golpe de la pala contra el agua retumbó en todo el avión. Fue como si hubiéramos atropellado un objeto sólido.

No recuerdo haber pensado en nada. Mis dos brazos, por su cuenta, casi arrancan el pequeño volante negro del comando con un violento tirón hacia atrás. El 150 que venía volando recto y horizontal a 220 millas, pegado a la superficie del mar, trepó como en una montaña rusa. Un pestaño más tarde, estábamos a 1000 pies de altura, y la velocidad había bajado a menos de 100 millas.

Mi compañero, sorprendido, solo atinó a exclamar :

-¿Qué haces, anormaaaaal ?!!

Se había incrustado en la nariz lo que quedaba del alfajor de merengue...

El pobre mecánico, que era un canario bonachón y tímido, tartamudeaba bajito atrás nuestro:

-la mier..., la mier..., la mierda ...

Tuvimos suerte ese día. Un P 51 al que le pasó lo mismo que a nosotros, terminó hundido en el lago de Rincón del Bonete, y su piloto muerto en el acto.



El 158 que era el tercero en la fila, había sido el avión en que yo había volado la tarde en que atacamos y hundimos mi bonita balsa construida para blanco de bombardeo unos meses antes, por orden del Jefe, el Mayor que se parecía a T.J., alias King Kong, el piloto del B-52 en Dr. Insólito.



Después venía el 162, el “Chaná”, que era el avión que me había hecho la jugarreta de pararse de manos apoyando en tierra, el domo de acero de abajo de la cola.

Ese domo era un saliente fijo a la estructura, ubicado allí para impedir daños en el fuselaje si un piloto un poco rústico, apuraba el despegue, o aterrizaba con la nariz demasiado alta.

Poco tiempo antes de ser dados de baja los B-25, algunos de ellos estaban estacionados sobre el pasto, atrás del área de los F 80, al costado del Hangar de Mantenimiento de la Base.

Un sábado de tarde en que yo estaba de guardia en Carrasco, se había presentado en la Base un Coronel del Ejército, que años antes había sido profesor de mi clase, en la EMA.

El Coronel venía acompañado de unos treinta alumnos del Liceo militar, y había coordinado para esa tarde una visita a las instalaciones.

Me tocó acompañarlos y mostrarle a los muchachos los talleres, las oficinas, y por supuesto, los aviones. El viejo profesor había sido muy generoso con mi tanda. Muchas veces una nota de 10 del Coronel, nos había salvado a algunos la licencia de fin de semana, gravemente amenazada por faltas disciplinarias diversas.

Me hice cargo de los treinta y pico de adolescentes hiperactivos y ruidosos, y los guíé por toda la Base en un tour que me dejó agotado.

Contesté cientos de preguntas, y atajé varias incursiones clandestinas a lugares prohibidos o riesgosos dentro de los talleres.





Algunos de los muchachos estaban decididos a ingresar en la Fuerza Aérea el año siguiente. Cuando llegamos donde estaban los B-25, uno de los futuros pilotos advirtió que el 162 tenía la puerta semi abierta. Me pidieron para verlo por dentro y no supe como negarme.

Subí por la escalerilla y les recomendé a los que me seguían, que fueran entrando en grupos de cinco o seis, porque adentro el lugar era muy reducido.

Me ubiqué en el asiento del copiloto, y les fui mostrando y comentando que era cada cosa, a los de cada grupo que se turnaban dentro de la cabina.

Repentinamente, el 162 se empezó a mover. Despacio fue levantando la nariz de plexiglás, apuntando al cielo, hasta que el domo de la cola se apoyó suavemente en la tierra.

El avión quedó posado en tres puntos, pero no se trataba de un tardío intento de volver a volar. Los chiquilines que ya habían pasado por la explicación mía en la cabina, en vez de bajar a tierra por donde habían entrado, habían descubierto el túnel que comunicaba con la parte trasera del avión, pasando sobre el compartimiento de bombas. Veinte robustos adolescentes amontonados tratando de meterse en la torreta de ametralladoras de cola, habían desequilibrado el B-25, que por entonces ya estaba con los tanques de nafta totalmente vacíos.

Por suerte para todos, no hubo nadie lastimado. El Coronel resolvió dar por terminada la visita inmediatamente. No querría arriesgarse a perder alguno de sus "hombres", a manos de la Fuerza Aérea... Nunca más lo volví a ver al Coronel.

Tal vez alguno de aquellos "chiquilines" efectivamente haya ingresado en la Escuela de Aeronáutica, y hoy sea un piloto retirado y aun recuerde al B-25 encabritado, y al ingenuo oficial que no tuvo en cuenta los riesgos de confiar en la cordura de los adolescentes.

El siguiente en la fila era el 163 "Arachán", el gemelo del 162.

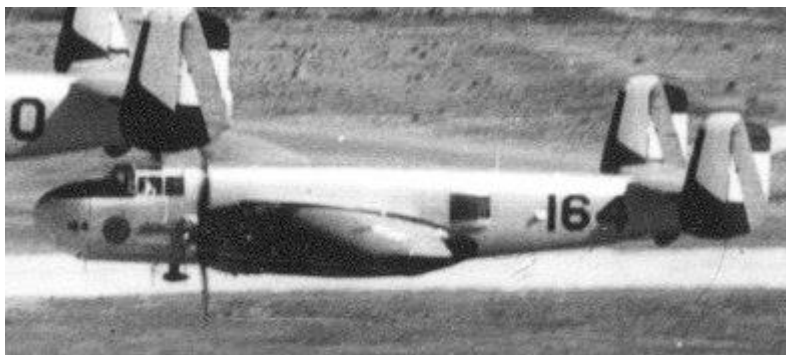
El 62 y el 63 eran los dos B-25 más parecidos entre sí, y los que se conservaban más originales.



Mantenían todos los blindajes en su lugar y las torretas superiores instaladas, como en sus tiempos de guerreros. Los asientos de los pilotos eran como sarcófagos egipcios sin la tapa. Unas cajas de acero de 3/8 de pulgada, construidas para atajar balas de ametralladora y esquirlas de metralla que impactaran desde atrás, salvando a los pilotos.



Y el 164, que era el único B-25H. Era el de la nariz chata y cerrada con aluminio en lugar de plexiglás. No era un típico bombardero. En el sitio donde en los demás modelos estaba el túnel para acceder al puesto del navegante /bombardero, el Modelo H llevaba un cañón.



Era un avión de ataque. Equipado con ese cañón y ocho ametralladoras .50 que apuntaban hacia delante, el B-25H había sido un enemigo formidable para los barcos japoneses. Fue el único en que nunca llegó a volar. Ni siquiera como observador.

El último era el 151, el “Yaro”.



Una mañana muy calurosa de enero, mi “socio”, “el loco”, me invitó a que lo acompañara en un tedioso vuelo de prueba en el 51, al que le habían hecho un trabajo en los carburadores y tenía que ser probado en vuelo.

Había que subir a 18000 pies y volar una hora y media sobre el aeródromo. Luego aterrizar y controlar el consumo recargando los tanques, para que el cálculo fuera exacto.

Una vez más me tocaría hacer de copiloto. No me pareció mala idea subir a refrescarme un poco a esa altura, donde la temperatura del aire iba a ser mucho más agradable. Las cabinas de los veteranos aviones, no se destacaban por ser muy herméticas. Siempre había alguna rendija que dejaba pasar aire fresco hacia los puestos de los pilotos. Ese día húmedo y tórrido, yo contaba con ello.

Los de mantenimiento habían hecho bien su trabajo. Los Holley funcionaban perfecto, y alcanzamos los 18000 pies cómodamente, sin usar los compresores.



Todo muy bien, pero la temperatura no era solo “un poco” más fresca. El aire estaba totalmente helado. El termómetro de tablero indicaba -50º centígrados. El “aire fresco” que se colaba por las rendijas de la nariz de plexiglás, era como cuchillos de hielo que traspasaban nuestros uniformes de verano.

Era inútil tratar de convencer a mi compañero de abandonar la prueba y bajar a aterrizar. Conociéndolo, estaba seguro que se iba a reír de mi poco aguante, por unos cuantos días. Había que soportar los pies insensibles y la nariz y orejas prontas para caerse a pedazos.

Cuando recién habíamos volado unos veinte minutos, sentí que el ruido de los motores no era el normal. Las agujas de los instrumentos de motor empezaron a sacudirse. Un motor primero y el otro después, las RPM caían en los tacómetros. Los dos Wright Cyclone sufrían un ataque de tos y las contra explosiones sacudían las aletas de capot cerradas.

-Me parece que se nos formó hielo en los carburadores, diagnosticó el “Tigre”, que volaba una vez más con nosotros. (El “Tigre” era un hombre valiente sin duda).

-Parecería que tenés razón, le respondió “el loco”:

-Falta como una hora para terminar la prueba, pero así no vamos a poder seguir volando.

Claro que no podíamos seguir volando. El pesado B-25, no estaba hecho para volar a vela, y mientras los técnicos analizaban los hechos y las posibles opciones, el “Yaro”, que era un avión maduro y sensato, ya había apuntado su nariz para abajo y descendía rápidamente, queriendo volver al clima de verano, en alturas más adecuadas para viejos guerreros en tiempos de paz.

A 7000 pies la temperatura era de unos muy agradables 20 grados, y los Holley, reconfortados, volvieron a hacer su trabajo. Los motores se estabilizaron y nosotros empezamos a recuperar la sensibilidad en los dedos de las manos. Los pies helados tuvieron que esperar un poco más.

Nunca entenderé como hay a quien le gusta ir volando a la Antártida. Son unos héroes.

La mañana siguiente a mi nostálgica recorrida por la fila de los condenados, la “línea muerta” (en ese caso el nombre del estacionamiento de aviones era literal), llegaron los chatarreros en un camión destartado, con sus herramientas y una plataforma de caños desarmable, para alcanzar la parte superior de sus futuras víctimas.

Inmediatamente empezaron con su odioso trabajo. Durante varios días cortaron, golpearon, agujerearon, aserraron y quemaron.

Fue un final triste y poco glorioso para unos magníficos aviones. Uno por lo menos tendría que haberse conservado como exponente de una etapa clásica de la aviación. Yo por supuesto hubiera elegido salvar al “Charrúa”.

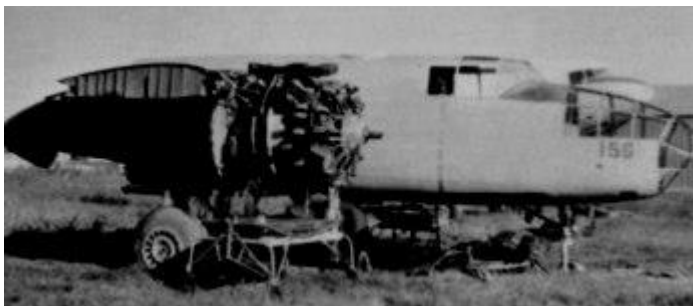
De entrada le expliqué, muy poco amablemente, al capataz del equipo de chatarreros, lo que se esperaba de ellos. No hubo problemas de ninguna clase. Supongo que el capataz, un italiano gordo y pelado, entendió enseguida que yo los odiaba a ellos y a su trabajo. Como se dice habitualmente, puso sus barbas en remojo. El sabía que estaba en mi territorio, y que yo lo podía incomodar bastante. El y sus



empleados no eran mala gente, no tenían ninguna culpa por lo que estaban haciendo. Pero mi odio no era ni racional ni justificado.

Pasaba todos los días por la escena del crimen, lo más rápido posible, para no ver demasiado. No me fue necesario intervenir ni una vez.

Un día, cuando trabajaban con el “Charrúa”, me decidí a pedirle al italiano que cortara un poco del techo del 156 sin destrozar la famosa puerta voladora, y me la guardara como recuerdo.



No sé para qué... El hombre cumplió el pedido, y yo conservé aquella pieza. Durante 45 años estuvo recostada a una pared en mi sótano. A pesar del tiempo transcurrido, me daba cierta tristeza ver ese pedazo de aluminio y acrílico, que era lo único que quedaba del que fuera un magnifico avión.

Resolví entregarla al Museo Aeronáutico, donde está actualmente. Se trata de la única pieza original que se conserva del B-25J FAU 156 “Charrúa”. Es un pedazo de aluminio con mucha historia. Está en buenas manos.

Aquellos siete últimos aviones guerreros, de la clase de los que fueron los primeros en enfrentar al enemigo de su país de origen, en una terrible guerra, que durante años volaron por todo nuestro cielo, luciendo la bandera de nuestro Artigas en sus altos timones gemelos, fueron destruidos por una cuadrilla de hombres que no tenían ni idea de lo que estaban haciendo.

Los que autorizaron ese final tan poco glorioso, sí que sabían. Tal vez no lo pudieron evitar.

Un final oscuro y triste para unos espléndidos aviones.

Humberto Arioni Jones



Publicado en Memorias del Tiempo de Vuelo www.pilotoviejo.com
en julio de 2008



más sobre los bombarderos B-25 Mitchell en la Fuerza Aérea Uruguaya:
www.pilotoviejo.com/b25mitchell.htm

más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:
www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:
www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Excepto indicación expresa el contenido, diagramado y edición de este libro, es de Pilotoviejo.

Ultima actualización: 14/04/2020

© Jorge Cobas González, 2020