

UNIVERSIDAD FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE POSGRADO EN HISTORIA

Luz Estefany Ramos Dolorier

“Mujeres dominando los aires”: participación femenina en la historia de la aviación civil y militar latinoamericana: revisando el caso de Perú del siglo XX.

Juiz de Fora

2024

Luz Estefany Ramos Dolorier

“Mujeres dominando los aires”: participación femenina en la historia de la aviación civil y militar latinoamericana: revisando el caso de Perú del siglo XX

Disertación presentada al Programa de Posgrado en Historia de la Universidad Federal de Juiz de Fora como requisito parcial para la obtención del título de Maestría en Historia. Área de concentración: Historia, Cultura y Poder.

Orientador: Prof. Dr. Leandro Pereira Gonçalves

Juiz de Fora

2024

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Ramos Dolorier, Luz Estefany .

"Mujeres dominando los aires": participación femenina en la historia de la aviación civil y militar latinoamericana: revisando el caso de Perú del siglo XX / Luz Estefany Ramos Dolorier. -- 2024. 127 p. : il.

Orientador: Leandro Pereira Gonçalves
Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História, 2024.

1. Historia de las Mujeres. 2. Aviadoras. 3. Fuerzas Armadas. 4. América Latina. 5. Aviación Militar-Civil. I. Pereira Gonçalves, Leandro, orient. II. Título.

Luz Estefany Ramos Dolorier

“Mujeres dominando los aires”: participación femenina en la historia de la aviación civil y militarlatinoamericana: revisando el caso de Perú del siglo XX

Disertación presentada al Programa de Posgrado en Historia de la Universidad Federal de Juiz de Fora como requisito parcial para la obtención del título de Maestría en Historia.
Área de concentración: Historia, Cultura y Poder.

Aprobada em 07/03/2024.

COMISIÓN EXAMINADORA

Prof. Dr. Leandro Pereira Gonçalves - Orientador
Universidad Federal de Juiz de Fora

Profa Dra Claudia Musa Fay
Pontificia Universidad Católica del Río Grande del Sur

Profa Dra Maria Inés Valdivia Acuña
Universidad de San Martín de Porres

Juiz de Fora, 01/03/2024.



Documento assinado eletronicamente por **Leandro Pereira Gonçalves, Professor(a)**, em 07/03/2024, às 13:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maria Inés Valdivia Acuña, Usuário Externo**, em 19/03/2024, às 12:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Musa Fay, Usuário Externo**, em 03/04/2024, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no Portal do SEI-U f (www2.ufjf.br/SEI) através do ícone Conferência de Documentos, informando o código verificador **1728443** e o código CRC **7C47B2B5**.

Dedico este trabajo a todas las mujeres que estuvieron comprometidas con esta investigación, cada información, cada escucha, cada conversación me ayudó mucho.

Dedico este trabajo a quienes me acompañan/ron en mi camino en mi formación como historiadora, mi mamá Pilar y mi querida abuela, Angélica.

AGRADECIMIENTOS

Fueron muchas las personas que estuvieron involucradas en la presente investigación. Desde el 2017, mis pasos por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú me permitieron conocer a quien fue mi jefe el Técnico FAP (r) Juan Villena Fernández; acercarme a la gran labor de difusión de la historia de la aeronáutica nacional por parte del gran general José Zlatar Stambuck, cuya pérdida nos apenó tanto, y trabajar con la excelente periodista Perla Baca Gálvez, quien siempre estuvo dispuesta a apoyar esta investigación y otros proyectos de rescate y visibilización de la historia de las mujeres en la Aviación y el espacio peruano.

Agradezco enormemente al Programa de Pos- graduación en historia de la Universidad Federal Juiz de Fora (UFJF), a mis profesores, coordinadores y particularmente, a mi asesor el Prof. Dr. Leandro Pereira Gonçalves por su guía y dedicación para con esta investigación. ¡Muchas gracias por todo el apoyo! Agradezco enormemente a la Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais – FAPEMIG, quien me brindó el apoyo financiero necesario para concretar esta investigación. Agradezco también a quienes fueron mis compañeros y colegas en dicha institución: Emanuel, Antonio, Axel y Medalit, con quienes compartimos miles de anécdotas, el inicio de muchos sueños y el logro de algunas metas como historiadores e historiadoras en formación.

Enorme es el agradecimiento a las mujeres que estuvieron involucradas en esta investigación: Andrea Saavedra, Beatriz Vargas Herrera, Alicia Mabel Reynoso, Rosa Maria Vargas, Gladys Santillana, Dina Rincón, Martha Wong, Maritza Berrocal-Tito, Emperatriz Ludeña Mora y Maritza Ameria Rivas. Mi eterno agradecimiento.

Por supuesto, agradezco a mis profesores villarrealinos, quienes hoy son grandes colegas y referentes: María Inés Valdivia, Yobani Mikel Gonzales, Juan Fuentes Sánchez, Magdalena Chocano, Luz Apaza, Katy Bravo, Germán Peralta, Carlos Flores Soria. Un muy merecido agradecimiento va para mi asesor de tesis, Dr. Leandro Pereira Goncalves por todo el apoyo brindado durante mi estadía en Juiz de Fora (BR) y toda su asesoría hasta la culminación de este estudio. Muito obrigada, professor, por tudo.

De la misma manera, van las gracias a mis colegas historiadoras peruanas quienes, en las diferentes pláticas acompañadas de café, me motivaron a no quedarme en el camino: Yenisa Guizado, Rosa Huayre, Gabriela Adrianzen García Bedoya y Paloma Rodríguez. Muy agradecida. De manera particular, agradezco enormemente a dos colegas y amigos Yobani Maikel Gonzales Jauregui y Leonor Cecilia Pinto por su hospitalidad, orientación, acompañamiento y apoyo durante toda mi estadía en Juiz de Fora. En resumen, agradecida con

todas las personas que me acompañaron en estos años de la maestría, tanto a mis amistades que hice en Brasil y mis amistades peruanas que aún en la distancia me siguieron acompañando.

RESUMEN

Esta disertación tiene como propósito explorar una serie de similitudes y desigualdades en el proceso de la inserción femenina en las fuerzas aéreas de América Latina y particularmente, del Perú, entre 1975 y 1982. Desde los inicios del siglo XX, ha habido mujeres pioneras en la aviación en diferentes países de América Latina y Norteamérica. Entre ellas: Amelia Earhart, Ada Leda Rogato, Mirta Vanni, Amelia Celia Figueredo de Pietra, Violeta Guirola de Avila, Thereza Di Marzo, Amelia Villa de la Tapia, Anésia Pinheiro, y otras. Estas mujeres rompieron con el estereotipo de género de las profesiones para hombres y profesiones para mujeres, haciéndose visible su participación como aviadoras, encontrándose en primera línea. Ello marcó un precedente histórico importante para que diversos países latinoamericanos presenciaran el surgimiento de una imagen femenina representativa y moderna en sus instituciones armadas. Este trabajo se sustenta en los fundamentos teóricos de la historia de las mujeres. En él, se erigirán las bases históricas que delinearán la presencia de mujeres aviadoras en Perú durante el periodo que abarca desde 1975 hasta 1982. El propósito subyacente es aportar, desde la perspectiva de la disciplina histórica, elementos analíticos que contribuyan a subsanar las deficiencias existentes en la historiografía relacionada con este tema específico.

Palabras Clave: Historia de las Mujeres; Aviadoras; Fuerzas Armadas; América Latina; Aviación militar-civil

RESUMO

Esta dissertação tem como objetivo explorar uma série de semelhanças e desigualdades no processo de inserção feminina nas forças aéreas da América Latina e, particularmente, do Peru, entre 1975 e 1982. Desde o início do século XX, houve mulheres pioneiras na aviação em diferentes países da América Latina e América do Norte. Entre elas: Amelia Earhart, Ada Leda Rogato, Mirta Vanni, Amelia Celia Figueredo de Pietra, Violeta Guirola de Avila, Thereza Di Marzo, Amelia Villa de la Tapia, Anésia Pinheiro, e outras. Estas mulheres romperam com o estereótipo de gênero das profissões para homens e profissões para mulheres, tornando-se visíveis como aviadoras, estando na linha de frente. Isso marcou um importante precedente histórico para que diversos países latino-americanos presenciassem o surgimento de uma Imagem feminina representativa e moderna em suas instituições armadas. Este trabalho se sustenta nos fundamentos teóricos da história das mulheres. Nele, serão estabelecidas as bases históricas que delineiam a presença de mulheres aviadoras no Peru durante o período que vai de 1975 a 1982. O propósito subjacente é fornecer, a partir da perspectiva da disciplina histórica, elementos analíticos que contribuam para corrigir as deficiências existentes na historiografia relacionada a este tema específico.

Palavras-chave: História das Mulheres; Aviadoras; Forças Armadas; América Latina; Aviação civil-militar

ABSTRACT

This dissertation aims to explore a series of similarities and inequalities in the process of female insertion in the air forces of Latin America and particularly in Peru, between 1975 and 1982. Since the beginning of the 20th century, there have been pioneering women in aviation in different countries in Latin America and North America. Among them: Amelia Earhart, Ada Leda Rogato, Mirta Vanni, Amelia Celia Figueredo de Pietra, Violeta Guirola de Avila, Thereza Di Marzo, Amelia Villa de la Tapia, Anésia Pinheiro, and others. These women broke the gender stereotype of professions for men and professions for women, making their participation as aviators visible, finding themselves on the front line. This marked an important historical precedent for various Latin American countries to witness the emergence of a representative and modern female image in their armed institutions. This work is based on the theoretical foundations of women's history. In it, the historical foundations that outline the presence of female aviators in Peru during the period from 1975 to 1982 will be erected. The underlying purpose is to provide, from the perspective of the historical discipline, analytical elements that contribute to correcting the existing deficiencies. in the historiography related to this specific topic.

Keywords: History of Women; Aviators; Armed Forces; Latin America; military-civil aviation

LISTA DE ILUSTRACIONES

Imagen 1: Juan Bielovucic junto a su avión biplano Voisin Frères en Francia (1910)	52
Imagen 2: Año de ingreso de la mujer en las fuerzas armadas en América Latina.	76
Imagen 3: Personal femenino de Grumetes. Se incorporó primer contingente	83
Imagen 4: Fotografía de mujer paracaidista al realizar salto libre.....	87
Imagen 5: Anésia Machado, sobrina del General Pinheiro Machado, posa con su instructor, el teniente Reynaldo Gonçalves, en las instalaciones de la Escuela de Aviación Curtiss, en el aeródromo de Indianópolis.	99
Imagen 6: Formación de las primeras alumnas del Cuerpo Femenino de la Fuerza Aérea Brasileira, integrantes de la primera promoción “Anésia Pinheiro Machado” (1982)	101
Imagen 7: Integrantes del Batallón femenino de la Fuerza Aérea del Perú en la Parada Militar 1981.....	105
Imagen 8: Batallón femenino de la Fuerza Aérea del Perú - Promoción de 1981	106
Imagen 9: Nota periodística de la Revista Aviación, julio de 1975.	111

LISTA DE SIGLAS

CAEM – Centro de Altos Estudios Militares

FAA – Fuerza Aérea de Argentina

FAC – Fuerza Aérea de Chile

FAP – Fuerza Aérea del Perú

FF.AA. – Fuerzas Armadas

GOB CH – Gobierno de Chile

IEHAP – Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú

MAP – Ministerio de Aeronáutica del Perú

MGP – Marina de Guerra del Perú

MINDEF – Ministerio de Defensa

PNP – Policía Nacional del Perú

RAF – Royal Air Force

WRAF – Women's Royal Air Force

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	3
1. INTRODUCCIÓN	12
1.1. ACCESO AL TEMA DE INVESTIGACIÓN	14
1.2. REFERENCIAS TEÓRICAS	15
1.3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	20
1.4. FUENTES Y ESTRUCTURA DEL TEXTO	21
2. LAS MUJERES EN LA AVIACIÓN EN AMÉRICA LATINA SIGLO XX.....	23
2.1. PIONERAS EN LA AVIACIÓN LATINOAMERICANA Y MUNDIAL.....	25
2.1.1. <i>Pioneras desde los inicios de la aviación mundial.....</i>	<i>26</i>
2.2. PIONERAS DE LA AVIACIÓN CIVIL Y MILITAR EN AMÉRICA LATINA	33
2.2.1. <i>Hermelinda Urvina – Ecuador (1905 -2008).....</i>	<i>33</i>
2.2.2. <i>Berta Zerón – México (1924- 2000)</i>	<i>34</i>
2.2.3. <i>Margot Duhalde – Chile (1920 – 2018).....</i>	<i>35</i>
2.2.4. <i>Mirta Vanni - Uruguay (1924 - actualidad).....</i>	<i>36</i>
2.2.5. <i>Joana Martins Castilho D’alessandro - Brasil (1924 - 1991)</i>	<i>37</i>
2.2.6. <i>Thereza De Marzo - Brasil (1903-1986).....</i>	<i>38</i>
2.2.7. <i>Anésia Pinheiro Machado Brasil – (1904 - 1999).....</i>	<i>39</i>
2.3. LA AVIACIÓN MILITAR Y CIVIL LATINOAMERICANAS. XX.....	41
2.3.1. <i>Origen y Desarrollo de La Aviación Civil Y Militar</i>	<i>41</i>
2.3.2. <i>Desarrollo de la aviación militar</i>	<i>44</i>
2.3.3. <i>Aviación militar latinoamericana (1900-1914).....</i>	<i>44</i>
2.4. LA AVIACIÓN CIVIL Y MILITAR EN EL PERÚ (1960 - 1980)	46
2.4.1. <i>El origen hasta los años 50.....</i>	<i>47</i>
2.4.2. <i>Liga Peruana Pro-Aviación</i>	<i>51</i>
2.4.3. <i>Aeroclub del Perú.....</i>	<i>55</i>
2.4.4. <i>La Guerra del 41</i>	<i>57</i>
2.4.5. <i>La aviación militar desde 1950.....</i>	<i>57</i>
2.4.6. <i>Ministerio y ministros de Aeronáutica del Perú (1941-1987).....</i>	<i>59</i>
2.4.7. <i>La Aviación durante el Gobierno Revolucionario de las FF. AA.....</i>	<i>62</i>
3. EL INGRESO DE LAS MUJERES EN ESPACIOS MILITARES EN AMÉRICA LATINA S. XX.....	66
3.1. LAS MUJERES EN LAS FUERZAS ARMADAS EN LATINOAMÉRICA, S. XX..	73
3.2. LAS MUJERES EN LAS FUERZAS ARMADAS DEL PERÚ (1960-1980).....	79
3.3. ANTECEDENTE: MUJERES PARACAIDISTAS MILITARES DEL PERÚ (1975)	85

4. LAS MUJERES EN LA FUERZA AÉREA EN AMÉRICA LATINA (1960-1980)....	91
4.1. INSERCIÓN DE LAS MUJERES EN LA FUERZA AÉREA LATINOAMERICANA, S. XX	92
4.2. INCORPORACIÓN DE LAS MUJERES EN LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ (1960-1980).....	101
4.3. REPRESENTACIÓN DE LA IMAGEN FEMENINA EN LA REVISTA AVIACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ (1960-1980)	107
4.3.1. <i>Pioneras de la aviación civil y militar en el Perú</i>	109
4.3.2. <i>Balance hemerográfico de la revista Aviación (1960-1976)</i>	109
5. CONCLUSIONES.....	113
6. REFERENCIAS.....	115
ARCHIVOS	115
FUENTES.....	115
FOTOGRAFÍAS.....	115
LEGALES.....	116
HEMEROGRÁFICAS.....	116
ENTREVISTAS	116
BIBLIOGRAFÍA.....	117

1. INTRODUCCIÓN

Los hombres estaban convencidos de que ellos eran los únicos que podían hacer las cosas. No es culpa de ellos tampoco. A nosotros las mujeres siempre nos miraron en menos y ahora recién se están dando cuenta que somos iguales o incluso mejores.

Margoth Duhalde Sotomayor (2017)¹

Desde los inicios de siglo XIX, el relato de los grandes héroes y personajes en la historia han estado completamente relacionados a los hombres. Durante siglos, la figura de las mujeres ha estado en total anonimato e invisibilizada por la historiografía. Fue recién con el surgimiento de la Escuela de los Annales (1929) en Francia, que expone a las mujeres como sujetos históricos. Bien lo comentaba Michell Perrot, una de las más grandes historiadoras francesas del siglo XX y pionera en los estudios de historia de las mujeres en Francia.

La historia de las mujeres cambió. En sus objetivos de estudio, en sus puntos de vista. Empezó por una historia del cuerpo y de los roles privados para llegar a una historia de las mujeres en el espacio público de la ciudad, del trabajo, de la política, de la guerra, de la creación. Empezó por una historia de las mujeres víctimas para llegar a una historia de las mujeres activas, en las múltiples interacciones que originan los cambios. Empezó por una historia de las mujeres para convertirse más precisamente en una historia del género, que insiste sobre las relaciones entre los sexos e integra la masculinidad. Expandiendo sus respectivas espaciales, religiosas y culturales. (PERROT, 2008, p.16-17)

De esta manera, y con el surgimiento de esta corriente historiográfica, salió a la luz la historia de mujeres que estuvieron silenciadas por siglos, muchas de ellas cumpliendo roles de poderío, grandes soberanas, grandes reinas, cumpliendo roles políticos, sociales y, sobre todo, económicos, en diferentes contextos históricos. Incluso, gracias a las recientes investigaciones antropológicas de Wall-Scheffler², las mujeres también cumplían los roles de caza, una actividad que, según las diferentes teorías de los primeros pobladores, relegaban a las mujeres a los roles domésticos y de crianza.

¹ GOBIERNO NACIONAL DE CHILE. Biografía Margot Duhalde Sotomayor. **Biblioteca Nacional de Chile**. Chile. 14 de julio de 2022. Disponible en: <https://www.bibliotecanacional.gob.cl/noticias/margot-duhalde-sotomayor>

² MONTEJO, Erika. Mujeres cazadoras: las primeras homínidas también practicaban la caza como los hombres. **National Geographic España**. España. 04 de julio del 2023. Acceso en: <https://www.ngenespanol.com/historia/mujeres-cazadoras-las-primeras-hembras-practicaban-la-caza-como-los-hombres/>

Vemos pues, que la historiografía estuvo escrita desde una mirada masculina, patriarcal, en la que solo y exclusivamente se daba mayor relevancia a figuras masculinas, relegando a las mujeres y otras clases sociales, “*la historia de los otros*”. Fue justamente con el surgimiento de esta corriente, que hubo mayor preocupación y estudio sobre esa historia de “los otros”, los “subalternos”, la historia de aquellos personajes que no fueron nombrados.

Como hace mención Joan Scott, una reconocida e importante historiadora estadounidense que, desde la publicación de su artículo llamado “el género como una categoría útil de análisis histórico” repercutió en el campo historiográfico y en debates interdisciplinarios.

La invisibilidad de las mujeres en este libro no es el resultado de su ausencia de los rasgos de los historiadores en ejercicio, ni de los miembros activos de la AHA; su invisibilidad deriva directamente del supuesto de que la figura universal masculina (hombre blanco y anglosajón) puede ser utilizada para tipificar al sujeto histórico, y que quienes sean diferentes de esta son insignificantes y menos importantes, porque esta figura los representa y a la vez los excluye. (SCOTT, 1990, 234).

Por tal motivo, este silenciamiento fue producto de la figura universal masculina; las mujeres no podían ser heroínas, no podían ser reinas, solo y exclusivamente se encontraban en el hogar, en labores de crianza, labores de cuidado y atención. Siguiendo esta línea, Perrot (2008) menciona un punto que consideramos importante para la presente investigación:

Porque se las ve poco, se habla poco de ellas. Y esta es una segunda razón de silencio: el silencio de las fuentes. Las mujeres dejan pocas huellas directas, escritas o materiales. [...] Ellas mismas destruyen, borran sus huellas porque creen que esos rastros no tienen interés. [...] En cuanto a los observadores o a los cronistas, hombres en su gran mayoría, les prestan una atención reducida o guiada por estereotipos. (PERROT, 2008, p.19)

De la cita anterior, se deduce que no se trata de que las mujeres no estuvieran presentes en ciertos acontecimientos históricos, sino que sus nombres no eran relevantes para estos primeros cronistas o relatores. No era relevante mencionar que existió un gran contingente femenino que participó en la gesta independista peruana, no era relevante mencionar que mujeres de clase media alta, brindaron ciertos aportes y donaciones monetarias para continuar con la guerra del Pacífico, y así, sucesivamente.

Por lo tanto, fueron las propias investigadoras e historiadoras quienes rescataron la imagen de estas grandes mujeres que fueron silenciadas; ahondaron en archivos, rescataron correspondencia, relevaron sus diarios personales, testimonios y anécdotas familiares y, sobre todo, rescataron parte de su acervo personal guardado y resguardado por sus familias, de generación en generación.

1.1. ACCESO AL TEMA DE INVESTIGACIÓN

A partir de 2015, durante la realización de las prácticas pre y profesionales en el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, que se encarga de investigar y difundir la historia aeronáutica de la aviación nacional e internacional, que surgió ese interés por la aviación. Con el pasar del tiempo, surgió en mí esta interrogante ¿Dónde estaban las mujeres aviadoras? ¿Acaso no existieron mujeres en las fuerzas aéreas del Perú?

Existen libros importantes que tratan la aviación peruana: *La Aviación en el Perú*³, escrito por Alberto Fernández Prada Effio; *La Historia de la Aeronáutica*⁴, de Carlos de La Jara; *Narraciones de Aviadores*⁵, por el Teniente General FAP José Zlatar Stambuk; *El Último Decolaje*,⁶ por el Teniente General FAP Ernesto Burga Ortiz y el Mayor General FAP John Gottfried Silva, entre otros textos. Sin embargo, existían limitadas y breves publicaciones explícitamente acerca de las mujeres aviadoras o la participación de las mujeres en la aeronáutica peruana.

Esa fue una de mis primeras preocupaciones y, con las interrogantes ya formuladas inicialmente, tomé el camino de la investigación sobre aquellas mujeres. En esos momentos ya había conocimientos acerca de dos pioneras de la aviación: Carmela Combe e Inés Thomann, pero, recién en 2018, se ofreció un reconocimiento realizado por el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables a Carmela Combe por su título como la primera aviadora civil peruana. Sin embargo, había un vacío historiográfico que va desde la presencia y hazañas de cada una de las aviadoras, hasta el año 1996, año en el

³ FERNÁNDEZ PRADA, F. **La Aviación en el Perú**, 1966.

⁴ DE LA JARA Carlos coronel FAP. **História Aeronáutica del Perú**, Tomo I, Ausonia. Lima, 1975.

⁵ ZLATAR STAMBUK, J. **Narraciones de aviadores**. Institutos de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, 2004.

⁶ BURGA ORTÍZ, TTG FAP E. & GOTTFRIED SILVA, MAG FAP J. **El Último Decolaje**. Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, 2015.

que fue promulgada la Ley n°26628, con la que se otorga el acceso legítimo de las mujeres a las instituciones armadas del Perú.

Es importante mencionar que el ingreso de estas mujeres entre los años 60 y 80, marcan un periodo histórico importante, puesto que, para esas épocas, el Perú estaba en un periodo conocido como Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, liderado inicialmente por Juan Velasco y, posteriormente, por Francisco Morales Bermúdez. La figura de Velasco es conocida en la historia social y política peruana y Latinoamericana, por la ejecución de la Reforma Agraria que, sin duda alguna, marcó un hito en nuestro país.

El ingreso de estos primeros grupos de mujeres a los espacios militares fue una novedad, transgresor y moderno para la época. Sin embargo, la permanencia de estas mujeres en dichas instalaciones no perduró. Como se explicará a lo largo de esta investigación, las Fuerzas Armadas no estaban completamente preparadas para el ingreso femenino a sus tropas, ni mucho menos se pensó en su presencia a largo plazo. Según las entrevistas realizadas, muchas de ellas debían realizar algunos trucos y desarrollar destrezas para ser seleccionadas por las instituciones; incluso, de una u otra manera, el espacio de convivencia entre hombres y mujeres fue llevadero hasta cierto punto, pero existen algunas excepciones.

Por lo tanto, esta investigación propone visibilizar y explicar la inserción de las mujeres aviadoras militares en la Fuerzas Aérea del Perú, un campo dominado por hombres, en el contexto histórico de 1975 a 1982. a) Se analizará el contexto histórico social, político y económico de Perú entre los años 1975 a 1982. b) Se examinará la presencia de las mujeres en las instituciones armadas en América Latina. También, c) se busca conocer la participación femenina en el registro de los acontecimientos históricos de la aviación nacional de Perú en el siglo XX, d) identificar las diferentes barreras y retos que encontraron las mujeres al insertarse en dichos espacios militarizados de dominación masculina, y finalmente, e) se pretende reconstruir la historia de las mujeres aviadoras en la Fuerza Aérea y las identidades que se fueron forjando en el Perú.

1.2. REFERENCIAS TEÓRICAS

Actualmente la presente línea de investigación es poco explorada por la historiografía peruana. Sin embargo, existen otras propuestas e hipótesis desarrolladas por investigadoras de Latinoamérica. Cabe destacar que en su mayoría son producciones

historiográficas brasileiras, argentinas, que se han considerado importantes para dar inicio con dicha investigación.

Los trabajos publicados por la Dra. Claudia Musa Fay⁷son, a nuestra percepción, algunos de los fundamentales para el presente proyecto, puesto que visibiliza y desarrolla la inserción de las mujeres en la aviación civil brindando información acerca del modo en que las aerolíneas que fueron creándose en Brasil permitieron dar espacio laboral a las mujeres de inicios del siglo XXI, ocurriendo en 1988 el ingreso de las mujeres a la aviación civil, empezando con su formación. En sus trabajos, trata de dar aquella respuesta al porqué en la aviación aún la presencia de las mujeres sigue siendo en porcentaje muy bajo, pese a que, en el registro histórico de la aviación brasileira, también ellas estuvieron presentes.

También, explica los diferentes prejuicios de la época y trabas por su condición femenina en una sociedad en la que han estado relegadas a espacios domésticos y de cuidado, a no ser vistas como actoras en conflictos bélicos o liderando batallas. Fue recién en 2010 que se mostró un creciente porcentaje en la licencia de mujeres pilotos, siendo en 2013 la formación de la primera mujer piloto en la especialización de caza en una compañía área brasileira. Ello marcó un precedente histórico importante para aquellas mujeres que se insertan al ámbito laboral de la aviación civil.

Continuando, en el estudio titulado *Mulheres no mundo da aviação: quem são elas* (2019)⁸, realiza un análisis diferenciado sobre aquellas pioneras en la aviación mundial, los retos que enfrentaron por causa de los estereotipos sociales de dicho siglo sobre la condición femenina en ciertos espacios fuera del ámbito privado y, particularmente, a la resistencia que aún persiste del campo de la aviación al ingreso y permanencia de las mujeres en su condición de mujeres/piloto o mujeres/militares. Evidentemente, la investigación va más acorde con el tiempo histórico de la mitad del siglo XX hasta la actualidad, considerando que los datos que ella brinda son necesarios para evidenciar las claras diferencias de género con que son arrastradas las mujeres al

⁷ FAY, Cláudia Musa; DE OLIVEIRA, G. G. As mulheres que vestem terno x as mulheres que vestem saias”. **Anais do Fazendo Gênero** 8-Corpo, Violência e Poder, 2008; FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, G. G. As mulheres na aviação brasileira. **Seminário Internacional Fazendo Gênero**, vol. 10, p. 1-9, 2013; FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães. **Voando Alto: Homens e mulheres dividindo a cabine de comando**. Encontro de memórias, 2018; FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. Pilotos e comissários: profissão de homem e profissão de mulher. Em **VIII Congresso Iberoamericano de Ciência, Tecnologia e Gênero**, p. 1-12, 2010.

⁸ BERTULUCCI, Sandra Fabiola Estigarribia Salinas, et al. **Mulheres no mundo da aviação: quem são elas?** 2019.

insertarse en dicho espacio, y ciertas barreras en términos de acceder a derechos laborales que ya poseen los varones.

Destacan los trabajos de Giovanna Pansera, Hugo Santos, Patricia Rezende, Jullyana Almeida, Gabriela de Lima, Claudia Musa Fay, Geneci Oliveira, Marina Santos, Maria Rocha Countinho, Marilia Silva, Silvia Veronese y Cristiane Baquim. Los temas que abordan dichos trabajos están relacionados con los grados institucionales que las mujeres en el desarrollo de los años han obtenido y con la manera de desempeñarse al enfrentar los estereotipos de géneros.

De la misma manera, el texto *Mulheres na Aviação: participação das mulheres no mercado aeronáutico*⁹, visibiliza la presencia de las mujeres en la aeronáutica como mercado laboral, explicando su condición de “piloto/mujer”. También, explica la historia de las mujeres pioneras en la aviación y, posteriormente, explica el avance progresivo del ingreso de mujeres pilotos a diferentes aerolíneas del mundo. Realiza un estudio comparativo entre el mercado laboral aeronáutico estadounidense y el del Brasil, rompiendo con la construcción cultural de las profesiones exclusivas para hombres y que las mujeres son relegadas a espacios domésticos.

En *Mulheres e Forças Armadas: uma análise da participação feminina nas forças armadas brasileiras*¹⁰, se expone la hipótesis respecto a que la inserción femenina en las instituciones armadas se produjo, también, por un impulso de Organización de las Naciones Unidas que declaró el año 1975 como el Año Internacional de la Mujer. Todo ello, debido a las repercusiones de los movimientos feministas que ya se hacían latentes en diferentes partes del mundo. Las manifestaciones de esta generación de feministas reclamaban el voto femenino y, sobre todo, que la mujer fuera vista en roles fuera del espacio privado.

Un punto importante de mencionar es que, en dicho texto, se explica la relación entre la masculinización que va a sufrir el cuerpo femenino al internarse en dicho espacio militar (vestimenta, postura, conducta) y la feminización que van a sufrir las instituciones armadas al abrir el ingreso femenino. Todo ello, también, va a arrastrar una serie de pensamientos/prejuicios conservadores y machistas propios de un espacio predominantemente masculino y de los diferentes retos, que, hasta la actualidad, las

⁹ STAFLEU, Hélder Furtado. **Mulheres na aviação**: participação das mulheres no mercado aeronáutico. Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual, 2019.

¹⁰ DANTAS, Stela da Rocha de Medeiros. **Mulheres e forças armadas**: uma análise da participação feminina nas Forças Armadas Brasileiras, 2018.

mujeres deben enfrentar en dichas instituciones militares. Siendo puntos necesarios para nuestra investigación.

Para complementar, el texto *O Sonho feminino de Ícaro. A educação das pioneiras da aviação militar brasileira na Academia da Força Aérea*¹¹ explica detenidamente y con detalles el entrenamiento, formación y educación que recibió la primera promoción de mujeres en la Academia Fuerza Aérea Brasileira (AFA) correspondiente al año 2003 hasta el 2007, permitiendo conocer de manera más interna el entrenamiento e instrucción, las cuales fueron desempeñadas por este primer grupo, siendo decisión del comandante de aeronáutica.

Una de las conclusiones que brinda el autor está relacionada con la experiencia de esta primera promoción de mujeres que ingresaron al AFA. La apertura del ingreso femenino no fue un proyecto que se estructuró previamente para recibir a dichas mujeres, sino que, con el pasar del tiempo y a medida que iban avanzando en su preparación, las modificaciones y reglamentos se fueron adaptando (BAQUIM, 2008). Ello se va a evidenciar a lo largo de la presente investigación, en que la mayoría de estos primeros proyectos de inserción femenina en instituciones armadas, no fueron proyectos pensados en función de una reestructuración del sistema interno militar, sino que, con la pertinente legislación, años después de los 90, los cambios y modificaciones van a hacer mucho más profundas y con miras a mayor igualdad.

Asimismo, la investigación *Mulheres, direitos e eficácia militar: o estado do debate*¹² brinda reflexiones en torno a las diferencias físicas, psicológicas y los estereotipos de género que pueda haber sobre la imagen femenina en el mundo militar. La dicotomía de hombre símbolo de fuerza y de mujer símbolo de debilidad, va a repercutir en la mentalidad de aquellos militares tradicionalistas que se opusieron/oponen al ingreso femenino a dichas instituciones armadas, considerando que su presencia no aportaría a la institución, y, es más, calificándolas como distracción para los cadetes. Dicho texto, va a intentar derribar en base de investigaciones psicológicas, científicas, históricas y estadísticas sobre las supuestas diferencias entre hombres y mujeres dentro de los espacios operativos de combate. (CARREIRAS, 2013)

¹¹ BAQUIM, Cristiane. **O sonho feminino de Ícaro: a educação das pioneiras da aviação militar brasileira na Academia da Força Aérea.** Universidade Federal de São Carlos, 2008.

¹² CARREIRAS, Helena. *Mulheres, direitos e eficácia militar: o estado do debate.* **Revista militar**, n°5, 2013, p. 477-495.

En el caso peruano, la historiografía ha sido muy limitada, hay producciones bibliográficas institucionales y académicas que contribuyen con la visibilización histórica de las mujeres en las instituciones armadas. Uno de los trabajos que marca un precedente histórico importante es el libro *La aviación Civil en el Perú*¹³, obra escrita por Fernando Lévano Castillo, Yobani González Jáuregui y María Inés Valdivia Acuña, destacados historiadores e investigadores que han profundizado en la temática de investigación sobre aviación y aeronáutica nacional.

Entre los trabajos a destacar mencionamos a las investigaciones de la Dra. Claudia Rosas, quien explora la presencia de las mujeres en las guerras de la independencia: liderando, brindando donaciones económicas, asistiendo a los enfermos y en acciones militares, mujeres de diferente estrato social, posición económica, origen étnico y procedencia regional.

Por otro lado, los escritos de la Dra. Magally Alegre Anderson¹⁴, exploran el uso del uniforme militar en las primeras décadas de la República temprana, difundiendo la figura de Manuela Saénz y Francisca Zubiaga. La utilización de este uniforme se convirtió en símbolo de rebeldía y disrupción del orden social a elemento totalmente masculino, puesto que este era un elemento para distinguirse entre los civiles que pertenecían al cuerpo armado. Las autoridades de tal época buscaban limitar la participación política de las mujeres en los espacios públicos, puesto que buscaban reforzar la noción de virilidad que se asocia con el uso del uniforme militar. Llegando incluso a ser peligroso, puesto que podría evitar que otras mujeres fueran atraídas por la vida militar. Dicha investigación es una propuesta y línea de investigación poco profundizada por la historiografía peruana.

Seguidamente, en el caso de la presencia de las mujeres en espacios militares durante la segunda mitad del siglo XIX, las investigaciones recientemente publicadas, han abierto debates que aún continúan vigentes sobre la participación de las mujeres mal llamadas “rabonas”, mujeres de diferentes estratos sociales, mujeres líderes, entre otras que participaron en la Guerra del Pacífico (entre Perú, Chile y Bolivia).

Por último, en el caso particular de la difusión de la presencia femenina en la Fuerza Aérea del Perú, es importante mencionar los escritos de la periodista Perla Baca

¹³ LÉVANO CASTILLO, Fernando; GONZÁLES JÁUREGUI, Yolani; VALDIVIA ACUÑA, María Inés. **La aviación civil en el Perú**. Universidad Alas Peruanas, 2013.

¹⁴ ALEGRE, M. Vestida de libertad. Mujeres en traje militar durante la República temprana. **Mujeres de armas tomar**. La participación femenina en las guerras del Perú republicano, 2021, p. 179-195.

Gálvez,¹⁵ quien es redactora de la revista *Aviación FAP*. Ella ha elaborado y publicado biografías e importantes hazañas de las pioneras en la aviación y, luego de 1996, respecto de mujeres militares que han destacado en las especializaciones aeronáuticas peruanas.

Por lo tanto, los escritos académicos han permitido no solo dar a conocer un tema poco abordado por la historiografía peruana, sino también la reconstrucción histórica de aquellas primeras promociones de mujeres en insertarse en un espacio militar predominantemente masculino, quienes desearon desempeñar su rol como mujeres militares sin perder su identidad y el servicio a su patria y, finalmente, contribuyen con la búsqueda de reconocimiento histórico institucional que todas estas mujeres merecen, puesto que su presencia marca un hito histórico importante para la Fuerza Aérea del Perú.

1.3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Como metodología en esta investigación, se llevaron a cabo entrevistas semiestructuradas, basadas en un conjunto previo de preguntas generales, pero con flexibilidad para permitir a las entrevistadas responder según consideraran apropiado. Se entrevistaron en total a nueve mujeres militares en retiro que formaron parte de las Fuerzas Armadas del Perú, cinco de ellas de la escuela de paracaidismo militar, dos de la Fuerza Aérea, una de la Marina de Guerra, una historiadora del arte y curadora peruana, y una enfermera militar argentina en retiro.

Para la recopilación de datos de estas mujeres ya en retiro, que fueron previamente contactadas vía red social digital *Facebook*, quienes accedieron a la entrevista, siete fueron de manera virtual y dos en persona. Opté por utilizar las respuestas obtenidas para completar ciertas informaciones que algunos textos no me ofrecían. Es relevante destacar que el análisis del discurso busca cuestionar las expresiones verbales y discursivas que surgieron durante las entrevistas, con el objetivo de examinar las declaraciones y sus representaciones, así como los mecanismos de conocimiento y poder presentes en dichas afirmaciones, además de las construcciones de verdad implícitas en los discursos.

Cabe mencionar que, a raíz de las entrevistas realizadas, cinco de estas mujeres me permitieron acceder a su archivo fotográfico personal, y la utilización y observación

¹⁵ GÁLVEZ, Perla Baca. La Mujer y la Aviación en el Perú. **Revista Fuerza Aérea-EUA**, primera Edición, 2022, p. 39-49
BACA, PERLA. Orígenes de la Fuerza Aérea del Perú (FAP). **Revista Fuerza Aérea-EUA**, vol. 84, 2021.

de dichas imágenes me ha permitido también obtener información relevante para la investigación.

Además de las entrevistas, realicé una investigación bibliográfica sobre las mujeres en la aviación militar y sobre la aviación en general. El análisis de las historias de vida permite comprender la magnitud de los obstáculos superados por estas mujeres.¹⁶

1.4. FUENTES Y ESTRUCTURA DEL TEXTO

En el desarrollo de la presente investigación se contó con diversas fuentes primarias y secundarias. Entre ellas mencionaremos las siguientes. Iniciando por la recopilación de la *Revista Aviación*, perteneciente a la Hemeroteca del IEHAP. Fue en esa misma institución la que poseía textos que fueron utilizados para esta investigación. Como segunda fuente de información están los libros institucionales publicados por las mismas FF.AA. donde notas periodísticas brindan información e inclusive fotografías. Continuamente, el acceso virtual a la revista institucional *El Monitor*, perteneciente a la Marina de Guerra del Perú, según los años de la delimitación de nuestro marco temporal. Y finalmente, se usó materiales audiovisuales como el registro de algunos desfiles militares nacionales en la plataforma *YouTube* y otros que han sido publicados en redes sociales digitales de las instituciones armadas involucradas: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea del Perú.

Se suma también, la contribución de información brindada por el Aeroclub del Perú, por Perla Baca Gálvez, editora de la revista FAP, el historiador Fernando Lévano, la Asociación de Damas Paracaidistas Militares, el Archivo Histórico y la Biblioteca Central de Marina; archivo fotográfico personal de la historiadora Rosa María Vargas, archivo fotográfico privado de Beatriz Vargas Herrera y de Andrea Saavedra, y finalmente, por Frida Rodas, aeromoza y escritora peruana.

Considerando los objetivos de este trabajo, se dividió en tres capítulos. En el primer capítulo *Las mujeres en la aviación en américa latina siglo XX* se desarrolla la trayectoria histórica de aquellas aviadoras que formaron parte de la aviación latinoamericana del siglo XX. También se explica quiénes fueron algunas de las pioneras de la aviación latinoamericana y de otras partes del mundo, sobre todo, para conocer el

¹⁶ Solo ocho mujeres aprobaron el *Termo de autorização de uso de depoimentos*, que, bajo el consentimiento de cada una de ellas, se ha analizado sus testimonios.

desarrollo histórico que tuvo la aviación militar y civil en América Latina hasta el siglo XX, y, por último, el contexto social, político y económico que permitió el avance de la aviación militar y civil en el Perú entre los años 60 al 80.

El segundo capítulo, *El ingreso de las mujeres en espacios militares en América Latina s. XX.*, trata los factores externos e internos del ingreso de las mujeres en las instituciones armadas, fueran del ejército, marina o fuerza aérea en América Latina del siglo XX. Se conoce también los grados a los que inicialmente podían acceder las mujeres, de acuerdo con los países. Particularmente, se explicará el ingreso de las mujeres en las fuerzas armadas peruanas de la década 60 al 80, durante el Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, liderado por Juan Velasco Alvarado y, posteriormente, por Francisco Morales Bermúdez. A manera de antecedente histórico militar femenino, se ve la presencia de las mujeres paracaidistas militares peruanas que sentaron precedente necesario para la inserción femenina en las FF.AA. en el Perú.

Finalmente, en el tercer capítulo *Las mujeres en la Fuerza Aérea en América Latina (1960-1982)*, se expone la trayectoria histórica de la inserción de las mujeres en la Fuerza Aérea en América Latina del siglo XX. Se explica, de manera continua, la incorporación de las mujeres en la FAP (1960-1980), incluyendo la convocatoria, reglamentos necesarios, y las diferentes especializaciones a las que podía acceder este primer Batallón Femenino, como servicio militar no acuartelado. Se conoce la historia de vida de las pioneras en la aviación civil y militar del Perú. Por último, se muestra un interesante balance hemerográfico de la Colección de la *Revista Aviación* (60 al 80), agregando un breve análisis de la representación femenina en dichas revistas.

2. LAS MUJERES EN LA AVIACIÓN EN AMÉRICA LATINA SIGLO XX

Para iniciar este capítulo, es esencial conocer a las pioneras que desafiaron las convenciones al adentrarse en el mundo de la aviación. A lo largo de la historia, las mujeres han carecido de derechos y voz en la toma de decisiones sobre sus propias vidas. Al ingresar al siglo XIX, su rol continuaba siendo el de ser buenas amas de casa. Sin embargo, mucho antes del siglo XX, en el transcurso del siglo XIX, las mujeres llevaron a cabo logros y hazañas excepcionales.

Si bien el contexto del siglo XX es bastante caótico, lo entendemos como de cambio social e histórico del panorama de la época. Sin duda alguna, la Primera Guerra Mundial sería el primer episodio importante en el que el mundo se veía inmerso. Una guerra abismal en todo su esplendor. Nuevas tecnologías, nuevas estrategias, nuevas formas de ver y hacer las cosas, pero, sobre todo, traería como factor común la muerte de varias generaciones europeas. Paralelo a la guerra se venían dando sucesos muy importantes para la historia no solo Inglaterra, sino de todo el viejo continente. El surgimiento de la mujer como líder en la sociedad era un hecho impensable para la época y, sin importar esta situación, se fue gestando poco a poco el movimiento sufragista que daría un vuelco completo a dicho hecho, (DOMÍNGUEZ, 2020).

Claramente, van a surgir ciertas cuestiones sobre la integración de las mujeres en las fuerzas armadas, destacando el cambio generacional que experimentó la sociedad y la relevancia de este cambio cultural en el ámbito militar. Como punto importante, se destaca el papel fundamental de las mujeres en la Guerra de Crimea y cómo su contribución en labores de sanidad marcó el inicio de su participación en la vida militar moderna. Además, las mujeres van a ser incluidas progresivamente en diferentes roles, desde logística hasta inteligencia y espionaje militar.

Desde entonces, las mujeres empiezan a ocupar cargos mucho más importantes hasta el punto de llegar a conformar ejércitos de combate mixtos, posiblemente el inicio del machismo dentro del aparato militar, afirmando su incompetencia física para el combate y demás situaciones que supuestamente solo los hombres podrían realizar. El punto es determinar el proceso que se dio para que, por primera vez, la mujer hiciese parte de las filas de una formación militar y cómo fue el proceso tanto para ellas como para el entorno específico que se daba en la Fuerza Aérea Inglesa. Al final podremos analizar cómo la mujer ha sido importante para la institución y cómo, poco a poco, se abre camino para ascender al cielo y convertirse en piloto militar. (DOMÍNGUEZ, 2020, p.56-57)

Fueron los diferentes cambios y transformaciones de dicho siglo a nivel global los que incentivaron la necesidad de nuevas estrategias y tácticas en las misiones militares, posiblemente llevando a la inclusión femenina en ese ámbito. En el contexto sudamericano de consolidación democrática, las mujeres fueron incorporadas en roles ministeriales relacionados con la defensa en varios países casi simultáneamente como: Argentina, Colombia, Chile, Ecuador y Uruguay (LUCERO, 2009).

Con lo mencionado se sugiere que la incursión de la mujer en la política abrió la puerta para su participación en las Fuerzas Armadas, analizando si el contexto en Reino Unido influyó en la formación de grupos similares a la Real Fuerza Aérea de Mujeres RAF (*Woman Royal Air Force*), siendo estos de relevancia para Inglaterra. Durante los 100 años de existencia de la RAF es importante destacar el nivel de relevancia que la participación femenina tuvo, incluso resolviendo en conflictos respecto a la formación militar, fortalecimiento estratégico, operacional y táctico. Además, se examina el impacto y el proceso de adaptación de las mujeres como militares.

La Real Fuerza Aérea de Mujeres (WRAF) fue una organización clave que surgió durante la Primera Guerra Mundial en Reino Unido. Fue establecida en 1918, con el propósito de involucrar a las mujeres en roles operativos en la Real Fuerza Aérea (RAF). La WRAF permitió a las mujeres desempeñar diversas funciones técnicas y no técnicas, liberando a los hombres para combatir en el frente (DOMÍNGUEZ, 2020).

Las mujeres reclutadas en la WRAF asumieron roles como mecanógrafas, operadoras de telefonía, conductoras, soldadoras y labores administrativas y técnicas. Esto permitió a la RAF movilizar a más hombres para el combate, al tiempo que demostraba la capacidad de las mujeres para realizar tareas consideradas, hasta entonces, como "trabajos masculinos". La WRAF se disolvió en 1920, pero su impacto fue significativo, ya que sentó un precedente para futuras participaciones de mujeres en actividades militares y técnicas dentro de la Real Fuerza Aérea y, en general, en la sociedad británica, allanando el camino para mayor reconocimiento del papel de la mujer en la historia y en el ámbito militar.

El inicio del siglo XX estuvo permeado por infinidad de acontecimientos significativos en el mundo que, de una u otra forma, permitirían que el desarrollo de la humanidad se diera con ciertas características específicas y que, en consecuencia, tanto nosotros como nuestra cultura y nuestra sociedad seamos producto de todos esos hechos que marcaron la historia para siempre. En efecto, los países definidos como potencias industriales y militares para la época serían los principales protagonistas de todos estos cambios que traería el siglo XX, en especial el país inglés (DOMÍNGUEZ, 2020, p. 58).

La Primera Guerra Mundial marcó cambios estratégicos en el combate, introduciendo la aviación con figuras notables como el Barón Rojo. También se resalta la relevancia de la batalla naval y la contribución femenina a la industria bélica debido a la alta demanda de armamento. Esto generó cambios en la economía y en el papel de las mujeres en la industria pesada. Finalmente, la creación de la Real Fuerza Aérea en 1918, sirvió como un servicio aéreo más eficiente, representando un hito en la historia militar de Inglaterra.

Es importante mencionar hitos históricos realizados por mujeres como: Dame Helen Gymynne-Vaughan y su liderazgo al establecer servicios aéreos para mujeres y su rol crucial en la formación del Cuerpo Auxiliar del Ejército Femenino (WAAC) durante la Primera Guerra Mundial. También, el papel pionero de las mujeres en la Real Fuerza Aérea de Mujeres (WRAF) y en la RAF, así como su contribución a la lucha por el derecho al voto en Inglaterra, reconocido a todas las mujeres en 1928. Fueron las mujeres quienes se involucraron en amplia gama de roles en la RAF y la WRAF, liberando a hombres para el combate, incluso con cambios en las ocupaciones de las mujeres durante la Primera Guerra Mundial.

Otra figura femenina importante en esa época fue Florence Nightingale, enfermera británica pionera y figura influyente en la historia de la enfermería y la salud pública. Nacida el 12 de mayo de 1820 en Florencia, Italia, destacó por sus contribuciones revolucionarias en el cuidado de los enfermos y heridos durante la Guerra de Crimea (1853-1856). Nightingale implementó prácticas de higiene, mejoró las condiciones sanitarias y organizó la administración de los hospitales de campaña, lo que llevó a una notable reducción en la tasa de mortalidad entre soldados heridos. Por tal motivo, la participación femenina en la sociedad británica impactó al grado que impulsó ciertos cambios significativos en la percepción y el papel de las mujeres.

Inglaterra y el mundo avanzaban sin cesar. Las nuevas tecnologías cada vez impactaban de manera positiva y negativa al mundo. Ahora era el turno del desarrollo y la innovación que sería fundamental para continuar escribiendo la historia de la humanidad (DOMÍNGUEZ, 2020, p.72)

2.1. PIONERAS EN LA AVIACIÓN LATINOAMERICANA Y MUNDIAL

En primer lugar, las mujeres desempeñaron un papel pionero en la conquista de los cielos, liderado por figuras como Elisabeth Thible, quien desafió las convenciones sociales del siglo XVIII. Estas mujeres, llenas de furia, determinación, inteligencia y

entusiasmo, se encontraron compitiendo en un campo que no habían buscado, sino que se les había impuesto. Buscaban liberarse de los roles sociales predefinidos y de las restricciones impuestas por la sociedad, desafiando a aquellos que intentaban marginarlas de la aviación, obstaculizar sus esfuerzos y confinarlas a labores domésticas. A pesar de los obstáculos, estas pioneras continuaron luchando por la igualdad en el ámbito de la aviación.

¡Yo quiero yo puedo!, había dicho Maurice Bastien antes de comenzar a cosechar hazañas durante los años locos. Ella no fue la primera. tampoco sería la última. ¿Quién pondría en duda entonces, las competencias y la combatividad de las mujeres del aire? (MARCK, 2009, p.5).

Una mirada a la historia de la aviación revela el papel fundamental y subestimado desempeñado por las mujeres en una revolución que llevaba preparándose durante mucho tiempo. A pesar de haber sido silenciado injustamente o apenas resaltado, muchas mujeres contribuyeron significativamente al mundo de la aviación. Aunque algunos consideraran su presencia en el cielo y el espacio como una mera coincidencia, estas mujeres destacaron como aviadoras, paracaidistas, pilotos de dirigibles, aviones y helicópteros. Su participación evidenció un compromiso significativo con su propio desarrollo personal y la aspiración de liberarse de la limitación impuesta, desafiando la ira de un cielo al cual sus predecesoras se aventuraron en máquinas aparentemente tan frágiles como ellas.

Todas esas mujeres encarnan a su manera un ejemplo de tenacidad. Una chica de 18 años, que hacía poco que era piloto, me comentó durante mis investigaciones: he tenido problemas con los carísimos estudios de ingeniería y un alojamiento exiguo de alquiler exorbitante, lejos de mi familia, pero considero que es poco cuando pienso en las pruebas, a menudo terribles, que soportaron esas hijas del aire, conocidas o anónimas. Pienso en... pero habría tantos nombres que mencionar (MARCK, 2009, p. 5).

2.1.1. Pioneras desde los inicios de la aviación mundial

Apenas el hombre incursionó en los cielos a través de un globo aerostático en las cercanías de la Revolución Francesa, las mujeres, desafiando todas las expectativas, se unieron rápidamente a esta travesía. Su participación resulta crucial en la historia de la aviación, sin dejar que nada las detuviera: ni las afirmaciones de la academia científica sobre la incompatibilidad de los órganos femeninos con los viajes aéreos, ni la misoginia arraigada en la sociedad de la época y que persistió por mucho tiempo. A pesar de estos obstáculos, se aventuraron y emprendieron vuelo. Es incuestionable que, de no ser por ellas, la historia de la conquista del aire carecería de esa particular esencia.

La ocasión se presentó cuando el 04 de julio de 1784 en Lyon, cuando Élisabeth Thible, cuyo apellido de soltera era Estrieux, se arremangó la falda y saltó dentro de la barquilla del gustavo, un globo aerostático grande y hermoso de cuello acanalado, en el que maniobraba el piloto Fleurant. En menos de 1 año después del primer vuelo humano oficial constituyó una experiencia fantástica para la primera pasajera en globo aire. A este hecho le siguieron varias generaciones de mujeres audaces comenzando por la ciudadana Jeanne Geneviève Labrosse, quien después de formar la primera tripulación femenina de la historia con Ernestine Henry, se convertiría en la primera mujer del mundo en saltar en paracaídas (MARCK, 2009, p. 10).

Sophie Blanchard, designada por el emperador Napoleón como la aeronauta de las festividades públicas, lamentablemente se convirtió en la primera mujer que perdió la vida en un accidente aéreo. En una fiesta en los famosos jardines de Tívoli en París, su globo se incendió y cayó sobre un tejado el 6 de julio de 1819, causando su fallecimiento tras el impacto con el suelo. A pesar de esto, otra mujer, Louise Poitevin, sorprendió a la audiencia al realizar demostraciones asombrosas con su globo gigante, incluso cautivando a los amantes de las emociones fuertes. En estas exhibiciones, su aerostato se elevaba con una tripulación inusual, que incluía caballeros y sirvientes.

A pesar de los riesgos involucrados, los globos aerostáticos no escaseaban en la Francia de la *belle époque*, a menudo utilizados en espectáculos de alto nivel, aunque también para desafiar las restricciones establecidas. Cada etapa de la conquista del aire se vio influenciada por la presencia femenina y, con la aparición de los primeros aviones, también surgieron las primeras aviadoras. Solo una mujer recibió el reconocimiento de piloto de dirigible: la actriz Gaby Morley, quien obtuvo el número 40 el 21 de noviembre de 1919. Además, las mujeres se organizaron y asociaron y, el 10 de febrero de 1909, las entusiastas del vuelo se reunieron en el Stella para formar un club aéreo femenino y votaron su afiliación al Aeroclub de Francia, efectiva el 15 de abril de 1909.

Mencionaremos a algunas mujeres destacadas en la historia de la aviación, aunque es importante señalar que hay numerosas pioneras más, nos centraremos únicamente en nombrar algunas para los fines de esta investigación.

2.1.1.1. Marie Marvingt, la novia del peligro

Marie Marvingt fue una destacada mujer francesa, reconocida por su versatilidad en numerosos campos. Nacida en 1875, fue una pionera en diversos ámbitos, particularmente en aviación y deportes de invierno. A lo largo de su vida, Marie Marvingt

logró varios hitos notables. Fue la primera mujer en volar en una zona de combate durante la Primera Guerra Mundial, piloteando un avión militar francés.

Marie Marvingt, con 17 récords mundiales, se distingue como una personalidad destacada, siendo la primera aviadora en ganar la copa femenina en 1911. Además, fue la primera mujer de su época en realizar un salto mortal a caballo al galope. En su extensa lista de logros, batió el récord de la travesía a nado de París en 1906, sobresalió en deportes de invierno en 1908, 1909 y 1910, y mantuvo una posición importante como la quinta mejor alpinista del mundo durante varios años.

Después de los meses de iniciación, Marie progresó de forma adecuada y voló 10 minutos en solitario el cuatro de septiembre de 1910 y obtuvo el preciado carnet de piloto de aviación en Antoniette, con el número 281, el 8 de noviembre de 1910. Pudo a partir de entonces, entregarse por completo a su nueva pasión y encadenar competiciones y encuentros. (MARCK, 2009, p.17)

En esa época, junto con otras mujeres aviadoras, apoyó firmemente la idea de establecer un servicio de aviación con fines médicos, una iniciativa altruista que, lamentablemente, fue rechazada de manera rotunda por las autoridades. Fue un período desafortunado, ya que tuvieron que abandonar sus aspiraciones para dejar espacio a los pilotos militares, ya que la guerra se aproximaba. A pesar de su determinación para servir en la escuadrilla militar, enfrentó un rechazo categórico en esa área, a pesar de su clara voluntad de cumplir con su deber.

La muerte no es un asunto de mujeres, objetaron los militares, convencidos de que su papel consistía en dar la vida no en quitarla. La joven encajó esa respuesta sin rechistar, aunque sin renunciar a ello. En 1915, consiguió engañar a todo el mundo: disfrazada de hombre, formó parte del tercer batallón de cazadores alpinos bajo una identidad masculina que no sería descubierta. Su trato relativamente rudo y un aspecto ligeramente viril le facilitaron la metamorfosis (MARCK, 2009, p.20).

Marie, reconocida por sus contribuciones a la aviación sanitaria, consideró la inauguración del primer congreso de la aviación sanitaria en París en 1929 como una validación de su persistencia. Aunque no fue su victoria exclusiva, se sentía complacida al ver que los aviones tendrían una dimensión humanitaria. Diez años después, siguiendo su llamado humanitario, estableció un centro para aviadores heridos. Asimismo, se involucró en organizaciones como la vicepresidencia de los Amigos de la Aviación Sanitaria y la presidencia fundadora de la Aviación Sanitaria Civil de Marruecos. Marie también se convirtió en una conferencista especializada en la formación de la voluntad a través del deporte, con especial énfasis en la aviación.

2.1.1.2. Katherine Stinson. En la escuela de los Stinson

Katherine Stinson fue una pionera en la aviación. Nacida en 1891, conocida por su habilidad y audacia en el aire, así como por sus innovaciones en la aviación acrobática, realizó exhibiciones aéreas y fue la primera mujer en volar por la noche con un avión equipado con reflectores. Además, contribuyó al esfuerzo de guerra durante la Primera Guerra Mundial como instructora de vuelo. Stinson dejó un legado significativo como una de las pioneras en el mundo de la aviación.

Katherine Stinson, una joven decidida expresó con convicción sus deseos de ser aviadora a sus padres. Con apenas 20 años, dejó en claro su anhelo: primero quería aprender a volar y luego dedicarse al piano. Consideraba que pilotear un avión era más asimilable que dominar la música, la cual demandaba años de aprendizaje intensivo. La aviación, de alguna manera, sirvió a su causa musical. (MARCK, 2009, p.44)

Stinson enfrentó múltiples rechazos de las escuelas de aviación debido a su género y baja estatura. A pesar de las dificultades, se dirigió a Max Lillie en busca de instrucción, pero su negativa no la desanimó. Comenzó sus lecciones de pilotaje en 1911 y, en poco tiempo, logró volar sola tras cuatro horas de instrucción. Luego, finalizó su formación en un biplano Wright B, obteniendo su licencia, número 148, el 24 de julio de 1912, convirtiéndose así en la cuarta mujer titulada en los Estados Unidos y, además, la más joven, por lo que fue apodada la "colegiala voladora". Además, su instructor la introdujo en acrobacias aéreas, en las que demostró su destreza.

Katherine realizó una gira por Oriente entre 1916 y 1917, convirtiéndose en la primera aviadora en volar en Japón y China, impresionando a multitudes con acrobacias aéreas y atrayendo a más de 25,000 espectadores en Tokio. En diciembre de 1917, su vuelo de San Diego a San Francisco, pasando por Los Ángeles y el paso de Tehachapi, a una altitud de 3000 metros, estableció un récord de distancia de 976 km, superando la marca anterior de Ruth Law, otra entusiasta de la aviación. Ambas aviadoras desarrollaron una conexión en su amor por el aire.

Después de utilizar sus habilidades como aviadora para recaudar fondos en apoyo a la Cruz Roja, ya sea piloteando un Curtis JN-4d Jenny o su modelo monoplaza Curtis Stinson Special, una versión del Jenny diseñada bajo sus indicaciones, Katherine emprendió un viaje a Europa al final de la guerra. A pesar de haber sido rechazada dos veces por el ejército, que no la envió al frente como piloto militar, decidió prestar sus

servicios de otra manera y condujo una ambulancia de la Cruz Roja, sumergiéndose en el caos sangriento de la Gran Guerra. Su desempeño ocurrió cerca del armisticio, en condiciones extremadamente precarias en el frente, donde contrajo gripe, la cual se convirtió en tuberculosis. La enfermedad debilitó su salud. Al regresar con dificultad a Santa Fe, Nuevo México, en un clima más favorable, se vio obligada a renunciar a cualquier actividad aérea en 1920. Falleciendo finalmente en 1977 a la edad de 86 años.

2.1.1.3. Bessie Coleman. Destinos cruzados

Bessie Coleman fue una pionera en la aviación estadounidense, era una mujer afroamericana, oriunda de Texas y nacida en Atlanta el 26 de enero de 1892, una época de fuerte segregación racial. Una persona decidida, ansiosa por aprender a volar y lo logró. Demostró ser generosa al desear compartir su logro con sus hermanas sometidas. Su espíritu admirable trascendió las barreras raciales, convirtiendo el cielo en un hermoso lienzo, donde el rosa y el azul reinaban bajo la cálida luz dorada del sol.

El 20 de noviembre de 1920, llevando consigo recursos financieros y una compensación prometida por Abbott, partió de Nueva York con destino a Francia. Tras 7 meses de instrucción en la escuela Caudron en Le Crotoy, el 15 de junio de 1921, logró un hito significativo al convertirse en la primera mujer afroamericana en obtener la certificación de piloto.

De vuelta a Estados Unidos, el 16 de septiembre de 1921, convencida de que el cielo es el único lugar donde no existen los prejuicios, desafió lo prohibido al anunciar su proyecto de abrir una escuela de pilotaje afroamericano con la finalidad de, según detallaba ella misma con humor, dar un poco de color a la aviación. De hecho, a pesar de las humillaciones sufridas, creía sinceramente que con su ejemplo podía contribuir a derribar las barreras raciales. (MARCK, 2009, p.69).

Coleman falleció el 30 de abril de 1926 en Jacksonville, Florida, a los 34 años, en un accidente de aviación. Había comprado un avión Curtiss JN-4 para una exhibición aérea. A pesar de las preocupaciones de amigos y familiares sobre la seguridad del avión, voló con su mecánico y agente publicitario, William Willis, como copiloto. Bessie no llevaba puesto el cinturón de seguridad, ya que planeaba realizar un salto en paracaídas al día siguiente y quería examinar la cabina. Poco después del despegue, el avión no respondió adecuadamente, realizando una maniobra brusca que hizo que Coleman fuera arrojada de la aeronave a una distancia considerable, falleciendo al impactar con el suelo.

El avión se estrelló y explotó, matando a William Wills. Tras la investigación, se determinó que una llave usada para reparar el motor había provocado el accidente al atascarse en la caja reductora, aunque los restos del avión estaban gravemente dañados por el fuego. Pronto, la muerte de la aviadora provocó conmoción y deseo de emulación, incluso en 1931, se organizó el primer espectáculo aéreo afroamericano, contando con más de 15 mil espectadores.

2.1.1.4. Amelia Earhart. El extraño destino de lady Lindy

Amelia Earhart, una de las figuras más destacadas en la historia de la aviación, nació el 24 de julio de 1897 en Atchison, Kansas, Estados Unidos. Earhart, luego de servir voluntariamente como auxiliar de enfermería (1917) en un hospital militar en Canadá durante la Primera Guerra Mundial, se mostró ansiosa por aprender y desarrollar sus conocimientos. Esta experiencia influyó en su decisión de estudiar medicina en la Universidad de Columbia a su regreso en 1919. Su búsqueda de conocimiento no se limitó a la medicina, ya que también se involucró en una amplia gama de materias, incluyendo francés, sociología, química y psicología, donde demostró un talento notable. Durante este tiempo, además de su trabajo como enfermera en Boston, Earhart también amplió sus horizontes tomando clases de mecánica automotriz y estudiando fotografía publicitaria.

Su vocación se vio confirmada con ocasión de un encuentro en Long beach, en 1920, en el transcurso del cual realizó un nuevo vuelo, en esta ocasión con Frank Hawks, uno de sus pilotos de guerra desmovilizados que se ganaban la vida con los bautismos del aire y las acrobacias. (MARCK, 2009, p.127)

Amelia Earhart experimentó un cambio trascendental cuando se le presentó la oportunidad de ser la primera mujer en realizar una travesía aérea sobre el océano Atlántico, ofrecimiento proveniente del capitán H.H. Railey. Inicialmente, la idea era que Amy Guest, propietaria de la aeronave, llevara a cabo la hazaña, pero presiones familiares la obligaron a desistir, lo que llevó a contratar a George Putnam para encontrar una piloto adecuada. Finalmente, Earhart fue seleccionada para acompañar al piloto y mecánico. A bordo del Friendship, despegaron hacia Europa el 3 de junio de 1928 desde Nueva Escocia, alcanzando Burry Port, Gales, con poco combustible, en lugar de llegar a Irlanda como habían planificado.

Más aclamada que la tripulación masculina, Amelia se sentía, sin embargo, frustrada porque, según ella, la habían llevado como un saco de patatas. La joven no

apreciaba este cumplido más que su papel de figurante, lo dijo sin tapujos: las mujeres deberían realizar por sí mismas lo que los hombres ya han hecho y, en algunas ocasiones, lo que aún no han logrado. Su fama creció en los medios de comunicación y comenzó a dar conferencias gracias al trabajo de Putnam. Él la ayudó a publicar su libro *Veinte horas, cuarenta minutos*, y también la acompañaba a todas partes. Fue tal la afinidad entre ambos que contrajeron matrimonio en 1931. (MARCK, 2009)

Conocida por su espíritu intrépido y su pasión por la aviación, Earhart se convirtió en la primera mujer en volar en solitario sobre el Océano Atlántico en 1932, cinco años después del logro de Charles Lindbergh. A lo largo de su carrera, Earhart estableció varios récords y logros en la aviación. Fue la primera mujer en volar sola en una altitud récord de 14,000 pies y en un récord de velocidad de 181 mph. Su contribución a la aviación se extendió más allá de los logros personales: abogó por la igualdad de género y los derechos de las mujeres, promoviendo su participación en la aviación y en otros campos profesionales.

La aviadora más célebre, también primera presidenta de las Ninety Nines desde 1932, se convirtió, a los ojos de los americanos, y por la gracia de Putnam, en la encarnación seductora de la América ejemplar y conquistadora del progreso. (MARCK, 2009, p.129)

Sin embargo, su intento de circunnavegación del mundo en 1937 terminó en misterio. En junio de ese año, mientras sobrevolaba el Océano Pacífico, Earhart y su navegante Fred Noonan desaparecieron sin dejar rastro. A pesar de las extensas búsquedas y teorías posteriores, el destino final de Earhart sigue siendo desconocido, lo que ha contribuido a su leyenda como una de las aviadoras más emblemáticas y enigmáticas de la historia.

Destacamos, la importante contribución historiográfica de la publicación-“Pioneras en la aviación mundial”¹⁷, el cual proporciona una amplia información sobre las mujeres pioneras en la aviación y analiza el papel de la mujer en las Fuerzas Armadas, especialmente en el contexto latinoamericano, centrándose en México. El análisis histórico realizado por el autor, revela tres aspectos importantes: primero, que las mujeres desempeñaron roles significativos en las milicias a lo largo de la historia, aunque no siempre fueron reconocidas; segundo, que durante la colonia en Latinoamérica, las mujeres jugaron roles de emancipación que fueron cruciales para las milicias y hombres

¹⁷ DOMÍNGUEZ, José. **Pioneras de la Aviación Mundial**. Escuela Militar de Aviación Colombia “Marco Fidel Suárez”, 2020.

de la época; y tercero, que durante la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría, cuando el personal masculino escaseaba debido a estar en el campo de batalla, las mujeres desempeñaron funciones vitales en áreas como la cocina, la enfermería y el espionaje.

2.2. PIONERAS DE LA AVIACIÓN CIVIL Y MILITAR EN AMÉRICA LATINA

En el transcurso del siglo XX, América Latina presenció el surgimiento de valientes mujeres que desafiaron los límites convencionales al incursionar en un ámbito predominantemente masculino: la aviación. Estas pioneras, con su audacia, destreza y pasión por volar, marcaron un hito significativo en la historia aeroespacial de la región. Desde Argentina hasta México, Brasil y otros países latinoamericanos, estas intrépidas mujeres desempeñaron un papel crucial en la expansión y el desarrollo de la aviación, allanando el camino para generaciones posteriores de aviadoras en un mundo que una vez parecía inaccesible para las mujeres. Las siguientes son mujeres latinas que lograron logros impresionantes con su trabajo, esfuerzo y perseverancia.

2.2.1. Hermelinda Urvina – Ecuador (1905 -2008)

Hermelinda Urvina es conocida como la primera piloto ecuatoriana. Nació en 1913 en Guayaquil y se convirtió en un ícono de la aviación femenina en Ecuador. Después de estudiar en la Escuela de Aviación Civil en Quito, se convirtió en piloto en 1937.

A lo largo de su carrera, Urvina no solo desafió los estereotipos de género al adentrarse en un campo predominantemente masculino, sino que también destacó por su destreza y dedicación a la aviación. Fue una figura pionera que inspiró a las mujeres en su país a seguir sus pasos en la industria aeronáutica. A pesar de los desafíos y la falta de igualdad de género en ese tiempo, Hermelinda Urvina se convirtió en un símbolo de valentía y determinación para las mujeres interesadas en la aviación en Ecuador.

Hermelinda soñaba con volar, pero en aquellos tiempos la aviación estaba en desarrollo y no pudo tener esa oportunidad. Tiempo después, se casó y se mudó a Estados Unidos, tomó clases de aviación, obtuvo su licencia de piloto y se convirtió en la primera mujer piloto nacida en Ecuador. Formó parte de Ninety-Nines, una organización de mujeres aviadoras fundada por Amelia Earhart.

Compró un avión pequeño que tenía dos asientos y lo bautizó “Ecuador”, viajó a México y obtuvo una licencia para poder volar en ese país. En el 2000 fue reconocida por la prensa ecuatoriana como una de las 10 mujeres más influyentes del milenio.¹⁸

2.2.2. Berta Zerón – México (1924- 2000)

Es importante mencionar que las informaciones que se emplea sobre este personaje son extraídas de Alma Delia Paz Gómez (2017).¹⁹ Bertha Zerón, nacida en 1924 en San Luis Potosí, México, emergió como una figura destacada en la historia de la aviación. Su historia es un testimonio de perseverancia y logros excepcionales. A los 11 años, se trasladó con su padre a Honolulu, completando allí su educación básica. Su travesía en la aviación comenzó en 1939 al trabajar en la Oficina de Cambio de La Moneda del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, en la Ciudad de México. Con el tiempo, su pasión por la aviación creció, llevándola a convertirse en la jefa de compras del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC).

En 1964, se unió a la Escuela Nacional de Aviación y obtuvo su licencia de Piloto Privado, seguida de la licencia de Piloto Comercial en 1966. Con 370 horas de vuelo, se convirtió en Instructora de Vuelo, destacándose como la primera mujer mexicana en lograr tal reconocimiento. Su valentía y habilidades la llevaron más allá de las fronteras mexicanas, siendo reconocida en Latinoamérica y siendo invitada en 1968 al Centro de Mujeres Pilotos de Oklahoma, Estados Unidos.

A los 45 años, su destreza la llevó a la Escuela Mexicana de Aviación, demostrando sus habilidades. Durante su carrera, voló para la compañía Commander mexicana y fue reconocida por su pericia al pilotar aviones ejecutivos, incluso siendo la primera mujer mexicana en operar aviones de un solo motor y recibir entrenamiento para pilotar jets en San Luis, Missouri. En 1972, obtuvo la licencia de Transporte Público Ilimitado por parte del secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), convirtiéndose en la primera mujer en acumular tal cantidad de galardones, entre ellos la Medalla "Emilio Carranza". Su legado en la aviación fue reconocido con el Premio Ícaro

¹⁸ LARENAS, Nicolás. **La primera mujer sudamericana con licencia de piloto de aviación.** Blog Nicolas Larenas, 8 de marzo del 2023. <https://www.nlarenas.com/2023/03/primera-mujer-sudamericana-licencia-piloto-aviacion/>

¹⁹ PAZ, Alma. **Bertha Zerón Nava, pionera de la aviación.** Milenio. México. 12 de marzo del 2017. Disponible en: <https://www.milenio.com/opinion/varios-autores/ciencia-tecnologia/bertha-zeron-nava-pionera-de-la-aviacion>

otorgado por la Asociación Mexicana de Redactores de Aviación en 1974, destacando su extraordinaria carrera que culminó con su retiro en 1996 con más de diez mil horas de vuelo.

Las mujeres aviadoras de hoy reconocen en Bertha Zerón un legado significativo, considerándola una pionera en la aviación. Fue una mujer intrépida que también disfrutaba del paracaidismo deportivo. Su participación en diversas carreras aéreas, incluyendo la Columbus-Managua, la carrera "Jorge Villarreal" y la México-Bahamas, forma parte de la historia aeronáutica. Fue la primera capitana en ser admitida en el Colegio de Pilotos Aviadores de México, viviendo lo suficiente para acumular miles de horas de vuelo y pilotar aproximadamente 49 tipos de aviones. A pesar de enfrentar el miedo, la desigualdad y la competencia, no se vio vencida. Este año se conmemoran 17 años desde su fallecimiento.

2.2.3. Margot Duhalde – Chile (1920 – 2018)

Margot Duhalde Sotomayor fue una piloto chilena que se destacó por su participación en la Segunda Guerra Mundial. Nació el 12 de diciembre de 1920 en Río Bueno, Chile. Inició su carrera como piloto a temprana edad y se convirtió en la primera mujer piloto militar en Chile, a la edad de 20 años. En 1942, se unió a las Fuerzas Francesas Libres durante la Segunda Guerra Mundial, donde voló aviones de combate Spitfire. Su participación en la guerra la convirtió en la primera mujer piloto de combate en la historia de Chile y la primera en volar con la Fuerza Aérea Británica durante la Segunda Guerra Mundial. Tras la guerra, Margot Duhalde continuó su carrera en la aviación.

Sus sueños eran enormes y su pasión irrefrenable. A los 16 años mintió para hacer el curso de piloto de aviación e ingresar al Club Aéreo de Chile, en Santiago. En 1938, cuando aún no cumplía los 18 años se recibió de piloto civil, a pesar de que los instructores estaban reacios en primera instancia a aceptarla (GOB CH).

Regresó a su país y trabajó como piloto privado y comercial. Llegó a ser jefa de la torre de control de la Fuerza Aérea de Chile por 40 años. Escribió una autobiografía llamada *Margot Duhalde Sotomayor: Pionera de la Aviación*. Participó activamente en la lucha por los derechos de las mujeres y abogó por la igualdad de género en el ámbito de la aviación. Su valioso legado ha dejado una marca significativa en la historia de la

aviación chilena y mundial. Margot Duhalde falleció el 5 de febrero de 2018 a la edad de 97 años.

2.2.4. Mirta Vanni - Uruguay (1924 - actualidad)

Es importante mencionar que las informaciones que se emplea sobre este personaje son extraídas de Herszhorn, 2013.²⁰ Nacida en Uruguay, decidió que quería ser piloto a los dieciséis años. Decidió inscribirse en el Curso de Piloto del Centro de Aeronáutica, siendo la primera mujer en recibir el brevete categoría profesional de piloto, en el año 1941. Se desempeñó sobre todo en el sector agrícola, realizando vuelos de fertilización y siembra. En ese ámbito tuvo una carrera repleta de logros y éxitos, los cuales la hicieron merecedora de importantes reconocimientos nacionales e internacionales.

Durante su carrera se desempeñó fundamentalmente en el ámbito agrícola, en el Servicio Aéreo del Ministerio de Ganadería y Agricultura, siendo la primera piloto que realizó vuelos experimentales de fertilización y siembra, hacia 1952. También destacó como instructora de vuelo y mecánica de mantenimiento. Llegó a ser directora general del Servicio Aéreo del Ministerio. En 1959 colaboró en el transporte de personas y medicinas durante una gran inundación que afectó a su país. Finalmente, después de 43 años de trabajo y más de siete mil horas de vuelo, Mirta se retiró de la actividad a la que dedicó su vida entera.

Tuvo una exitosa carrera en la que destacan sus titulaciones de instructora de vuelo y mecánico de mantenimiento, pero, sobre todo, sus logros y trayectoria en la aviación agrícola, de reconocimiento nacional e internacional. Fue jefa del Servicio Aéreo del Ministerio (primera mujer en este cargo) y luego directora general de esta unidad. Coordinó el Curso de Piloto Agrícola y representó a Uruguay, por esta especialidad, en países como Nueva Zelanda, Australia, Canadá, Estados Unidos, Holanda, Francia, Reino Unido, Costa Rica y Jamaica.

En 1985, con 43 años de trabajo y más de 7000 horas de vuelo, se retiró de la actividad oficial. Ha recibido múltiples condecoraciones, premios y homenajes en

²⁰ HERSZHORN, Verónica. **Mirta Vanni: mujer, aviadora, uruguaya**. Catálogo iberoamericano "La Memoria Femenina. Museos del Uruguay. Uruguay. 2013. Disponible en: <https://www.museos.gub.uy/index.php/museos/museos-por-localidad/soriano/item/1136-mirta-vanni-pionera-de-la-aviacion-uruguaya-en-la-memoria-femenina>

Uruguay, Argentina, Brasil y Estados Unidos por su aporte al desarrollo de la aviación latinoamericana.

2.2.5. Joana Martins Castilho D'alessandro - Brasil (1924 - 1991)

Es importante mencionar que las informaciones que se emplea sobre las siguientes aviadoras brasileras son extraídas de Zwerdling, 2016.²¹ Joana Martins Castilho D'Alessandro, originaria de São Paulo, se destaca como un caso excepcional dentro del mundo de la aviación. En contraste con muchas otras mujeres de su época, recibió un sólido apoyo de sus padres, lo que la llevó a convertirse en la acróbata aérea más joven reconocida a nivel mundial, un logro que fue registrado en el prestigioso Libro Guinness de los Récords. A la temprana edad de 14 años, realizó su primer vuelo en solitario y, al cumplir los 15, obtuvo el primer puesto en el campeonato de acrobacia aérea el 26 de octubre de 1940. Durante ese período, se ganó el apodo de "la novia del aire", como relató a un reportero de *Folha da Noite*, mencionando cómo ejecutaba sin temor y con gran destreza las acrobacias aéreas. Además, volvió a obtener el campeonato en la "Semana da Asa" de 1941, consolidando aún más su reputación en la disciplina.

La temprana habilidad de Joana fue motivo de interés por parte de las autoridades, siendo otorgada su licencia por el entonces presidente de la República, Getúlio Vargas, quien, a pesar de prometer cien horas de vuelo, no cumplió con dicha promesa, manteniendo un comportamiento correcto sin cometer errores graves. A pesar de la falta de apoyo gubernamental, su padre continuó proporcionando las subvenciones necesarias para sus vuelos, con la intención de fomentar la participación de más mujeres en la aviación. La publicidad alrededor de su talento encontró un aliado poderoso en Assis Chateaubriant, magnate de las comunicaciones, responsable de los reportajes en los *Diários Associados*, resaltando la destreza de Joana como piloto de la aeronave Bücker y su excelente desempeño como paracaidista.

Joana, nacida el 10 de noviembre de 1924 en São Paulo, se consideraba habitante de Taubaté, donde residió la mayor parte de su vida. Su imagen llegó a estamparse en la etiqueta de un refresco producido por la empresa local Bebidas Mariotto Ind. e Com.

²¹ ZWERDLING, Robert. **Poder feminino**. Brasileiras pioneiras. AEROMAGAZINE. Brasil. 08 de marzo del 2016. Disponible en: https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/brasileiras-pioneiras_1014.html

Ltda., llevando el apelativo cariñoso de "Guaraná Joantina", en alusión a su sobrenombre en el ámbito de la aviación. Aunque la bebida ya no existe, la memoria de Joana permanece viva, especialmente entre los residentes de Taubaté. Su nombre fue seleccionado para designar un hangar en el aeroclub, calles dentro de la ciudad y una unidad regional del Rotary Club.

Su legado es también preservado por uno de sus cuatro hijos, el mastólogo Adalgir D'Alessandro, quien reside en São Paulo y ha recopilado una extensa colección de fotos y artículos sobre la vida de Joana. Su anhelo más profundo es ver materializado un documental o la publicación de un libro acerca de la fascinante historia de Joana. La aviadora falleció el 14 de junio de 1991 y fue sepultada en el Cementerio de Quarta Parada, en la ciudad de São Paulo.

2.2.6. Thereza De Marzo - Brasil (1903-1986)

De Marzo, una de las primeras aviadoras brasileñas, nació el 6 de agosto de 1903 en São Paulo y mostró desde una edad temprana un marcado interés por la aviación. Sin embargo, se encontró con un obstáculo considerable para alcanzar su sueño: su padre, el italiano Alfonso de Marzo. El industrial sostenía la creencia de que el lugar de la mujer se hallaba en el hogar, atendiendo a las responsabilidades familiares. Esta mentalidad, aunque algo sexista, era común entre muchos hombres a principios del siglo XX. Las dificultades se resolvieron cuando Thereza de Marzo logró persuadir a su padre, obteniendo el respaldo de su madre, María Riparullo

En ese momento, Thereza fue orientada por varios aviadores, incluyendo a veteranos de la Primera Guerra Mundial, como los hermanos italianos Enrico y João Robba, y el influyente defensor, Fritz Roesler, un alemán que obtuvo la ciudadanía brasileña en 1932. Adquirió habilidades destacadas en el manejo de su propio avión, un Caudron G-3 francés, de 90 kW (120 CV), comprado entonces por ocho contos de réis. Realizó su primer vuelo en solitario el 17 de marzo de 1922, seguido por una exitosa verificación pocos días después, en la que fue aprobada con distinción por un tribunal evaluador que incluía a Luís Ferreira Guimarães, director del Aeroclube do Brasil, el instructor Fritz Roesler, el piloto e instructor João Robba, y los diputados Manuel Lacerda Franco y Amadeu Saraiva. Este logro la hizo merecedora de la licencia de piloto número 76 de la Fédération Aéronautique Internationale el 8 de abril de 1922, convirtiéndola oficialmente en la primera aviadora brasileña.

Thereza de Marzo acabó casándose con el instructor Fritz Roesler el 25 de septiembre de 1926. Lo que nadie esperaba era que el hasta entonces gran valedor cortara las alas al piloto de forma tan drástica. El fantasma de viejos prejuicios estaba presente y el celoso Roesler le ordenó que dejara de volar, alegando que un aviador en la familia era suficiente.

La aviadora dimitió abandonando su gran pasión por volar, con un total de 329 horas y cincuenta y cuatro minutos de vuelo en su cuaderno de bitácora. También se destacó en el histórico ataque aéreo entre São Paulo y Santos, con motivo de las celebraciones del centenario de la Independencia, en 1922, que reunió a varias personalidades vinculadas a la aviación, entre ellas Sacadura Cabral y Gago Coutinho. Teresa de Marzo, de hecho, fue la líder de los aviadores portugueses, que se hicieron famosos por haber realizado la primera travesía aérea del Atlántico Sur (ZWERDLING, 2016).

A pesar de su retirada del pilotaje, mantuvo su participación en proyectos de aviación junto a su esposo, Fritz Roesler. Juntos, emprendieron la fundación de la Escuela de Pilotaje y el Club de Planeadores en Campo de Marte, São Paulo, donde Roesler, quien también era ingeniero, se dedicó a la construcción de planeadores y aviones. Entre sus logros, destaca la creación de los primeros planeadores EAY-101 y la producción del avión "Paulistinha" EAY-201, basado en el modelo estadounidense del Taylor Cub. En 1976, a la edad de 73 años, Thereza de Marzo fue condecorada con la Orden del Mérito Aeronáutico. Su fallecimiento ocurrió diez años más tarde, el 9 de febrero de 1986, y fue sepultada en el cementerio de Araçá, en São Paulo.

2.2.7. Anésia Pinheiro Machado Brasil – (1904 - 1999)

Anésia Pinheiro Machado se destacó como una figura significativa en la historia de la aviación en Brasil. En 1912, se convirtió en la primera mujer brasileña en obtener una licencia de piloto, desempeñando un papel fundamental en la promoción de la aviación en el país. A diferencia de Thereza de Marzo, su carrera en la aviación no se vio interrumpida, permitiéndole continuar volando a lo largo de tres décadas. Nacida el 5 de junio de 1904 en Itapetininga, Anésia inició su formación aeronáutica junto a Thereza, compartiendo el mismo instructor, Fritz Roesler. Realizó su vuelo en solitario en la misma fecha que Teresa, el 17 de marzo de 1922, y obtuvo su licencia de piloto, número 77, al día siguiente, el 9 de abril de 1922.

Anésia, inspirada por el éxito de Thereza de Marzo y por el interés de los medios y las autoridades en un vuelo independiente de São Paulo a Santos, optó por un vuelo más

extenso para llamar la atención de la prensa y las autoridades. Se trató de un vuelo interestatal entre São Paulo y Río de Janeiro, realizado en un monomotor Caudron G3, conocido como "Bandeirante", similar al avión operado por Thereza.

Aunque hoy en día este trayecto en avión a reacción dura apenas 40 minutos, en aquel entonces suponía un desafío considerable. Anésia completó la travesía en cuatro días, volando solo una hora y media por día, ya que necesitaba detenerse para abastecerse de combustible y llevar a cabo tareas de mantenimiento. Al llegar a Río de Janeiro, fue recibida por funcionarios gubernamentales y el famoso aviador Alberto Santos Dumont, quien le otorgó una medalla de oro, réplica de un premio que él mismo había recibido de la princesa Isabel. Esta medalla se convirtió en un talismán de buena fortuna para Anésia, quien la conservó hasta el final de sus días.

Anésia Pinheiro Machado realizó un extenso recorrido aéreo, abarcando más de 17.000 kilómetros tras su breve vuelo entre São Paulo y Río de Janeiro. Este itinerario incluyó tramos destacados, como el vuelo desde Nueva York hasta Río de Janeiro en un avión monomotor Kian-Navion Super 260 y la travesía sobre la Cordillera de los Andes, desde Santiago de Chile hasta Mendoza, Argentina. Este viaje representó una serie de desafíos que demandaron coraje, habilidades excepcionales en el manejo de aeronaves y una capacidad extraordinaria de superación. Por sus logros, Anésia Pinheiro Machado recibió reconocimientos notables, entre ellos el título de Decana Mundial de la Aviación Femenina, otorgado por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) durante la Conferencia de Estambul en 1954, además de participar en un curso avanzado de aviación en la Civil Aviation Administration (CAA), conocida actualmente como FAA, la agencia federal de aviación civil de los Estados Unidos, y recibir clases de vuelo por instrumentos en Nueva York bajo la invitación de Pan American World Airways.

Anésia ganó prestigio en Norteamérica durante sus viajes, atrayendo la atención de autoridades vinculadas a la exploración espacial. Durante una de sus expediciones, abogó para que uno de los cráteres lunares se nombrara en honor a Alberto Santos Dumont. Su esfuerzo se vio recompensado en la XV Asamblea General de la Unión Aeronáutica Internacional en Australia, donde se aprobó la designación del cráter lunar con el nombre del aviador, anteriormente conocido como Hadley-B. A destacar que, hasta la fecha, ninguna ubicación lunar ha sido nombrada en honor a los hermanos Wright, considerados por los estadounidenses como los verdaderos inventores del avión. El cráter Santos Dumont se encuentra cerca de la zona donde la nave Apolo 15 aterrizó, realizando la primera misión científica y utilizando el rover lunar. Anésia falleció el 10 de mayo de

1999, y sus cenizas reposan en una urna exhibida en el Museo Cabangu en Santos Dumont, Minas Gerais, dedicado a preservar la memoria del reconocido "padre de la aviación".

2.3. LA AVIACIÓN MILITAR Y CIVIL LATINOAMERICANAS. XX.

A nivel global, la aviación civil y militar en Latinoamérica experimentó su evolución durante las primeras décadas del siglo XX, período que presencié una serie de transformaciones tanto tecnológicas como sociales. Durante este tiempo, surgieron ideales de progreso, fe y esperanza, acompañados por el ascenso de la economía liberal y el desarrollo del socialismo, este último, alcanzando el poder en 1917 mediante la Revolución comunista. Precediendo la mitad inicial del siglo XX, tuvieron lugar dos devastadoras guerras mundiales que claramente destacaron la estrecha relación entre la ciencia y la tecnología. En lo que respecta a la industria aérea, en muchas ocasiones, el uso de aeronaves desempeñó un papel determinante en los conflictos entre naciones en pugna.

De todo lo expuesto anteriormente se infiere que el marcado interés de los estados por el desarrollo de la tecnología militar aplicada se debió a que permitió el diseño de nuevas máquinas aéreas para la competencia bélica, y en tiempos de paz al acondicionamiento de naves de dimensiones cada vez más grandes y rápidas que permitieron aligerar el transporte de pasajeros y mercancías en tiempos breves, aunque con costos elevados. La aviación se convirtió en sinónimo de modernidad y potencia militar". (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.131)

Los avances en la aviación militar en el Perú jugaron un papel significativo en el desarrollo y la utilización de aeronaves en el servicio tanto del Estado como en la industria de la aviación comercial. Este estrecho vínculo fue promovido desde el inicio por el Aero Club del Perú, una entidad que desempeñó un papel esencial en los primeros pasos de la aviación en el país.

2.3.1. Origen y Desarrollo de La Aviación Civil Y Militar

Uno de los mayores pioneros e inventores de la aviación fue Santos Dumont Sus logros y contribuciones fueron fundamentales para el avance de la tecnología aeronáutica en el mundo. Dumont no solo fue uno de los primeros en diseñar y volar aeronaves

propulsadas por motores, sino que también realizó hazañas públicas que capturaron la imaginación de la gente y demostraron el potencial práctico de la aviación.

Entre sus hitos más destacados se encuentran el primer vuelo público de un avión propulsado por un motor aeronáutico en 1906 y el primer vuelo en un dirigible autopropulsado en 1901. En ese mismo año, el 19 de octubre ganó el Premio Deutsch con el dirigible n°6²². Además, Dumont contribuyó con numerosas innovaciones técnicas que mejoraron la seguridad y el rendimiento de las aeronaves.

Su legado es valioso porque inspiró a otros aviadores/aviadoras y científicos a seguir explorando los límites del vuelo, y su trabajo allanó el camino para el desarrollo posterior de la aviación comercial y militar. Dumont es recordado como uno de los visionarios que desafió las convenciones de su tiempo y abrió nuevas fronteras en el cielo. Existen actualmente una basta bibliografía sobre Dumont, sean biográficas y, sobre su legado histórico.²³

Las dos primeras décadas del siglo XX se caracterizaron por el auge de la industrialización y la promoción de conceptos relacionados con el desarrollo incesante. Las potencias europeas tradicionales no lograron anticipar completamente la emergencia de nuevos actores políticos y económicos, como Estados Unidos, Japón y Rusia. En el ámbito ideológico, el nacionalismo se erigió como una de las manifestaciones más prominentes en la era contemporánea. Al inicio del siglo, se convirtió en una suerte de fe política que subrayaba la lealtad al Estado-Nación y la disposición a sacrificarse por él; en otras palabras, el ciudadano, especialmente si servía en el ejército, se identificaba como un patriota dispuesto a dar su vida en aras de su país. Sin embargo, en ocasiones, este nacionalismo evolucionó hacia actitudes chauvinistas.

El proceso de construcción del Estado en el período analizado se caracterizó por un enfoque acentuado en la política armamentista y el desarrollo de ciencia y tecnología para respaldar estrategias de expansión o defensa. Las relaciones internacionales estaban orientadas hacia el imperialismo posterior a la colonización y la afirmación o ampliación de las fronteras nacionales. La industrialización en esta era convirtió los conflictos globales y las guerras en laboratorios militares para la prueba de armas y conocimientos que anticiparían la creación de armamento más avanzado. Cinco coyunturas internacionales destacadas en el período de 1900 a 1945 ejemplifican este proceso: la

²² MARCOLIN, Neldson. Especial Santos Dumont 100 años en el aire. **Revista Pesquisa FAPESP**, n°128, octub. 2006. <https://revistapesquisa.fapesp.br/es/100-anos-en-el-aire/>

Revolución Agraria Mexicana (1910), la Primera Guerra Mundial (1914), la Revolución Rusa (1917), la Guerra Civil Española (1936-1939) y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Estos eventos dieron lugar a confrontaciones sociales y desarrollos políticos significativos. Además, se menciona que los globos aerostáticos se utilizaron en la Guerra de Secesión Norteamericana, aunque esta iniciativa fue descontinuada posteriormente debido a varios factores, incluyendo el alto costo de los materiales y los resultados limitados. Sin embargo, a raíz de la Guerra franco-prusiana, varias naciones crearon escuelas y unidades militares relacionadas con globos aerostáticos, lo que marcó el inicio del desarrollo de la aeronáutica militar en diferentes países.

Los hermanos Wright, Wilbur Wright (nacido el 16 de abril de 1867) y Orville Wright (nacido el 19 de agosto de 1871), como se ha mencionado anteriormente, fueron unos de los pioneros destacados en el campo de la aviación. Su profundo entendimiento de la mecánica los llevó a incursionar en la fabricación de bicicletas, y más tarde, a patentar su propio modelo de aeronave, conocido como el "Wright Flyer". A través de este innovador dispositivo, pudieron aplicar lecciones aprendidas de pioneros anteriores, como Lilienthal, quien experimentaba con planeadores en Alemania. Los hermanos Wright fueron reconocidos por su habilidad para identificar y corregir errores en el diseño de aeronaves, contribuyendo así al avance de la aviación. Aunque en un principio pasaron desapercibidos a nivel internacional, perseveraron en la mejora continua de sus diseños.

En 1904, construyeron el Flyer N° 2 y, posteriormente, el Flyer N° 3, que logró mantenerse en vuelo durante varios minutos gracias a un motor de 20 HP. No obstante, fue en 1906 cuando países como Francia, Inglaterra, Alemania y, en menor medida, Italia, comenzaron a emerger como centros importantes en la industria de la aviación. Vuelos notables, como el de Alberto Santos Dumont, evidenciaron el creciente interés en estas actividades.

De esa manera, hallamos que procesos paralelos pero convergentes se dieron durante la primera década del siglo XX hasta 1914: el descubrimiento de nuevas armas bélicas como los gases químicos, lanzallamas, el tanque y el submarino permitió redefinir las estrategias de guerra, las cuales pasaron de ser marítimas y terrestres a ser de carácter aéreo, pues se experimentó con dirigibles y frágiles naves aéreas. En adelante, el espacio aéreo fue el nuevo territorio a conquistar. Los cambios «la tecnología militar, como los aplicados por la arquitectura naval, cada vez más dura y blindada la construcción de cañones más grandes, el desplazamiento de la caballería por la incursión «grupos de reconocimiento por tierra, la guerra de trincheras, el uso limitado pero eficiente de las ametralladoras (guerra ruso-japonesa

1904-1905) y la aparición de la más perfecta ametralladora alemana hicieron posibles guerras cada vez mejor organizadas y letales (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.134).

En contraste, se puede aseverar que las evoluciones en la concepción del tiempo, la expansión de las áreas dedicadas al entretenimiento público, el avance tecnológico y la prevalencia de la idea del progreso incesante generaron una transformación en la percepción de la naturaleza humana. Se llegó a considerar que el ser humano tenía la capacidad de conquistar todos los aspectos de la vida, lo que fomentó el interés y los esfuerzos relacionados con la exploración aérea.

2.3.2. Desarrollo de la aviación militar

En la primera década del siglo XX, surgió un debate significativo sobre la independencia del poder aéreo, ya que tradicionalmente se había considerado como una fuerza complementaria para la marina y el ejército. Desde entonces, los cielos se transformaron en un ámbito primordial, no solo para la observación, sino también para la guerra armada, con sus propios principios y áreas de especialización. Se destacó un notable aumento en la adquisición de aeronaves con fines militares, particularmente por parte de los gobiernos de Francia, Inglaterra, Alemania y Estados Unidos, con el respaldo de Rusia e Italia.

En este período inicial, el conocimiento científico civil se empleó en la creación de innovaciones de naturaleza militar, e incluso se involucraron científicos como asesores y consultores tácticos, un papel que se intensificaría en la Segunda Guerra Mundial.

2.3.3. Aviación militar latinoamericana (1900-1914)

Fue durante la Primera Guerra Mundial cuando la industria militar experimentó un notorio auge a nivel global. Es fundamental reflexionar sobre este aspecto, ya que es plausible que conflictos anteriores no alcanzaran una escala mundial debido a la participación limitada de actores, que generalmente se limitaban a acuerdos bilaterales. Sin embargo, en el contexto nacional de América Latina, veremos que el desarrollo de la industria militar se correlacionó estrechamente con los conflictos fronterizos, lo que motivó a los Estados a adquirir equipamiento militar y a invertir en la formación de fuerzas armadas, impulsado por las administraciones gubernamentales de cada país.

Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior nos permite indicar que el proceso de la aviación civil y militar nacional tuvo una clara influencia de las escuelas extranjeras para pilotos, como fueron los casos de Francia, Italia o los Estados Unidos. Es así como podemos afirmar que la mayor parte de nuestros jóvenes obtuvieron su carnet o licencia en las escuelas extranjeras para pilotos, que a su vez formaban parte o tuvieron vínculos estrechos con las nuevas empresas comerciales dedicadas a la experimentación, producción y comercialización de naves aéreas (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.137).

La aviación Latinoamericana experimentó un notorio avance, especialmente en países como Argentina, Brasil, Colombia, Perú y México. Por ejemplo, en Argentina, los primeros vuelos en aerostatos datan de la segunda mitad del siglo XIX. Uno de los hitos significativos ocurrió durante la celebración del Centenario de la Independencia argentina, cuando el aviador francés Brégi realizó dos vuelos en un biplano Voisin, manteniéndose en el aire durante dieciséis minutos ininterrumpidos. Una década después, Teodoro Fels cruzó el río de La Plata en un avión Bleriot. Las primeras aeronaves importadas procedían de Francia, aunque posteriormente se inició la fabricación de réplicas en Argentina.

En 1908, se fundó el Aeroclub Argentino y, unos años más tarde, en 1912, la Escuela de Aviación Militar Argentina recibió la encomienda de impulsar el desarrollo aeroespacial del país, bajo la administración del presidente Roque Sáenz Peña. Este impulso se materializó a través de las destacadas instalaciones del campo de entrenamiento y vuelo conocido como "El Palomar". Como se analizará posteriormente, en contextos similares, los aeroclubes se convirtieron en organizaciones altruistas que brindaron apoyo constante en términos de equipamiento y conocimiento para la creación de una fuerza aérea nacional de carácter militar.

Un caso significativo en los inicios de la aviación, tanto en el ámbito civil como militar, se presentó en Colombia, donde la Escuela de Aviación de Cali y el ejército colaboraron. Se destaca que los primeros aviones para la instrucción militar fueron los Junkers y Condors. En Colombia, el presidente y el ministro de Guerra desempeñaron un papel fundamental en la promoción de actividades como desfiles militares y exhibiciones de vuelo. Simultáneamente, inversores privados contribuyeron al desarrollo de la aviación. En 1930, Ernesto Samper obtuvo respaldo de varios accionistas privados para iniciar la aviación comercial y se destacó por su vuelo entre Bogotá y Miami, que unió las dos Américas. Además, México, influenciado por su vecino del norte y la pérdida de territorio tras el conflicto por la anexión de Texas en 1845, mostró un temprano interés

en establecer su propia fuerza aérea militar en 1913, como parte de su estrategia de defensa continental.

De igual manera, en Chile, nuestro vecino país del sur, los vuelos también causaron sorpresa y alegría entre los asistentes; destacaron las figuras de Cattanco y Paillete. Fue en 1912, y bajo la iniciativa del general Pinto, que Chile manifestó abiertamente el interés por conocer y desarrollar las aplicaciones militares de las nuevas aeronaves. Este país envió a sus principales agregados militares a Europa, especialmente a Francia, con la finalidad de conocer los mejores aparatos y el sistema de organización aérea. [...] Estas experiencias sirvieron para organizar las bases de la Escuela de Aviación, su estructura, la creación de hangares, así como la compra de maquinaria y herramientas para reparar las naves recientemente adquiridas. [...] El 7 de marzo de 1913, el Ejecutivo aprobó el proyecto de Ley que permitió la organización del Servicio de Aeronáutica y la fundación de una Escuela de Aviación (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.138-139).

En el caso uruguayo, el Aeroclub se estableció en 1913, y aunque los primeros vuelos datan de 1910, realizados por Prevost, García Cames (quien voló en España) y Perotti (miembro del aeroclub argentino), el 4 de diciembre de 1914 marcó un hito importante con el inicio de vuelos en el Balneario Atlántida, que se convirtió en la sede de la Escuela de Aviación y donde se llevaron a cabo vuelos adicionales, incluyendo pasajeros, en aeronaves Farman. En cuanto a la aviación militar en Uruguay, tuvo sus inicios en 1913 con la creación de la Escuela de Aviación Militar y su respectivo aeródromo. Luego, en 1916, se fundó la Escuela Militar de Aeronáutica, que contribuyó a consolidar los conocimientos relacionados con las rutas y aplicaciones militares de la aviación en el país.

2.4. LA AVIACIÓN CIVIL Y MILITAR EN EL PERÚ (1960 - 1980)

Durante el período de 1960 a 1980, la aviación en el Perú experimentó una transformación fundamental, tanto en su vertiente civil como militar, impulsada por una serie de cambios socioeconómicos y políticos en el país. Este lapso de décadas fue testigo de un crecimiento notable en la industria aeronáutica peruana, marcado por la modernización de la infraestructura aeroportuaria, la expansión de rutas y la consolidación de aerolíneas nacionales. Al mismo tiempo, la Fuerza Aérea del Perú (FAP) vivió una etapa de modernización y reestructuración, fortaleciendo su capacidad operativa y desempeñando un papel clave en la seguridad nacional, además de participar

en conflictos regionales. Este período fue crucial para el desarrollo y la evolución de la aviación en el Perú, estableciendo las bases para el futuro crecimiento y profesionalización del sector aeronáutico peruano. Es importante mencionar que las informaciones que se emplea sobre este tema tan importante son extraídas del libro “La Aviación Civil en el Perú (2013)”²⁴.

2.4.1. El origen hasta los años 50

En el siglo XVIII, Don Cosme Bueno llevó a cabo las primeras exploraciones en vuelo y, basándose en su experiencia en astronomía, expresó la idea de que "no todo lo que a simple vista parece imposible lo es". Con esta afirmación, quería transmitir la idea de que, a través de la experimentación y el método de prueba y error, las personas habían logrado dominar aspectos de la vida que en un principio se consideraban inalcanzables. Un ejemplo de esto era la habilidad para nadar, que inicialmente se consideraba imposible. Don Cosme Bueno sugirió que, en el futuro, los seres humanos podrían lograr el vuelo, basándose en los intentos que se estaban llevando a cabo en Europa. Sostenía que estos acontecimientos indicaban claramente la viabilidad del vuelo.

De manera similar, Santiago de Cárdenas, en 1761, presentó su manuscrito titulado "Nuevo Sistema de Navegar por los Aires", el cual se basaba en observaciones de la naturaleza y la forma de vuelo de las aves. Estableció una correlación entre el peso del ave, la longitud de sus alas y la relación entre la superficie de las alas, la rapidez de los aleteos y el tamaño del cuerpo. Cárdenas descartó la posibilidad de que los humanos pudieran volar utilizando aletas, en cambio, argumentó a favor de la posibilidad de un vuelo planeado aprovechando las corrientes de aire.

Otras iniciativas consideraron el uso de globos aerostáticos durante la segunda mitad del siglo XIX, lo cual generó una buena impresión en el público debido a las acrobacias realizadas desde estos objetos, lo cual causaba gran admiración. Se puede considerar como uno de los más grandes precursores de la navegación aérea a Pedro Ruiz Gallo, teniente coronel de Caballería del Ejército, quien en 1878 publicó sus estudios generales sobre la “Navegación Aérea”, resultado de las investigaciones propias que explicaban la necesidad de volar con globos, así como la dificultad presentada para darles la dirección correcta. Al respecto, expuso la necesidad del uso de las velas adheridas y el timón para darle orientación al objeto. Posteriormente, se desencadenó la guerra con Chile, y entonces Ruiz Gallo orientó todos sus esfuerzos a la creación de objetos que hiciesen posible algún

²⁴ LÉVANO CASTILLO, Fernando; GONZÁLES JÁUREGUI, Yolani; VALDIVIA ACUÑA, María Inés. **La aviación civil en el Perú**. Universidad Alas Peruanas, 2013.

adelanto del Perú frente al vecino país del sur, durante el enfrentamiento bélico (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.140).

Es importante señalar que, en el contexto previamente mencionado, se observaron los primeros signos de interés en la exploración de vuelos experimentales en Perú. Los pioneros de la aviación peruana recibieron su formación en el extranjero. Esto resalta la presencia de un grupo de familias que se habían exiliado en Francia desde el conflicto con Chile (1879-1883) o en los años posteriores a la guerra civil entre Cáceres y Piérola. En esa época, muchos ciudadanos peruanos y extranjeros que habían establecido sus vidas en el país enfrentaron desafíos para permanecer en Perú, ya que sus propiedades y, en algunos casos, sus vidas estaban constantemente en peligro. Esto fue el caso de José García Calderón, un arquitecto y artista joven que había luchado en la batalla de Verdún y era hijo del destacado expresidente de la República, Francisco García Calderón.

Además, en América Latina, las élites estaban fuertemente influenciadas por la educación y el consumo europeo, y los viajes de los hijos de la burguesía y la oligarquía a Europa eran comunes para completar su formación profesional y asimilar elementos culturales. Esto resultaba en la importación de comportamientos, moda y literatura europeos, contribuyendo a la formación de un marco cultural de referencia en la región.

Por otro lado, Argentina, Chile y Uruguay tenían políticas de inmigración exitosas que atraían a una amplia gama de inmigrantes, desde trabajadores agrícolas italianos hasta profesionales técnicos y militares altamente calificados. Estos inmigrantes desempeñaron un papel fundamental en la consolidación de iniciativas estatales y la creación de las primeras escuelas nacionales de aviación en la región.

Entre los primeros aviadores profesionales peruanos, destacamos a Juan Bielovucic, nacido el 21 de agosto de 1899 en Arequipa, Perú, y fallecido el 1 de mayo de 1947 en un trágico accidente aéreo en El Salvador. Es conocido por su contribución al desarrollo de la aviación en el Perú y su participación en competencias aéreas internacionales. Bielovucic comenzó su carrera como aviador en la década de 1920 y rápidamente se destacó en el ámbito de la aviación deportiva. Compitió en numerosas carreras aéreas y exhibiciones en todo el continente americano, ganando reconocimiento por su destreza y valentía.

En 1933, realizó un vuelo récord al sobrevolar la cordillera de los Andes en un avión biplano, un logro significativo en esa época. Además de sus hazañas como aviador peruano de descendencia croata, Juan Bielovucic también contribuyó a la promoción de

la aviación en el Perú. Fue uno de los fundadores del Club Aéreo del Perú y participó activamente en la formación de nuevos pilotos peruanos. Su legado en la historia de la aviación peruana es significativo, y es recordado como un pionero y promotor clave de la aviación en su país.

Con miras a ser aviador Juan Bielovucic se preparó para la obtención del brevete respectivo, el cual le fue otorgado por el prestigioso Aeroclub de Francia el 10 de junio de 1910. Siendo muy joven aún, y ya como piloto calificado, tuvo su primer encuentro con Jorge Chávez, con quien compartió la pasión por el vuelo. Al morir Chávez, Bielovucic promete completar la travesía; efectivamente, llegó a convertirse en el primer piloto en cruzar los Alpes exitosamente; de esta forma, fueron dos los jóvenes que inmortalizaron el nombre del Perú en el mundo (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.141).

En 1910, el Perú tenía una población de 4,2 millones de habitantes, con el presidente Augusto B. Leguía en el poder, quien había sido promovido por José Pardo, hijo del fundador del Partido Civil, Manuel Pardo. Sin embargo, el país estaba dividido, ya que Leguía había formado el Partido Civil Independiente, lo que generó descontento entre los civilistas y pierolistas. Mientras tanto, el crecimiento poblacional en Lima y el Callao, junto con el aumento del costo de vida, dio lugar a la formación de una clase obrera, mientras en las zonas rurales se desarrollaba el movimiento campesino debido a abusos de terratenientes y empresas mineras. El desarrollo económico del Perú se centraba en la minería y la agroexportación, aunque aún existían latifundios y prácticas de gamonalismo en las haciendas serranas. Además, la situación política y militar era delicada debido al conflicto territorial con Chile por las provincias de Tacna y Arica, lo que afectaba las relaciones internacionales del país.

A pesar de los esfuerzos del Estado por abordar estos desafíos, la situación social era compleja y marcada por protestas y demandas justas, como la jornada laboral de ocho horas y la seguridad social. Esto condujo a disturbios tanto en áreas urbanas como rurales, reflejando la creciente politización de las masas y la lucha por sus derechos.

Si se tratara de identificar el origen de la aviación en el Perú debemos expresar que esta nos llegó desde el extranjero, como parte de las novedades tecnológicas anunciadas en el siglo XX con gran apoyo de la prensa. Los esfuerzos realizados fueron iniciativas privadas, ligeramente acompañadas por el Estado peruano. Es más, se puede señalar que el interés estatal no marcó la pauta de los primeros vuelos en el Perú, sino más bien la iniciativa particular, mientras en Europa el Aeroclub de Francia fue fundado el 20 de octubre de 1898, y la primera escuela de Aviación tuvo sus inicios en Francia entre los años de 1904 y 1905; desde ese momento, los ingenieros y técnicos se dedicaron a

investigar, mejorar y experimentar con nuevos aparatos (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.142).

El Aeroclub de Francia desempeñó un papel fundamental al promover la admiración y el reconocimiento mediante la certificación de los nuevos conocimientos. En consecuencia, las escuelas privadas de aviación certificaban los conocimientos y la competencia en las recién adquiridas habilidades de jóvenes pilotos, incluyendo aquellos que aún eran inexpertos, como el destacado Jorge Chávez²⁵.

Por otro lado, en el territorio peruano, el joven piloto Carlos Tenaud Pomar, en 1908, llevó a cabo la construcción de un monoplano. Reconociendo el esfuerzo de Tenaud, el Gobierno peruano emitió una resolución que indicaba la necesidad de crear una sección de enseñanza de vuelo en la Escuela de Artes y Oficios. Esta medida permitió la contratación de Tenaud y Maguella como instructores para jóvenes interesados en aprender esta nueva profesión. De esta manera, el Estado gradualmente introdujo la educación aeronáutica en una institución de formación técnica que era muy popular entre jóvenes de recursos económicos limitados o moderados. Este enfoque siguió la estrategia que previamente había impulsado el crecimiento de la industria automotriz en el país.

Por lo tanto, los esfuerzos iniciales por parte del Estado se intensificaron cuando el Mayor General del Ejército buscó establecer vínculos con la Misión Militar Francesa, que en ese momento se consideraba una de las principales escuelas militares del mundo, junto con las prusianas y las inglesas. Este proceso influyó significativamente en la creación de la Escuela Militar Peruana, puesto que, la escuela francesa tuvo una fuerte influencia en su desarrollo, con la participación del coronel D'André, quien viajó a Francia para estudiar en detalle el avance de la tecnología aérea. Durante su estadía, expresó claramente que "Perú necesitaba un avión militar de al menos dos plazas" y solicitó al Estado peruano que asignara los recursos financieros necesarios para llevar a cabo este proyecto militar.

²⁵ Es importante mencionar la existencia de vasta bibliografía sobre la figura histórica de Jorge Chávez Dartnell. Ello ha permitido mayor reconocimiento y homenaje a este importante héroe nacional, por ser el primer piloto en sobrevolar los Alpes en Europa. Su hazaña tuvo lugar el 23 de septiembre de 1910 cuando voló sobre el Paso de Simplon en Suiza, un logro significativo en la historia de la aviación. Destacamos los escritos de: Gregorio Gagliardi Kindlimann, Guillermo Garrido-Lecca Frías, entre otros. Añadiendo los diferentes libros institucionales publicados por las diferentes Fuerzas Armadas del Perú, Institutos Históricos y el Ministerio de Defensa, entre otros.

2.4.2. Liga Peruana Pro-Aviación

La Liga Peruana Pro-Aviación, también conocida como la Liga Pro-Aviación, fue una organización fundada en el Perú a principios del siglo XX con el objetivo de promover y desarrollar la aviación en el país. Fueron las hazañas realizadas por Jorge Chávez que alentaron los ánimos para concretarse la primera reunión en el que se creó la liga, un 27 de setiembre de 1910 a las 3 p.m. en el local de la Sociedad de Ingenieros. El presidente de la Sociedad, Don Ricardo Tizón y Bueno, ofreció el local para todas sus actividades.

Dicha primera reunión fue presidida por el General César Canevaro, en la que se estableció la Liga Peruana Pro-Aeronavegación como único punto de la agenda. Entre los asistentes destacan figuras como el General Pedro Muñiz, el General Juan Martín Echenique, el Dr. José Matías Manzanilla, el Dr. Federico Villareal, Ricardo Palma, el Dr. José de la Riva Agüero y el Ing. Pedro Paulet, entre otros. El General Muñiz fue elegido el primer presidente de la liga, que estableció una junta directiva de 41 miembros. El General Pedro Muñiz fue el principal impulsor de la fundación de la Liga Peruana Pro-Aviación, y ocupó la presidencia en la primera junta directiva. La liga emitió un manifiesto público en 1910, firmado por el General Muñiz, con el propósito de recaudar fondos para la adquisición de aviones y promoción de la aviación en el Perú (LÉVANO, 2014).

Los fondos recaudados a través de diversas actividades y el manifiesto permitieron financiar la visita de Bielovucic para la fundación de la primera escuela de aviación. Se establecieron términos para la financiación, incluyendo el cobro de 180 libras peruanas por alumno, una fianza para posibles daños a los aviones y un máximo de doce alumnos por curso. El objetivo era adquirir una aeronave, dos cobertizos y cubrir los gastos de la escuela. El gobierno se comprometió a financiar och.o de las doce plazas de la escuela como becas, distribuidas entre personal de varios ministerios. A pesar de las actividades y las gestiones ante el gobierno, los fondos resultaron insuficientes para la fundación y el funcionamiento de la escuela de aviación.

La junta directiva, ante las circunstancias, aprobó un segundo manifiesto con fecha 19 de febrero de 1911. Esta vez los resultados fueron diferentes y el 4 de marzo de 1911 se fundó la Escuela Nacional de Aviación en el aeródromo de Santa Beatriz, acondicionando zonas en el hipódromo del mismo nombre. Como director fue nombrado Bielovucic a la vez que instructor de vuelos. Los primeros alumnos fueron:

- Ministerio de Guerra y Marina: tenientes Juan O'Connor, Manuel Portugal, Samuel Angulo y el alférez de reserva Manuel Marca Romero.
- Ministerio de Gobierno: Srs. Alberto Valderrama y Nestor Sulovich.
- Ministerio de Fomento: Srs. Genaro Saavedra y José Goiburu.
- Liga Peruana Pro-Aviación: Srs. Alberto Carreño y Guillermo Dyer.
- Aero Club Callao: Srs. A. Lansburgh, A Barbe y F. Ferrari (LÉVANO, 2014, p. 121).

Imagen 1 – Juan Bielovucic junto a su avión biplano Voisin Frères en Francia (1910)



Fuente: Escuela de Formación de las Fuerzas Armadas del Perú, 2022.²⁶

Uno de los tantos desafíos de la liga fue cuando las clases, que comenzaron el 6 de marzo, se trasladaron a un nuevo aeródromo en la Mar Brava (Bellavista) el 23 de marzo y, luego, se suspendieron el 9 de abril debido al término del contrato con el instructor Bielovucic. La escuela quedó paralizada, sin instructores, aviones sin condiciones de vuelo, sin financiamiento ni apoyo del gobierno. Por tanto, la Liga entró en receso a finales de 1911.

Tras la llegada de Juan Ramón Montero y su aeronave en 1912, la Liga Peruana Pro-Aviación se reorganizó con el contralmirante Melitón Carvajal como presidente del Comité de Reorganización y el ingeniero Ricardo Tizón y Bravo como presidente del Comité de Propaganda. En una Asamblea General el 2 de enero de 1913, se eligió una nueva Junta Directiva, con el presidente honorario siendo el presidente de la República,

²⁶ **Biblioteca Centro de Información y Referencia “Juan Bielovucic Caavalié”.** Escuela Superior de Guerra Aérea, 2022. Acceso: <https://biblioteca.esfap.edu.pe/juan-bielovucic-cavalié/>

Don Guillermo Billingham, y el vicepresidente honorario, el ministro de Guerra y Marina, General Enrique Varela. El general Muñiz fue elegido presidente y el contralmirante Melitón Carvajal como vicepresidente.

Sin embargo, durante la Primera Guerra Mundial, varios factores, como la creación del Aero Club del Perú y la falta de apoyo del gobierno, llevaron a la disolución de la Liga. La Junta Directiva comunicó al gobierno su decisión de cesar sus funciones, entregando los saldos de sus fondos y el material, lo que fue aceptado por el gobierno mediante una Resolución Suprema en junio de 1916.

Frente a este escenario poco alentador para el desarrollo de la aviación peruana, fueron en esos mismos años en los que se forjarían los pilotos profesionales, algunos de estos importantes peruanos fueron enviados al extranjero para recibir formación en aviación. El teniente A. Duarte Valladares se convirtió en el primer aviador militar peruano en 1911 al graduarse en Francia. Pedro René Labrousse obtuvo su licencia de piloto aviador en el Aero Club de Francia en 1911. Juan O'Connor, ya como capitán, recibió su brevete en el Aeroclub de Francia en 1913. El ingeniero Ignacio Ramos, que viajó a Francia con Carlos Tenaud, obtuvo su diploma de ingeniero aeronáutico en 1913. Oscar Insua realizó estudios en Francia, y el subteniente Roberto Martínez Merizalde se graduó como mecánico de aviación en la escuela Farman en París.

Pese a los diferentes reclamos respecto de la falta de atención al desarrollo de la aviación militar peruana frente a otros países latinoamericanos que ya poseían escuelas militares y debido a lo lejos que estábamos de los avances producidos en Europa, fue recién en el gobierno de Pardo que se lograron avances.

Durante su segundo gobierno, José Pardo tomó dos decisiones cruciales que sentaron las bases para el establecimiento de la aviación en el país. La primera de ellas fue la aprobación de la Ley 2363 en el Congreso, teniendo como presidente del senado al Sr. Amador del Solar, el primer presidente del Aeroclub del Perú, y el Dr. José Matías Manzanilla, fundador de la Liga Peruana Pro-Aviación como presidente de la Cámara de Diputados. Ambos líderes de las cámaras legislativas, con conexiones en el ámbito de la aviación y plenamente conscientes de los desafíos involucrados, respaldaron la promulgación de esta ley. Esta asignó una partida de 5,000 libras del presupuesto general de la República desde 1917 hasta 1920, con el propósito de establecer y promover la Escuela de Aviación Civil-Militar.

La ley fue promulgada por el presidente José Pardo el 23 de noviembre de 1916. Desaparecida la Liga Peruana Pro-Aviación, el gobierno debió

asumir la responsabilidad de impulsar la aviación en este caso la aviación miliar y por intermedio del ministerio de Guerra y Marina se gestionó ante el gobierno de la República Argentina, algunas plazas para oficiales en la Escuela de Aviación Militar de la base de El Palomar. El presidente Pardo en su discurso ante el Congreso el 28 de julio de 1917 informó sobre el tema (LÉVANO, 2014, p.128).

En 1919, se reconoció la necesidad de establecer una fuerza aérea que atendiera tanto a propósitos militares como comerciales. Esto llevó a la creación del servicio de aviación militar el 28 de enero de 1919 mediante un Decreto Supremo del presidente José Pardo, marcando una nueva etapa para la aviación peruana. Se solicitó la asistencia del gobierno francés para organizar la primera escuela de aviación militar en Perú. Simultáneamente, varios representantes de fábricas extranjeras de aviones, como Walter Pack de Curtiss y Arthur Lee de Handley Page, llegaron al país para establecer servicios aéreos comerciales en la costa peruana. Además, el piloto peruano Juan Leguía Swayne, entrenado en Inglaterra, también regresó al país.

Los actores tenían objetivos diversos, pero compartían el ideal de promover y desarrollar la aviación en Perú. La situación incluía la existencia de una escuela de aviación militar bajo la supervisión de la Misión Francesa de Aviación, la creación de una unidad de hidro aviación por parte de la Marina en Ancón, y un aeródromo para la escuela de aviación civil en Bellavista, Callao. Hubo un esfuerzo conjunto a nivel nacional para recaudar fondos y comprar aviones con el fin de impulsar el progreso aéreo en diversas regiones de Perú.

La actividad en favor de la aviación nacional fue intensa, tanto en el ámbito militar como en la colaboración de expertos nacionales y extranjeros para avanzar en esta nueva tecnología como un elemento de defensa y desarrollo del país. Después del retiro de la Misión Francesa de Aviación, la escuela de aviación militar en Perú continuó con la dirección del Mayor J. Sisson, un piloto inglés, y la instrucción de vuelo a cargo del norteamericano W. Bradley, junto con pilotos peruanos como O'Connor y Protzel.

Mientras tanto en Europa la Primera Guerra Mundial terminaba. La experiencia había demostrado la importancia de la aviación cumpliendo múltiples tareas e inclinando la balanza hacia el dominio del aire en el campo de batalla, para ganar la guerra. La naciente aviación había demostrado su utilidad y eficacia. Las lecciones de la guerra han creado la necesidad de contar con aviación; ahora cada país tiene que desarrollarla en dos aspectos, en el empleo de la aeronave y en la industria aeronáutica (LÉVANO, 2014, p.129).

Por tanto, la Primera Guerra Mundial en Europa subrayó el papel crucial de la aviación, demostrando su eficacia y utilidad en múltiples funciones, así como su

influencia determinante en el dominio del espacio aéreo en el campo de batalla. Cada país se vio obligado a enfocarse en un plan estratégico de aeronaves y el fortalecimiento de su industria aeronáutica, reconociendo la aviación como un elemento fundamental para la defensa y el progreso nacional.

2.4.3. Aeroclub del Perú

El Aeroclub del Perú es una organización dedicada a promover y fomentar la aviación en el Perú. Fue fundado en 1910 y ha desempeñado un papel importante en el desarrollo de la aviación en el país. El club se ha centrado en actividades relacionadas con la aviación, como la formación de pilotos, la organización de eventos aéreos y la promoción de la seguridad en la aviación. A lo largo de su historia, el Aeroclub del Perú ha contribuido con el crecimiento y difusión de la aviación en el país, y ha sido punto de encuentro para entusiastas de la aviación, pilotos y profesionales del sector.

El Aeroclub tuvo comisiones importantes, como la Comisión de Guerra, que se centró en explorar las aplicaciones militares y marítimas de la aviación y colaborar estrechamente con la Liga Peruana Pro-Aviación en intereses relacionados con la defensa nacional. Estas primeras iniciativas en la aviación militar fueron principalmente de origen privado, pero involucraron cada vez más al Estado peruano, lo que llevó a la formación del Directorio de la Liga. En este período, Augusto B. Leguía, quien era presidente del Perú, se desempeñó como presidente honorario de la Liga, y el General de Brigada Pedro E. Muñiz como presidente activo. La Junta Directiva incluyó a militares, políticos e ingenieros, lo que demuestra un interés compartido en el desarrollo de la aviación nacional en ese momento.

Por lo tanto, durante el segundo mandato del presidente José Pardo (1915-1919) se iniciaron las gestiones con el Gobierno francés para traer una misión militar de aviación al Perú y establecer la primera escuela de pilotos de aviación. Sin embargo, estas gestiones no continuaron y fueron concluidas después de la destitución de Pardo con la llegada de Leguía. Inicialmente se acordó que la nueva escuela de aviación se establecería en Maranga, pero más tarde se determinó que se ubicaría en el fundo Las Palmas. Como resultado, la creación de la Escuela Jorge Chávez se oficializó el 27 de julio de 1922 bajo la supervisión del ministro de Guerra, el General Luna Iglesias. Sin embargo, la escuela no comenzó a funcionar realmente hasta el 27 de noviembre de 1923. Al mismo tiempo,

se evaluó la posibilidad de establecer una Escuela de Hidro Aviación para la Marina en el balneario de Ancón.

Los años cuarenta se destacan por el notable incremento de la población urbana; la migración del campo a la ciudad generó serios cambios en la estructura social y en la configuración de la sociedad tradicional. Se instalaron las primeras barriadas aledañas a la ciudad y el boom de las exportaciones azucareras y algodoneras conllevó la necesidad de mejorar la calidad de las máquinas dedicadas a la fumigación de los cultivos de exportación. En el caso de la actividad minera, el crecimiento de las exportaciones de cobre, vanadio y molibdeno implicó la urgente utilización de aviones para el transporte de la maquinaria a las zonas donde se ubicaban los yacimientos mineros. Otro factor que conviene resaltar es el incremento de la producción del petróleo, el cual fue exportado, pero también consumido en el mercado interno; el bajísimo precio de este recurso (entre 110 y 195 centavos de dólar el barril) hizo posible que todas las actividades motoras vinculadas al consumo de este combustible o sus derivados tuviesen un gran impulso (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.145).

En el período de la Segunda Guerra Mundial, el Perú optó por el lado de los aliados, lo que resultó en un impulso económico debido a la alta demanda de materias primas por parte de los aliados. La exportación de azúcar a precios internacionales favorables generó divisas significativas para el país. Además, se observó un interés creciente de los Estados Unidos en América Latina, con misiones de naturaleza cultural, militar y económica. Después de la guerra, Estados Unidos centró su atención en América Latina y ofreció capacitación a oficiales y suboficiales peruanos en cursos de preparación en Panamá.

En ese contexto, se comenzó a comprender que el poder aéreo peruano involucraba no solo a la aviación militar sino también a la aviación civil, incluyendo transporte comercial, escuelas de aviación civil, aeroclubes y organizaciones privadas de aviación. Se prestó atención al desarrollo industrial, adquisición de aviones y repuestos, mantenimiento, servicios de navegación y mejoras en la infraestructura aeroportuaria, todo dentro de un enfoque más amplio de la aviación.

Es importante agregar que el Estado peruano brindó apoyo al desarrollo de la aviación civil y militar, puesto que estuvo influenciado por gobiernos militares que fomentaron este sector. Durante el periodo de entreguerras, hubo un intenso desarrollo tecnológico en la aviación a nivel mundial, con avances notables en la fabricación de motores y nuevas tecnologías. Tanto la aviación comercial como la estatal se preocuparon por establecer normas y protocolos para manejar cuestiones médicas relacionadas con el vuelo y el contacto con poblaciones nativas.

La aviación redujo las distancias, pero también puso de manifiesto la importancia de la higiene y la salud pública en vista de la posible propagación de enfermedades. Para abordar este problema, se estableció un convenio internacional en 1931 como resultado de la Convención Internacional de Sanidad para la Navegación Aérea de La Haya, y se aplicó el Código de Sanidad Panamericana en el continente, que requería certificados de origen para todos los pasajeros.

2.4.4. La Guerra del 41

El conflicto aéreo entre Perú y Ecuador en 1941 formó parte de la Guerra del 41 o Guerra de Oriente, caracterizada por operaciones militares aéreas en la región fronteriza disputada. Las fuerzas aéreas de ambos países desempeñaron un papel esencial, realizando bombardeos y combates aéreos en la selva amazónica. La mediación de Estados Unidos y la Liga de las Naciones (antecesora de las Naciones Unidas) condujo a la firma del Protocolo de Paz en Río de Janeiro en enero de 1942, que estableció las fronteras entre los países y puso fin al conflicto. Ecuador cedió una parte considerable de su territorio en la Amazonía a Perú. Aunque se logró una solución pacífica a través de la mediación internacional, este conflicto sigue siendo un acontecimiento histórico relevante con implicancias perdurables en las relaciones bilaterales entre Perú y Ecuador, y en la historia de América Latina.

Fue en este conflicto que la figura del héroe nacional, el teniente José Quiñones Gonzales pasa a la memoria colectiva del Perú. Durante el conflicto con Ecuador en 1941, en la batalla de Zarumilla, Quiñones realizó un acto de valentía al aterrizar su avión en una pista improvisada en el Amazonas para proteger la soberanía peruana. Trágicamente, perdió la vida en el proceso, pero su sacrificio es rememorado en nuestra historia. Por su valentía y sacrificio, José Quiñones Gonzales fue condecorado póstumamente con la Medalla de Honor del Congreso del Perú y se le rindió homenaje en el país.

2.4.5. La aviación militar desde 1950

En 1948, comenzó lo que se conoció como el Ochenio de Odría. En contraste con su primer mandato, este segundo periodo se caracterizó por su autoritarismo y su hostilidad hacia el Partido Aprista Peruano. El General Odría derrocó al presidente civil y democrata Bustamante y Rivero, acusándolo de ser demasiado complaciente con sus

opositores. Una vez en el poder, Odría lanzó una campaña intensa contra los líderes apristas, lo que resultó en el asilo del líder del partido en la embajada de Colombia durante cinco años. En este contexto, Odría logró controlar las organizaciones sociales.

Durante el gobierno de la Junta Militar, cuyo presidente fue el General de Brigada Don Manuel A. Odría, y el ministro de Aeronáutica C.A.P. José C. Villanueva, se dio un notable impulso a la aviación militar por parte del Estado, y se consolidó las relaciones internacionales entre países vecinos y otros que estratégicamente convenía mantener como aliados. Por ejemplo, en el marco de las relaciones internacionales entre Perú y México se produjo la visita del General jefe de la Fuerza Aérea de México Antonio Cárdenas Rodríguez. En aquellos momentos, los mexicanos rindieron homenaje a Jorge Chávez, mientras los peruanos realizaron los actos en honor de Don Miguel Hidalgo y Costilla, padre de la patria mexicana, los que se efectuaron en la plaza México. Cabe destacar, además, que, durante la visita del representante mexicano, se le dieron a conocer los avances de la Dirección General de Aerofotografía (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.149).

En ese período, la formación en la Escuela Militar estaba avanzada, particularmente en la capacitación de pilotos de guerra y oficiales especialistas. La importancia de la aviación en tiempos de paz y en la Defensa Nacional era ampliamente reconocida. En 1949, se estableció la sección de aspirantes a cadetes en la Escuela de Aviación, que equivalía al quinto año de secundaria y ofrecía educación basada en cursos técnicos estadounidenses, traducidos al castellano.

Además, el Departamento de Vuelos se encargaba de la instrucción básica de los futuros oficiales del Cuerpo de Aviación del Perú (C.A.P.)²⁷ como aviadores militares, con planes de instrucción que incluían horas de vuelo en aumento progresivo en los años siguientes. También, en 1950, se construyó una nueva base aérea en San Andrés (Pisco) llamada General San Martín, y se institucionalizó el 23 de septiembre como el Día de la Aviación Nacional, reconociendo los avances en la aviación. En este período, se realizaron exposiciones de Escuadrillas de Combate e Instrucción con aviones Stermann.

Por otro lado, es importante reconocer el aumento de las especializaciones en la Fuerza Aérea peruana, como: Aerofotografía, Estadística, Meteorología, Comunicaciones y en el fortalecimiento de la administración. Este crecimiento no era exclusivo de Perú, ya que en 1951 se estableció la Escuela Aérea para Estudiantes Latinoamericanos del Comando Aéreo del Caribe en Panamá, lo que reforzó la influencia estadounidense en el continente, ya que muchos oficiales se familiarizaron con conceptos militares

²⁷ Dicha institución cambió de nombre en 1950 por el que hoy conocemos como Fuerza Aérea del Perú.

estadounidenses. Además, se observó un aumento en la adquisición de armas, como aviones P-47, B-26, DC-3 y aviones Sabre-86 de Estados Unidos entre 1953 y 1955. Es importante mencionar que el presupuesto de las Fuerzas Armadas representaba alrededor del 20% del presupuesto nacional, una proporción que hoy se consideraría elevada para cualquier país.

Asimismo, la aviación peruana tuvo un papel importante en la integración de la región amazónica. Las incursiones arriesgadas y exploratorias llevaron a la apertura de nuevas rutas en la selva, marcando el sacrificio de numerosos militares en misiones de servicio. Mencionando a los siguientes héroes: Alvariño, Cornejo, Minerti, Aliaga, Ibáñez, Maquina, Franco, Yábar, Pinillos, Ganoza y otros, en misión de servicios. Esta exploración resultó en la creación de la Fuerza Aérea de la Montaña, con dos escuadrillas de reconocimiento en Iquitos, Chachapoyas y San Ramón, y estableció la famosa Ruta de la Montaña.

Además, en 1956 se inauguró el servicio de taxi aéreo en Tarapoto bajo el permiso de la Dirección de Aeronáutica Civil. El impulso para estas exploraciones y el dominio de las rutas aéreas en la selva se debió a los conflictos fronterizos con Ecuador y Colombia, así como al descubrimiento de yacimientos de petróleo en la región, que despertaron el interés del Estado por la Amazonía peruana.

Durante los años cincuenta, la conexión entre la aviación militar peruana y la estadounidense fue estrecha, ya que Estados Unidos se convirtió en el principal proveedor de armamento para el país. Hacia mediados de la década de 1960, las relaciones con Estados Unidos eran pertinentes para los intereses nacionales, con enfoque en aumentar la presencia de inversiones estadounidenses en Perú. Sin embargo, con la llegada de la Junta Militar el 3 de octubre de 1968, seguida por el mandato de Velasco Alvarado, el Perú adoptó una posición política radicalmente diferente.

[...] El nuevo régimen liderado por los militares planteó una serie de reformas estructurales. Gran parte del cuerpo militar estuvo compuesto por egresados del Centro de Altos Estudios Militares (CAEM). En adelante, el Perú inició la aplicación del “modelo peruano” y mantuvo una relación estrecha con la Unión Soviética, la cual llegó a convertirse en una de nuestras proveedoras de armas y de asistencia militar “arribando a nuestras costas tanques y aviones soviéticos, autobuses rumanos, motocicletas checoslovacas e instrumental médico húngaro (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.151-152).

2.4.6. Ministerio y ministros de Aeronáutica del Perú (1941-1987)

Desde las primeras décadas del siglo XX, el Perú se embarcó en un proceso de consolidación de una identidad aeroespacial nacional. El Estado promovió la definición de la gestión institucional de la aviación en el país. El 27 de octubre de 1941, el Congreso de la República aprobó la Ley N.º 94126, estableciendo el Ministerio de Aeronáutica del Perú (MAP). El primer titular de este ministerio fue el General de Aeronáutica Fernando Melgar Conde. Aunque los registros históricos indican que el pleno funcionamiento del MAP comenzó en 1943, documentos inéditos encontrados en el Archivo Histórico del IEHAP revelan que, ya en 1942, la entidad estaba operando con sus unidades internas. Esta entidad ministerial continuó en funcionamiento hasta el 1 de abril de 1987, cuando se creó el Ministerio de Defensa mediante la Ley N.º 24654, incorporando al MAP bajo su jurisdicción junto con los ministerios de Marina y Guerra.

Se desconoce la cantidad precisa de ministros aeronáuticos que tuvo el Perú durante su funcionamiento. Sin embargo, en el período de 1963 a 1968, destacamos a los siguientes ministros.

1. Ttg FAP Alberto López Causillas (8 de septiembre de 1967 – 25 de octubre de 1968): López Causilla ingresó el 24 de marzo de 1936 a la Escuela Central de Aeronáutica "Jorge Chávez" y, posteriormente, obtuvo una beca para estudiar en la academia aeronáutica en Italia, graduándose como Alférez de la especialidad de bombardeo. Después, sirvió en el escuadrón de información marítima n.º32 en la base "Alférez Huguet" de Ancón. En 1950, se convirtió en comandante del Escuadrón de Bombardeo n.º23 en Chiclayo. En 1967, fue nombrado comandante general de la Fuerza Aérea del Perú (FAP), durante su mandato se modernizó la flota aérea con la adquisición de aviones franceses supersónicos Miraflores M-5P y aviones de transporte turbohélice Hércules. Además, formó parte del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, ocupando el cargo de ministro de Aeronáutica y comandante general de la FAP después del golpe militar liderado por el general Juan Velasco en 1968, lo que llevó a la aprobación del estatuto del gobierno revolucionario y la anulación de contratos con empresas petroleras.

2. Ttg FAP Eduardo Montero Rojas (25 de octubre de 1968 - 2 de noviembre de 1968): Montero ingresó como cadete de aeronáutica en 1937 y se graduó como alférez en 1941, recibiendo la espada de honor por obtener el primer puesto de su promoción. Participó en el conflicto con Ecuador y fue ascendido a teniente de Aeronáutica por su distinguida actuación en combate.

En 1951, fue enviado a los Estados Unidos para completar el curso de comando y estado mayor en la base aérea "Maxwell", en Alabama. Durante el Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, ocupó brevemente el cargo de ministro de Aeronáutica y, al día siguiente, fue nombrado comandante general interino de la Fuerza Aérea del Perú. En su primera declaración como máxima autoridad de la FAP, manifestó su compromiso con los objetivos del gobierno revolucionario para superar el subdesarrollo del país lo más rápido posible.

3. Ttg FAP Rolando Gilardi Rodríguez (noviembre 1968 – agosto 1975): Gilardi se destacó desde sus inicios como cadete en la Escuela Central de Aeronáutica, obteniendo el primer puesto entre 800 aspirantes y convirtiéndose en la espada de honor de la promoción "31 de julio" en la especialidad de Piloto de Ataque. Después de graduarse como Alférez, viajó a los Estados Unidos en una misión de estudios. A lo largo de su carrera, ocupó varios cargos, incluyendo la dirección de la Escuela de Oficiales y cargos en la Fuerza Aérea. En 1968, bajo el gobierno del General Velasco, se convirtió en Ministro de Trabajo y posteriormente en Comandante General de la FAP, desempeñando un papel fundamental en el gobierno revolucionario y contribuyendo al fortalecimiento de la FAP como una de las fuerzas aéreas más destacadas en Sudamérica. Su estrecha colaboración con el gobierno fue crucial para la implementación de las políticas estatales.

En síntesis, a lo largo de todos estos años, el espacio aéreo del Perú ha experimentado cambios y ha sido objeto de análisis y debates a lo largo del tiempo. En ese contexto, es relevante destacar la influencia política y las acciones del arquitecto Fernando Belaunde Terry, una figura de gran importancia en la historia reciente de Perú. Durante su mandato presidencial, que abarcó desde 1963 hasta 1968, se produjo un notable avance en la historia de la aviación peruana en términos de infraestructura, tecnología y compromiso, superando a otros gobiernos del siglo XX en este aspecto. Esto se debió a dos factores fundamentales: la implementación del Plan de Acción Cívica a cargo de las Fuerzas Armadas y la eficiente gestión de la Dirección de Aeronáutica Civil en apoyo de la aviación en general.

En 1965, la admiración que sentía Fernando Belaunde Terry por la aviación se intensificó tras recibir de parte del presidente de Italia, Giuseppe Saragat, un obsequio que consistía en la mascarilla y una parte de la hélice que propulsó la aeronave de Jorge Chávez, reconocido aviador y héroe peruano. Además, el 30 de diciembre de ese mismo

año, Belaunde Terry tuvo el honor de encabezar la ceremonia de inauguración del aeropuerto internacional Jorge Chávez en el Callao.

2.4.7. La Aviación durante el Gobierno Revolucionario de las FF. AA.

En retrospectiva, en los años sesenta, dos ejes políticos principales eran claramente visibles en el escenario internacional: el bloque capitalista liderado por los Estados Unidos y el bloque comunista con influencia de la URSS. Además, el retiro parcial de los Estados Unidos de Cuba, debido a la Revolución Cubana en 1959, tuvo un profundo impacto en las relaciones internacionales de la época, situando a Cuba bajo la influencia del gobierno ruso.

Esta dinámica internacional fue el contexto en el que se desarrolló la competencia por el espacio aéreo y la formulación de las doctrinas militares que permitieron la formación de estos bloques, incluyendo naciones relativamente jóvenes o de reciente creación en América Latina. Se planteó la idea de la Flota Aérea Latinoamericana como un mecanismo de unión entre países con un nivel de desarrollo similar, que facilitaría la cooperación y el intercambio de productos. Sin embargo, este proyecto no se concretó y se convirtió en una iniciativa importante que podría haber unificado tecnologías en la región.

El gobierno de Velasco fue de carácter nacionalista y continuador de la política armamentista que desde el siglo XIX había iniciado Ramón Castilla. Como tal, no vio mejor salida a sus planes de fortalecimiento del Estado-Nación y a los potenciales conflictos con Chile, que orientar el mercado de adquisición de armas hacia el bloque comunista. De este modo, el Perú logró convenios bilaterales que le permitieron obtener aviones de bajo costo. A cambio de ello, la Unión Soviética obtuvo algunos beneficios como poder navegar sus barcos pesqueros por nuestras aguas. Dicha política fue continuada luego de concluido el gobierno militar, y se amplió a otros sectores del aparato militar, como la marina. Francia e Italia también se constituyeron en países que vendieron armamento al Perú. Ello implicó la renuncia del Perú a la producción de armamento, dedicándose al armado o mantenimiento de la flota ya adquirida (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.153).

En 1974, el gobierno nacionalista de Velasco se inició el proceso de expropiación de empresas extranjeras en Perú, lo que provocó la amenaza de los Estados Unidos de aplicar la Enmienda Hickenlooper, que implicaba la suspensión de crédito y asistencia. Después de negociaciones, ambos países acordaron los niveles de compensación.

Ese año marcó un momento crucial para las fuerzas armadas peruanas, ya que buscaban diversificar sus fuentes de armamento y reducir la dependencia de Estados Unidos. Esto se debió a consideraciones estratégicas, incluida la relación con Chile y la preocupación por la guerrilla interna. Las relaciones con Estados Unidos se mantuvieron tensas debido a los intentos peruanos de diversificar sus compras de armas y proteger su frontera territorial de 200 millas en el Pacífico. Este problema no era nuevo, puesto que, en la década de 1960, Estados Unidos se negó a vender cierto armamento e insumos al Perú, lo que generó temores sobre la dependencia de un poder extranjero. En respuesta, algunos gobiernos de América del Sur, en su mayoría liderados por militares, buscaron proveedores alternativos, como la URSS. Por ejemplo, el gobierno de Belaúnde adquirió cazas Mirage de Francia en lugar de depender de los Estados Unidos.

Fue el 3 de octubre de 1968, cuando los militares, en particular el ejército, subvirtieron el poder de la oligarquía. La mayoría de estos militares recibieron su formación en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM)²⁸, un entorno académico y de adoctrinamiento que inculcaba los elementos esenciales para la construcción del Estado-Nación. Estos militares eran leales seguidores de la doctrina de desarrollo, eran antimperialistas y estaban comprometidos en la lucha contra el enemigo interno, en referencia a los grupos guerrilleros, a los que ya se habían enfrentado en 1965. Durante la década de los setenta, más de ochocientos miembros del ejército y la aviación fueron enviados a Moscú para recibir formación adicional.

El gobierno militar, bajo el liderazgo de Velasco, implementó medidas como la nacionalización de la International Petroleum Company, la expropiación de medios de comunicación, el control de sectores económicos estratégicos y el incremento de la burocracia estatal. Sin embargo, a partir de 1974, el gobierno de Velasco enfrentó una crisis, con la partida de generales de tendencia más liberal y el deterioro de la salud de Velasco, lo que generó preocupaciones sobre su sucesión. La situación se complicó aún más con la caída del presidente chileno Salvador Allende, lo que tensó las relaciones entre Perú y Chile, ya que los militares chilenos tomaron el poder.

²⁸ El Centro de Altos Estudios Militares, establecido el 14 de julio de 1950 durante la presidencia de Odría, inicialmente fue conocido como el Centro de Altos Estudios del Ejército (CAEE). En 1954, su nombre cambió al de Centro de Altos Estudios Militares (CAEM) y finalmente, en 1997, pasó a llamarse Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Este centro militar se basó en el principio de modernización de las fuerzas armadas, pero adoptando un enfoque alternativo que abogaba por el desarrollo de una doctrina militar que interpretara la realidad nacional desde una perspectiva integral y estratégica. (IEHAP, 2019)

Hacia fines de la década de los setenta, se hizo evidente el desequilibrio económico en Perú, con recursos insuficientes para mantener un Estado en constante crecimiento y burocratización. Varias empresas estatizadas experimentaron problemas financieros, y el modelo cooperativista tuvo dificultades para consolidarse, ya fuera debido a la falta de experiencia o a mala gestión. El país se sumió en una severa crisis económica y experimentó un aumento en su deuda externa.

La segunda etapa del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas comenzó el 29 de agosto de 1975, bajo la dirección de Francisco Morales Bermúdez, un ex ministro de Hacienda. Durante su gobierno se enfrentó la creciente inflación y el aumento del costo de vida, así como la radicalización en la situación social y política. A pesar de mantener inicialmente la continuidad con los objetivos establecidos por Velasco, a medida que se evidenciaba su debilitamiento físico, su influencia política menguaba y se procedía a realizar cambios en su gabinete ministerial, Bermúdez adoptó un acercamiento a distintos grupos políticos opositores y decretó una amnistía política que permitió el regreso de varios deportados. Este período marcó un lento pero significativo progreso hacia la restauración de la democracia, especialmente con la formación de la Asamblea Constituyente, presidida por Víctor Raúl Haya de la Torre²⁹, líder político, que inició la redacción de la Constitución del 79.

En la actualidad, la aviación militar ha experimentado los más notables avances tecnológicos, ampliándose el mercado de productores a los países de la Federación Rusa, Israel y Asia, especialmente China. Sin embargo, existe un creciente interés por parte de entidades supranacionales de restringir la producción y venta de armas y de este modo dar cumplimiento a compromisos internacionales. Los objetivos de la aviación militar han ido cambiando, y hoy en día su uso también está relacionado con las políticas de control de narcotráfico, además del control fronterizo (LÉVANO; GONZÁLES; VALDIVIA, 2013, p.156).

²⁹ Víctor Raúl Haya de la Torre fue un prominente político peruano, fundador y líder del Partido Aprista Peruano (APRA). Nació en 1895 y desempeñó un papel fundamental en la política peruana durante gran parte del siglo XX. Haya de la Torre propuso una ideología conocida como "aprimismo", basada en principios de justicia social, antiimperialismo y nacionalismo. Fue un defensor de la democracia y luchó por la participación de las masas populares en la política. Durante su vida, Haya de la Torre fue candidato a la presidencia en varias ocasiones, pero su liderazgo se vio influenciado por situaciones políticas turbulentas, incluyendo períodos de persecución y exilio, debido a conflictos con diferentes gobiernos en el Perú. Su influencia y legado en la política peruana fueron significativos, siendo una figura clave en la historia del país. Entre los investigadores importantes que han brindado aportes sobre la figura de Haya de la Torre, mencionamos a: Germán Peralta, José Alberto de la Fuente, Richard Salisbury, Augusto Castro, entre otros.

En definitiva, el avance tecnológico de la aviación militar ha sido notable, facilitando su expansión en el mercado de productores, con países destacados como la Federación Rusa, Israel y Asia, especialmente China. Es importante destacar que los objetivos de la aviación militar han evolucionado y seguirán cambiando en respuesta a las implicaciones geopolíticas y los avances en seguridad nacional.

3. EL INGRESO DE LAS MUJERES EN ESPACIOS MILITARES EN AMÉRICA LATINA S. XX

Al ingresar al siglo XX, es importante tener en consideración el contexto social, político y económico que estaba enfrentando América Latina. Para tener mayor noción del impacto de estos gobiernos militares en Latinoamérica, nos basaremos en autores que han brindado interesantes aportes en torno a las dictaduras militares y a la mujer en las guerras. Marcos Roitman Rosenmann, sociólogo e investigador, ha abordado de manera muy concisa y clara la historia de los golpes de estado y las dictaduras en América Latina, de lo cual, esta investigación tomará en cuenta el siglo XX.

A manera de resumen, en América Latina los golpes de Estado han seguido un itinerario inmerso en la estrategia de la tensión. Primero, guerra psicológica, una cuidada campaña del miedo aludiendo a la amenaza comunista, luego la desestabilización política, el estrangulamiento económico, mercado negro, evasión de capitales y, por último, la movilización de las hordas fascistas para crear un estado social de «caos». Entre sus acciones: ataque a sedes de partidos obreros y sindicales, sabotaje de infraestructuras, puentes, líneas férreas, carreteras, edificios públicos, etc. Todo para pedir a las fuerzas armadas su intervención a fin de restaurar el orden social y político, acabando con la ingobernabilidad. Un llamado a salvar la patria con la excusa de existir un plan subversivo para instaurar un régimen totalitario, asesinar a opositores e imponer el terror rojo (ROSENMANN, 2019, p. 12).

Rosenmann ha mencionado que la mayoría de los golpes de estado que fueron perpetrados en América Latina, tomaron un camino sumergido en la tensión y miedo con la excusa de una amenaza comunista. Fueron los países como Chile, Argentina, Brasil y Perú en los que se llevó a cabo esa ruta ya establecida para ejecutar golpes militares y solicitar la intervención de las fuerzas armadas para la protección de la patria y ciudadanía.

Durante la primera mitad del siglo XX, el régimen oligárquico se ve en la obligación de reconocer los derechos sociales mínimos a las clases trabajadoras, debido a la gran presión social que existía. Aquí es donde la mujer va a tener protagonismo, y su rol no a va a ser testimonial. Ese mismo siglo en el que diferentes revistas, folletos partidos feministas van a salir a luz.

En Argentina: *Nosotras o Vida Femenina*, dirigidas por María Abella de Ramírez y Julieta Lantarí. En México, en plena revolución, se edita en 1915 el semanario *La mujer moderna*, bajo la dirección de Hermila Galindo; en Chile (1904), Amanda Labarca publica *La Aurora Feminista*; en Brasil, se funda una imprenta feminista y ven la luz dos

revistas: O quinze de Novembro do sexo feminino, dirigida por Francisca Dinis y A Família de Josefina Álvarez de Azevedo, quien, además, publica la obra de teatro O voto feminino. En 1922 Bertha Lutz, naturalista y zoóloga, funda la Federación Brasileña para el Progreso Femenino. Destaca por ser la primera mujer contratada en 1919 por el Museo Nacional de Río de Janeiro; en 1934 es elegida diputada y en 1945, en representación Brasil, participa en la redacción de la Carta de Naciones Unidas en 1945. En El Salvador, Prudencia Ayala crea el periódico Redención femenina. En Brasil, Leolinda Daltro funda en 1910 el Partido Republicano Feminista; en Argentina, en 1920, toma forma el Partido Feminista impulsado por Julieta Lanerí. En Chile, en 1921, se funda el Partido Femenino Progresista y en 1922 lo hará el Partido Cívico Femenino. En Perú, en 1925, Zoila Aurora Cáceres funda Feminismo Peruano. En Bolivia emergen los ateneos femeninos con diversas publicaciones en los años veinte; en 1929 se celebrará el I Congreso Feminista en Cochabamba (ROSENMAN, 2019, p.55).

Cuando se menciona que el rol de la mujer va a tener protagonismo, pero no va a estar presente su testimonio, se arrastra la invisibilización de la que fueron víctimas las en la historiografía por siglos, aquella plasmada por hombres desde una visión masculina. Las mujeres estuvieron presentes en diferentes acontecimientos históricos, entre ellos, las guerras. Y esto nos lleva a una interrogante importante para esta investigación ¿Quiénes hacen la guerra?

Lucía Rayas Velasco, historiadora y antropóloga mexicana especialista en temas sobre mujeres y guerras, ha brindado importante e interesantes aportes y es quien menciona que estas guerras fueron creadas y ejecutadas por hombres: los gobernantes varones, jefes de tropas varones, y evidentemente, los soldados también eran varones.

Estos soldados/militares, poseen las cualidades de fuertes, valientes, temerarios y disciplinados mostrando heroísmo. Todo ello, dentro del imaginario social, cualidades que son tradicionalmente masculinas en diferentes culturas. Por dicha razón, los ejércitos, que son los actores de estas guerras, son integrados por varones y se les identifica con el papel de protección y uso de la violencia. Cabe destacar que el espíritu militar posee cuatro principios: patriotismo, honor, disciplina y valor. Siendo principios totalmente imprescindibles de poseer, agregando fidelidad, compañerismo, responsabilidad y sacrificio, todo soldado/militar que desee pertenecer a dicha institución.

La disciplina se refiere a la observancia de la normatividad establecida en el ejército y se subraya que ésta no se impone desde los superiores, sino que surge del sujeto sobre sí mismo. Del mismo modo, esta disciplina implica obediencia que se traduce en “el fiel y exacto cumplimiento de los deberes que prescriben las leyes y reglamentos militares” (VELASCO, 2005, p.27-28).

“La guerra es el último reducto de la definición de masculinidad; en ella se conforman y se confirman, se significan y resignifican constantemente las ideas en torno a la construcción de qué es ser hombre en el imaginario social” (VELASCO, 2005, p.27-28). Habiendo señalado esto, se entiende que, con la creación de estas fuerzas armadas en el mundo, se van a tener como esencia todos los principios y cualidades señaladas, movidas claramente por el patriotismo. Históricamente, se va a presentar exclusivamente a los varones en estas grandes guerras, en el continente europeo: la guerra de los 30 años, guerras franco-prusianas, guerra de Crimea, primera guerra mundial, y en el caso de América Latina, las diferentes guerras civiles.

Por lo tanto, es de estas guerras de las que las mujeres han sido excluidas históricamente, puesto que, dentro del imaginario occidentalista, su participación aparece como un contrasentido cultural, social y simbólico. Fue recién con los movimientos sindicalistas desarrollados en América Latina que se va a tener mayor presencia y protagonismo histórico.

Suscitado todo este período, sus demandas no han estado exentas de las diferentes características que posee una sociedad machista, donde el rol de la mujer pasa a ser el de madre, mujer y esposa. Realizando las labores domésticas, dedicándose a la crianza de los hijos y al cuidado de la familia, esta carecía de los derechos que todo ciudadano posee. Tenía nacionalidad y estaba registrada como tal, pero no poseía los mismos derechos civiles.

Es así que, con estas primeras luchas y búsqueda de derechos, se va a priorizar reformas en los códigos civiles, tanto como en mantener reivindicaciones políticas, generando luchas transversales: se vio, por un lado, que las organizaciones de mujeres preferían, como en otros países de América Latina, asegurar una reforma al código civil donde se lograra equidad de derechos legales entre el hombre y la mujer, especialmente en los aspectos familiares. Fue de esta manera que los esfuerzos en favor del sufragio femenino estuvieron compartidos con todos aquellos que estaban dirigidos a la obtención de cambios favorables al reconocimiento de la personalidad jurídica. Los argumentos empleados a favor de estos cambios se respaldaban con la educación de la mujer y su contribución al mercado laboral, lo mismo que fueron utilizado para exigir el derecho al voto.

Como se ha mencionado, esta sociedad patriarcal va a estabilizar estos modelos estereotipados de las mujeres y del hombre, siendo solo y exclusivamente el hombre quien podía operar en el espacio público siendo padre de familia, esposo, hijo, y las mujeres

dentro del hogar en roles domésticos y de crianza. Pero cuando se habla de mujeres, va a depender también de la raza a la que pertenecen estas mujeres como: las mujeres blancas y privilegiadas podían optar por el casamiento o por el monasterio, caso contrario las criollas y mujeres afrodescendientes quienes estaban sujetas a ser explotadas por trabajos forzosos o la prostitución.

De esta manera va a tener ciertas repercusiones en la creación de los espacios públicos y privados donde la pertenencia a la clase social y las condiciones de subordinación, explotación y dominio reproducen la sociedad patriarcal y masculina. Es así, que los espacios públicos van a estar ligados a los hombres, y en cierta medida, los espacios privados a las mujeres (ROSENMANN, 2019, p.57).

Uno de los requerimientos era mantener estos estereotipos establecidos en la división social del trabajo por género. Las mujeres poseen la capacidad de curar heridas, preparar remedios y cuidar enfermos, que está innatamente vinculada por valores culturales y sociales al complejo de la reproducción. Si estas mujeres eran o no madres, debían enfrentarse más que los varones, a muchos de estos supuestos condicionamientos biológicos, a la muerte y a la enfermedad. En dicho imaginario de género, que las relegó como enfermeras abnegadas a la responsabilidad de sanar y curar, se agregó el cuidado del hogar, los hijos, la pulcritud, entre otros aspectos que expresaban el rango social y los valores culturales familiares.

Una generación de mujeres literatas, maestras, juristas, artistas, médicas entra en liza. Sufirán la represión, serán objeto de burlas, en ocasiones padecerán el ostracismo, el exilio, la cárcel. Pero no desfallecerán. Junto a Rubén Darío, el modernismo cuenta con la argentina Alfonsina Storni (1892-1938), las uruguayas Juana de Ibarbourou (1895-1979) y Delmira Agustini (1886-1914), asesinada por su marido. La premio nobel chilena Gabriela Mistral (1889-1957), la salvadoreña de origen armenio Claudia Lars (1899-1974), luchadora incansable contra la dictadura de Maximiliano Hernández, más tarde diplomática. En Brasil, Cecilia Meireles traducirá al portugués a García Lorca, Ibsen, Tagore o Virginia Woolf. Sus obras, poesía, novela, relatos cortos, cuentos describen la realidad de la mujer en la familia, el trabajo o el amor en la sociedad oligárquica (ROSENMANN, 2019, 57-58).

Cabe mencionar que fue en estas primeras guerras, donde las mujeres estuvieron también relegadas al cuidado, alimentación y curación de los soldados caídos. Muchas de estas mujeres eran: esposas, madres, hijas o familiares de estos soldados. En América Latina han tenido diferentes calificativos como: Montoneras, cantineras, rabonas, etc. Fueron estas mujeres, cuyas huellas y rastros de sus vivencias en el campo de batalla, quedaron en el olvido y anonimato. Fueron estas mujeres quienes se encargaron de

diferentes roles como enfermeras y cuidadoras, mensajeras y espías, guerrilleras y combatientes, apoyo logístico y como líderes y activistas.³⁰

Ellas son aquello que se protege en una guerra, son las madres que garantizan la continuidad de los hombres; suele considerárseles, junto con los menores y ancianos, el epítome de la población civil por oposición a las fuerzas armadas. “[...] las relaciones de género tradicionales se cuestionarían al armar a las mujeres. La identidad masculina se vería amenazada al admitir a las mujeres en el ejército sobre una base de igualdad total. Socialmente, la presencia de las mujeres en el frente de guerra sería desmoralizante para los hombres: irrumpiría en los procesos de unidad [entre los hombres] y destruiría la ética ‘masculina’ del guerrero. El combate [es] el significativo por excelencia de la hombría: las mujeres castrarían simbólicamente a las fuerzas armadas” (Bourke, 2000:338) (VELASCO, 2005, p.28-29).

Es necesario incidir en que muchas de las labores que fueron relegadas al sexo femenino fueron como trabajo no remunerado por siglos. Muchas de estas mujeres estuvieron presentes en los movimientos obreros, puesto que su mano de obra estaba en la producción textil como tejedoras, lavanderas, con tareas propias del cuidado y limpieza. Todo ello, estaba también acompañado de acoso y violencia sexual a que fueron sometidas durante años. Muchas de estas mujeres tuvieron protagonismo en las reivindicaciones del movimiento obrero, y también formaron parte de partidos políticos.

En las luchas reivindicativas del movimiento obrero la mujer participó codo a codo con los hombres, teniendo que sortear las visiones paternalistas, logrando un gran reconocimiento en el movimiento sindical y los partidos políticos populares, sobre todo en los comunistas y anarquistas. Igualmente, dentro del ideario socialista, la mayoría de las feministas y sufragistas compartieron debates y protagonismo. Especial atención merece el sentido de la educación de las mujeres en el periodo. Su incorporación a la enseñanza secundaria y la Universidad supuso un golpe a la sociedad oligárquica. Sin embargo, en el mundo rural, poco cambió su papel (ROSENMAN, 2019, p. 58-59).

Por ello, muchas de estas luchas fueron importantes para el acceso de las mujeres a la educación, quienes ya podían acceder a un libro, instrucción y aprendizajes. De todas estas luchas surgió uno de los primeros derechos al que pudieron acceder las mujeres,

³⁰ Destacamos las siguientes investigaciones: POULSEN, Karen. Mujeres y ciudadanía: La consecución del sufragio femenino en el Perú (1933-1955). **Revista del Instituto Riva-Agüero**, 2016, vol. 1, no 2, p. 141-197. En este texto aborda la importancia de la lucha de las mujeres por obtener el derecho al voto en el Perú entre 1933 y 1955. Se destaca el papel activo de las mujeres en la esfera política para lograr la igualdad de derechos y su impacto en la transformación de roles de género y la consolidación de la ciudadanía femenina en el país. VALDIVIA ACUÑA, Maria Inés. **El feminismo católico peruano: avances, controversias y paradojas entre 1930-1956**. Universidad Federal de Río Grande do Sul (UFRGS), 2016. En este texto se analiza el desarrollo del feminismo católico en la historia republicana de Perú, con énfasis en Zoila Aurora Cáceres como una figura política activa en defensa del sufragio femenino peruano.

como el derecho al voto. El primer país en obtenerlo fue Ecuador en 1924, Brasil y Uruguay en 1932, particularmente Perú en 1955, entre otros países.

El impacto socio político de América Latina al concluir la segunda guerra mundial, va a estar influenciada bajo la hegemonía del imperialismo norteamericano. Su dominio se asienta en la dependencia industrial-tecnológica. (ROSENMAN, 2019, p.59). Con el surgimiento de la guerra fría, esto ubicó a los países de América Latina en la esfera de Estados Unidos. De esta manera, Occidente se enfrentó a un nuevo orden mundial (ROSENMAN, 2019, p. 64).

Es en este contexto que surge la creación de la TIAR (1957) y la OEA (1948), suscitando paralelamente el cambio de política militar de seguridad, cuya estrategia de guerra total y peligro hemisférico se ve complementada por la estrategia de guerra limitada y la emergencia del peligro interno, incorporando a la población civil como objetivo militar. De esta manera, el desarrollo dependiente y la seguridad militar fueron los límites impuestos por el imperialismo norteamericano para llevar a cabo la modernización, tratando de poner límites al cambio social y controlando el desborde socio político.

Cualquier alternativa popular y democrática autónoma será tachada de izquierdista, marxista, socialista o comunista. La Doctrina de la Seguridad Nacional hace acto de presencia, acompañada de «leyes de defensa de la democracia», que ilegalizan a los partidos obreros, mandando al cadalso a las izquierdas marxistas y socialistas, persiguiendo a sus afiliados (ROSENMAN, 2019, p.65-66).

Cuando la Guerra Fría pasa a institucionalizarse, los países de Centroamérica y Sudamérica van a sufrir ciertas repercusiones políticas. En Colombia, en 1953, se suscitó el golpe de estado al general Rojas Pinilla; en el Perú, el general Manuel Odría reprime y persigue a los partidos políticos de izquierda, marxistas-socialistas, comunistas, incluidos a los militantes del APRA; en Bolivia, fue en 1952 que el movimiento nacionalista revolucionario, dota al país de las fuerzas armadas, las cuales fueron disueltas por el poder popular y obreras.

De esta manera, el imperialismo delimitó de la siguiente manera: democracia sí, pero sin disputar ni modificar la dimensión de subordinación de los países latinoamericanos al bloque occidental. Esto suponía paralizar las políticas de reformas agrarias anti latifundistas, la nacionalización de riquezas básicas, proclamas socialistas, etc., llegando a la determinación de que no hay espacio para la formación de gobiernos populares y anticapitalistas. Es de esta manera que la política de seguridad hemisférica

planteada por el imperialismo se debía cumplir estrictamente, en caso contrario, se recurría a invasión o golpes de estado.

Las burguesías desarrollistas se pliegan a la Doctrina de la Seguridad Nacional. El miedo a los movimientos de liberación nacional las atenaza. Los golpes de Estados son la alternativa. Pero comprometen institucionalmente a las fuerzas armadas instruidas y entrenadas en la zona del Canal. Las dictaduras de la seguridad nacional compartirán espacio con regímenes seudodemocráticos donde impera un presidencialismo bipartidista o monocolor como son Colombia, Costa Rica, Venezuela, México, Uruguay o Chile (ROSENMANN, 2019, p.68).

Fue en este escenario que América Latina sufre golpes de estado. Muchos de los gobiernos que fueron liderados por las burguesías locales reformistas, intentaron hacer frente a las primeras derrotas del desarrollismo.

El 3 de octubre de 1968 las fuerzas armadas peruanas, bajo el mando del general Juan Velasco Alvarado, asaltan el palacio Presidencial destituyendo a Fernando Belaunde Terry, oligarca conservador y empresario terrateniente. Ocho días más tarde, en Panamá, el 11 de octubre de 1968, la Guardia Nacional desconoce el triunfo fraudulento de Arnulfo Arias en las urnas. Una junta de coroneles asume el poder. Omar Torrijos destaca entre sus miembros. Ambos son gobiernos militares y se declaran nacionalistas, progresistas, respetuosos de los derechos humanos y las libertades políticas. Es el comienzo del reformismo militar. Su origen: la crisis del desarrollismo (ROSENMANN, 2019, p.72 -73).

En medio de esta ola de retrocesos, los años ochenta del siglo XX pasaron a la historia de América Latina como “la década perdida”. Los diferentes gobiernos democráticos casi se borran del mapa continental. Esto va a repercutir en que la desigualdad vaya en aumento y se destruyan los derechos políticos, sociales, étnicos y culturales.

En América Latina, las dictaduras militares resultaban incómodas a los ojos de un mundo que abrazaba la globalización. Su papel de guardianes del «mundo libre», representantes de «la lucha anticomunista» perdía adeptos. Mejor iniciar procesos de transición controlados por las fuerzas armadas, bajo el atento examen de Estados Unidos (ROSENMANN, 2019, p.78).

No obstante, fue en esos años en que la participación de las mujeres en la política no solo abrió camino en espacios públicos, sino también en las Fuerzas Armadas. Fue en tales años en los que se crearon diferentes contingentes femeninos de las fuerzas armadas

de América Latina; particularmente en el Perú: la Marina, el Ejército y la Aviación ya contaban con grupos de mujeres en sus instituciones, lo que se explicará más adelante.

3.1. LAS MUJERES EN LAS FUERZAS ARMADAS EN LATINOAMÉRICA, S. XX

En primer lugar, es preciso tener en consideración el origen e institucionalización cuando se habla de las Fuerzas Armadas. Históricamente su formación e institucionalidad se desarrollaron durante la formación del Estado en el siglo XVI, XVIII y principios del siglo XIX. El objetivo principal moderno consistía en otorgarles de poder para llevar a cabo la defensa del territorio, del espacio aéreo y las aguas de determinado país ante alguna agresión externa.

Patria, nación, valores político-ideológicos, son los principios sobre los que descansan los organismos armados. La bandera, el escudo, sus estandartes, a los cuales rinden pleitesía. Será el concepto ambiguo defensa de la patria lo que abra las puertas a la independencia de las fuerzas armadas para realizar los golpes de Estado. El mantenimiento del orden público, la paz interior, la estabilidad, serán argumentos esgrimidos. Sin obviar la defensa del orden constitucional, el modelo económico y social. Sus funciones se despliegan al interior del Estado (ROSENMANN, 2019, p.98).

Todo aquel individuo que no respetara y/o intentara vulnerar el orden constitucional, se va a considerar “enemigo hostil”, por lo tanto, es imprescindible tener preparación para defenderse ante ello. Es así que los gobiernos hacen de las fuerzas armadas, bajo una perspectiva ideológica-política, los escenarios de la guerra. De esta manera, las fuerzas armadas utilizaron todo tipo de armas acordes al enemigo a combatir. Fue entonces que, la incorporación de las fuerzas armadas a estas luchas antsubversivas, introdujeron el militarismo, posibilitando la militarización de las sociedades y avalando los golpes de estado institucionales.

Pasada la primera mitad del siglo XX, y con la conclusión del llamado período anárquico de formación del estado nacional, fue necesario profesionalizar los ejércitos. Esto generó mayor educación de los militares en los aspectos de combate, estrategias y ataque, con el fin de garantizar la paz y la seguridad territorial. Es así como muchas de las clases dominantes solicitaron el servicio de los grandes ejércitos europeos, como los alemanes y franceses. Tanto el Perú como Brasil, fueron servidos por misiones francesas. Cada país buscaba obtener el mejor armamento para estar preparados ante cualquier enfrentamiento.

Sobre las espaldas de las fuerzas armadas recae el ejercicio de la violencia legítima, sin obviar que su monopolio corresponde al Estado, institución que expresa la unidad entre territorio, seguridad y control de la población. Hacer uso irrestricto de la fuerza y convertirse en el garante del orden interno es, de acuerdo a Samuel Finer, teórico de las fuerzas armadas, producto de cinco virtudes acuñadas en su interior, cuya confluencia orgánico-institucional las hace idóneas para desempeñar dicha tarea: 1) Poseen un comando centralizado, 2) asumen una jerarquía única, 3) garantizan un alto nivel de disciplina, 4) desarrollan técnicas de intercomunicación capaces de organizar una acción colectiva en un reducido espacio de tiempo y 5) poseen esprit de corps (ROSENMAN, 2019, p. 99 -100).

Es necesario incidir en que las Fuerzas Armadas en Latinoamérica siempre han estado representadas por y para hombres, lo que no quiere decir que haya sido por falta de iniciativa de las mujeres a enrolarse en dichas instituciones, sino, porque legalmente, las normas en diferentes países antes de los años 90 del siglo XX, no les permitían el ingreso. Ello responde a una masculinidad hegemónica, una jerarquización elaborada por hombres y estatutos también redactados por hombres. Mostrando una imagen de institucionalidad a partir de integrantes fuertes, valientes e inteligentes, listos para defender a su patria y nación.

Todo esto pese a que en muchos de los países de Latinoamérica la mujer ha cumplido un rol importante en las luchas emancipadoras por la independencia nacional, incluso en el campo de batalla, como es el caso de la capitana Juana Azurduy en el Alto Perú; María Remedios del Valle, una mujer que recibió el grado de sargento mayor de caballería en el Río de la Plata; Catalina de Erauso “la Monja Alférez” en Chile; María Quitéria de Jesús, en Brasil; Magdalena “Macacha” Güemes de Tejada, en el Noroeste argentino; Manuela Sáenz, compañera de batallas de Simón Bolívar en la Gran Colombia; la capitana Manuela Molina, una mujer indígena de México, entre otras que cayeron en la invisibilidad dentro de la historia de cada país (DÍAZ, 2020, p.01).

Del mismo modo, la defensa y protección de la nación estaba a cargo de estas instituciones militares conformadas por soldados varones, y que la nación va a estar representada por la figura femenina. Por lo tanto, la representación que se tiene de esta “nación”, mujer imaginaria, no va a ser considerada un sujeto deseante, sino erotizado, que forma parte de la red familiar a la que se busca defender de toda dominación/penetración. Esta categoría de la “mujer-nación” va a significarle ser la guardiana de la cultura y la tradición, siendo pura, maternal y representando la belleza nacional. Sin embargo, esto implica ciertas especificidades étnicas que se desvían de los

prototipos de las mujeres reales, cuyas características se rodean de ese modelo de la “mujer nacional”.

Así, los cuerpos de las mujeres marcan fronteras nacionales o comunitarias. (Por ello la relevancia de controlar sus cuerpos de cara a la identidad nacional) (Scott, Krista, 1999 y Walby, 1992). La exclusión de las mujeres del combate responde, de este modo, también a la prevalencia de esta representación. La violación como arma de guerra responde fuertemente a esta noción, como resulta evidente (VELASCO, 2005, p.33-34).

Siglos después, el cambio de mentalidad y las movilizaciones feministas y mujeres, el voto femenino, entre otros, permitieron el ingreso de las mujeres en los espacios públicos, en la política y también en los espacios militares. Todo ello ocasionó un claro avance progresivo que se fue expandiendo por toda Latinoamérica.³¹ Es necesario mencionar que, si bien durante el siglo XX, el ingreso de las mujeres fue cada vez gradualmente; se va a presenciar que, en siglos siguientes hasta la actualidad, su participación en estos frentes ha sido muy importante, brindando mayor representatividad, como es en el caso de Brasil y Chile, países que cuentan con mujeres en los más altos cargos militares de sus instituciones castrenses. Sin embargo, ciertos países aun poseen ciertas restricciones de ascenso para las mujeres.

Teniendo en cuenta la realidad señalada, en la región, los primeros países de América Latina en permitir el ingreso de mujeres en las Fuerzas Armadas fueron: Paraguay (1932), Chile (1937) y México (1938), aunque solo a ciertas áreas como enfermería e intendencia, pero tanto para oficialidad como suboficialidad. Desde ya esto significó un importante comienzo, dado que progresivamente se fue admitiendo a la mujer en América Latina. En los años 50 otro grupo de países se sumó a la admisión de mujeres, como son: Bolivia (1950) y Ecuador (1953); en los 60 tenemos a: República Dominicana (1961), Honduras (1964) y Guatemala (1967); en los 70 continuaron: Uruguay (1973), Colombia (1976), Venezuela (1978) y Nicaragua (1979); en los 80: Brasil, Argentina y El Salvador (1985); finalmente Perú en 1997. A la fecha la presencia femenina llega como mucho al 10% de la población militar total de cada país, salvo los casos de Argentina, Perú, Uruguay, Venezuela y República Dominicana, estos dos últimos que superan el 20%, quedando claro que la presencia femenina en las Fuerzas Armadas en Latinoamérica se encuentra infrarrepresentada (DÍAZ, 2020, p. 2).

Imagen 2: Año de ingreso de la mujer en las fuerzas armadas en América Latina

³¹ Uno de los aspectos poco abordados en esta investigación pero que sí considero necesario mencionar, es el de la vestimenta militar que las mujeres van a utilizar, mostrando una imagen totalmente transgresora para la época. Referente a ello, las investigadoras: Dr. M. Michaela Hampf (Berlín), Dra. Montserrat Hugue (España), Dra. Magally Alegre Anderson (Perú), entre otras, son especialistas en la historia de la vestimenta militar femenina.

Año de ingreso de la mujer en las Fuerzas Armadas												
País	Oficiales						Suboficiales					
	Cuerpo profesional			Cuerpo comando			Cuerpo profesional			Cuerpo comando		
	Fuerza Terrestre	Fuerza Naval	Fuerza Aérea	Fuerza Terrestre	Fuerza Naval	Fuerza Aérea	Fuerza Terrestre	Fuerza Naval	Fuerza Aérea	Fuerza Terrestre	Fuerza Naval	Fuerza Aérea
Argentina	1982	1981	1982	1997	2002	2001	1981	1980	2006	1996	1980	1998
Bolivia	1982	2010	2007	1979-1985/2003	2010	2007	1950	2010	2004	2008	2010	2004
Brasil	1992	1980	1982	2012/17(1)	2012(1)	1996	2001	1980	1982	2012/17(1)	2012	2002
Chile	1974	2003	1952	1995	2007	2000	1974	1937	1974	1998	2009	2009
Colombia	1976	1984	1979	2008	1997	1997	1983	1997	1992	1983	(2)	1997
Cuba	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Ecuador	1956	1977	2000	1999	2001	2007	1958	1953	2008	s/d	1965	2008
El Salvador	1985			2000			(2)					
Guatemala	1967	2001	2000		1997		1967	2000	2002	1997	1997	1997
Honduras	1970	1975	1964	1998	1999	1996	2004	1999	1997	2004	1999	1997
México	1938	1972	1937	2007	2010	2007	1938	1972	1938	2007	1995	2007
Nicaragua	1979			1993			1979			1994		
Paraguay	1932	1970	1970	2003			(2)					
Perú	1997	1997	1997	1997	1999	1998	1997	1997	1997	1998	1998	1998
Rep. Dominicana	1981	1981	1981	2001	2001	2001	1961	1961	1961	2001	2001	2001
Uruguay	1973	No posee armadas	1997	1998	2000	1997	1973	1992	1990	1973	1992	1997
Venezuela	1980	1979	1980	2001	1978	1978		(3)		2001	1975	1975

(1) En agosto de 2012 se modificaron las leyes que establecen los requisitos para el ingreso a los cursos de oficiales en Ejército y Marina, habilitándose el ingreso de mujeres (N° 12.705 – 08/08/2012 y N° 12.704 – 08/08/2012). En el caso de Ejército se establece un plazo de 5 años para viabilizar los medios necesarios para la incorporación

(2) En El Salvador y Paraguay las mujeres no acceden como suboficiales. En Colombia no acceden sólo para la Fuerza Naval.

(3) Mediante la Ley orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (GO Extraordinaria N° 6.020 – 21/03/2011) se dispuso el pase de los antiguos suboficiales profesionales a oficiales técnicos. Aquellos egresados de la Academia Técnica Militar Bolivariana integran la misma categoría. Los sargentos de carrera componen la categoría de tropa profesional.

Nota: El Cuerpo Comando incluye a aquellos que se forman desde los comienzos de su carrera profesional en academias militares. El cuerpo profesional refiere a aquellos que desarrollaron una carrera en el ámbito civil y son luego incorporados a las Fuerzas Armadas.

Fuente: Red de Seguridad y Defensa de América Latina (2016)³².

Es preciso tener presente que la mayoría de los países latinoamericanos manejaban sistemas de servicio de militar obligatorio para varones y, hasta uno voluntario para ambos sexos. Ninguno de los países tiene instaurado un servicio militar obligatorio para mujeres y hombres, siendo que en los diferentes casos las mujeres pueden ingresar de manera voluntaria. Ahora bien, aquellos que realizan dicho servicio no concluyen adquiriendo propiamente la categoría de “militares” u obteniendo algún grado militar, solo poseen dicho título aquellos que ingresan a las escuelas de oficiales y suboficiales de las diferentes FF.AA. de cada país.

Así también tenemos que no todos los países contemplaron ni contemplan hasta la fecha, que la mujer que ingresa a las Fuerzas Armadas, esto es: Ejército, Fuerza Aérea o Marina de Guerra, se desenvuelva en todos los ámbitos que ofrece, como son las especialidades dentro de cada una de ellas, lo que sí está permitido para los varones. Salvo los casos de Argentina, Bolivia, Colombia, Nicaragua, Uruguay y Venezuela. Es necesario agregar que esta inclusión es formal, es decir no existe prohibición expresa, sin embargo,

³² Ilustración incompleta.

hay que atender a cada caso particular para conocer si realmente la mujer accede a todas las especialidades en igualdad de condiciones con los varones. Las principales especialidades prohibidas a las mujeres son las referidas a la infantería, artillería y caballería. También encontramos países que impiden el ingreso de mujeres a submarinos, operaciones especiales, piloto de combate o inteligencia, entre otros. (DÍAZ, 2020, p. 3-4).

Hay que resaltar que la profesión militar posee ciertos aspectos que la va a distinguir de cualquier otra profesión civil. Las primeras mujeres que ingresaron a dichas instituciones eran conscientes de que pertenecían a organizaciones con clara finalidad, como la protección y defensa de la patria ante posibles amenazas. Dicha profesión arrastra una extensa historia y, con el debido tiempo, han existido ciertas discusiones de su evolución de modo que coinciden cada vez más con las otras profesiones, alejándose del modelo de profesión miliar original tradicional heroico.

La integración de las mujeres a las fuerzas armadas tiene como antecedente el proceso de feminización de los ejércitos, que en algunos casos /notablemente en Chile, Brasil, Argentina y Uruguay/ data de los años 70 y 80. Pero también se vincula con la participación de mujeres combatientes en ejércitos irregulares en diversos escenarios de conflicto en América Latina, fundamentalmente en Centroamérica. (BOBEA, 2008, p. 1).

Estas incorporaciones femeninas inicialmente implementadas en gobiernos militares, proyecta a las mujeres como parte activa en la sociedad, lo que permitió a las mujeres a ampliar sus roles y oportunidades profesionales como mujeres ejerciendo sus plenos derechos y responsabilidades en la misma proporción que los hombres, lo que corresponde a una corriente feminista igualitario militarista. (BOBEA, 2008)

Cuando se hace hincapié de estos proyectos de incursión femenina en las fuerzas armadas, influenciada por una visión de modernización, es claro colocar como hipótesis la experiencia de las 14 enfermeras militares de las Fuerza Aérea Argentina que participaron en la guerra de Las Malvinas, entre las que destacamos la figura de Alicia Mabel Reynoso, por quien, gracias a la entrevista concedida, accedimos a información relevante para esta investigación.

La entrevista realizada no solo a Alicia Reynoso, sino también a otras mujeres acerca de quienes se anota más adelante, ha sido importante para la presente investigación, puesto que son testimonios orales de mujeres que fueron partícipes y actoras en estos procesos históricos relevantes.

El reconocimiento de que la historia oral es capaz de aportar luz en campos poco accesibles ha permitido considerar a la historia de las mujeres como el mayor desafío y contribución que la evidencia oral puede ofrecer al quehacer histórico (LAU JAIVEN, 1994, p.93).

Frente a ello, la historia oral resulta ser un medio idóneo de conocimiento para la recuperación de las experiencias y vivencias de las mujeres, de la misma manera que los testimonios escritos que ayudan al análisis en las relaciones de género, por tanto, al estudio de la condición femenina. De esta manera, la historia oral nos ayuda a descubrir aquellos silencios que se transmiten en los textos escritos y va a servir como medida de autenticidad.

Las historias de vida nos permiten descubrir prácticas femeninas que no se escribe en los documentos escritos y que, sin embargo, tienen un papel central en la formación de la trayectoria familiar, generacional y personal, y que nos conducen a comprender la especificidad genérica a partir del análisis del lenguaje, de la concepción del mundo y de la vida de las mujeres (LAU JAIVEN, 1994, p.101).

Alicia Reynoso es una de las 13 enfermeras militares que estuvieron cumpliendo sus labores en la guerra de Las Malvinas de 1982. Un aspecto importante fue el proceso de su ingreso y las diferentes restricciones que cada una de las mujeres realizaron para ingresar a la Fuerza Aérea Argentina. Como es sabido, las mujeres “en 1977 con la incorporación de la primera promoción de la policía aeronáutica femenina, quienes debían vestir uniforme específico, cumplir con turnos y guardia y desfilar, en carácter de personal civil sujeto al régimen y disciplina militar” (SOTELO & PERDOMO, 2017, p.4).

Ingresé a la Fuerza Aérea Argentina en el año 1980 cuando en un gobierno de facto solicitaban la incorporación de mujeres a las filas militares por una cuestión de seguridad económica, y seguridad de vivienda. Quede entre las primeras 21 mujeres con grado militar que hubo en la Argentina con la fecha de mayo del 80. En enero empezamos la instrucción. Fuimos las primeras en salir con el grado militar en la Argentina. En ese tiempo ya existían las policías aeronáuticas que son mujeres que tenían el poder policial dentro de los aeropuertos (REYNOSO, 2022).

En menos de tres años, Alicia y las 13 enfermeras militares debieron enfrentar una guerra para la que no habían sido preparadas y que los altos mandos quisieron simplemente olvidar sin reconocerlas institucionalmente, a pesar de su loable labor desempeñada en ese conflicto en el que, si bien no estuvieron en combate directo, auxiliaron a cada uno de los soldados heridos de gravedad que necesitaban atención.

Terminada la guerra a mí me mandan a diferentes lugares, comenzaron a cambiarnos de puestos en otras ciudades. En la cuestión psicológica

creo que eso se llama querer borrar imágenes, no se logra porque queda en algún parte guardado del cerebro, por más que lo disimulemos. Y así fue como todas seguimos trabajando. (REYNOSO, 2022).

Asimismo, fueron invisibilizadas por la historiografía institucional, pese a que existió un reconocimiento declarado en la Ley n°23118: “Condecórase a todos los que lucharon en la guerra por la reivindicación territorial de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, en las acciones bélicas del 2 de abril al 14 de junio de 1982”. Pasaron más de 40 años para que sus acciones y nombres sean conocidos dentro y fuera de la institución armada argentina. Reynoso relató toda la incansable lucha que tuvo que hacer para que la institución, en la que las 13 enfermeras participaron, para obtener el reconocimiento institucional. Esa lucha, que aún continúa vigente, fue realizada en el ámbito judicial, demostrando con documentos que ella estuvo presente, siendo actualmente la primera veterana en tener su documento de identidad con la leyenda “Excombatiente, heroína de la guerra de las islas Malvinas”. Alicia Reynoso continúa esa ardua labor de difundir su historia a toda la sociedad nacional e internacional.

Finalmente, la información brindada por Alicia y lo que sucedió no es algo ajeno a las experiencias vividas por otras mujeres invisibilizadas por la historiografía institucional en América Latina. Los casos similares en Chile, Colombia, Ecuador, si bien marcaron un hito importante sobre la incursión de las mujeres en las instituciones armadas, no fueron conservados a largo plazo, sino interrumpidos e invisibilizados.

3.2. LAS MUJERES EN LAS FUERZAS ARMADAS DEL PERÚ (1960-1980)

Históricamente las mujeres han estado participando en dichas instituciones de manera desregulada, transgrediendo los espacios en los que, en batallas y guerras, algunas vestidas de uniforme y otras con sus vestimentas comunes, han estado batallando, luchando, liderando y organizando. El antecedente primordial es el de la “Mariscala”, Francisca Zubiaga, reconocida por ser una de las primeras mujeres en vestir el uniforme militar del siglo XIX. La reescritura de su biografía y la importancia de su rol en la historia peruana han sido producto de la labor de la historiadora Claudia Núñez³³. Como punto

³³ NUÑEZ, Claudia. La Mariscala. La historia no contada de Francisca Zubiaga y Bernal, primera presidenta del Perú. **ISHRA, Revista del Instituto Seminario de Historia Rural Andina**, n° 10, 2022, p. 121-123. <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/ishra/article/view/24940>

para ahondar está el asunto de la vestimenta militar, respecto del que consideramos interesantes aportaciones realizadas por la historiadora Magally Alegre Anderson.³⁴

Estos ejemplos constituyen, tan solo, una muestra de los innumerables actos de liderazgo, amor y entrega a la patria de incontables mujeres, resultando en un legado e inspiración para las siguientes generaciones. El sacrificio por sus ideales y el amor por su patria son muestras del valor de la mujer peruana a largo de la historia, siendo indispensable difundir estas acciones a través de la educación para evitar su olvido. (BARRIGA, 2022, p.113).

Es preciso enfatizar en que el ingreso de las mujeres a las instituciones armadas peruanas tiene un antecedente con la promulgación del servicio militar voluntario de 1949. Debido a los acontecimientos militares internacionales, como la Segunda Guerra Mundial, las mujeres tuvieron un papel totalmente activo y en primera línea, lo que va a significar la importancia del rol femenino en dichas Fuerzas Armadas.

Durante el gobierno militar de las F.F.A.A. liderado por Juan Velasco, se creó la Comisión Nacional de la Mujer Peruana, que fue presidida por Consuelo Gonzales de Velasco, mediante el Decreto Ley n° 21045, creada el 1 de enero de 1975, firmado por el general de división EP Juan Velasco Alvarado. La investigación no se va a detener en dicha peculiaridad debido a las limitadas referencias bibliográficas. El gobierno militar tuvo una primera dama activa, política y socialmente, buscando reconocer mayores derechos a las mujeres. La comisión fue conformada por María Cavassa de Valdés, Angélica Álvarez De la cruz y Carmela Oviedo de Sarmiento. También fueron elegidas mediante sorteo representantes de distintas organizaciones sociales en pro de los derechos de las mujeres. Aquí destacan las palabras expresadas por Consuelo Gonzales de Velasco:

Hoy miles de mujeres incursionan prácticamente y todos los campos de la actividad profesional y del quehacer económico de la nación. Aquí radica uno de los principales cambios sociales operados en el Perú. Nuestra antigua dependencia frente al hombre está siendo, pues, hondamente alterada, pero aún tenemos que avanzar n largo trecho en el camino de alcanzar la igualdad verdadera que nos permita rendir al Perú el aporte de toda nuestra capacidad potencial. (COMISIÓN NACIONAL DE LA MUJER PERUANA, 1975, p. 26-27).

La importancia de esta comisión también hace claro hincapié en que forma parte del Plan Inca. Aún no existen muchas investigaciones sobre el impacto que provocó dicho

³⁴ ALEGRE, M. Vestida de libertad. Mujeres en traje militar durante la República temprana. En: **Mujeres de armas tomar. La participación femenina en las guerras del Perú republicano**, 2021, p. 179-195.

plan en la participación de las mujeres en el Perú, sin embargo, se conoce que tenía una pauta acerca de las “mujeres peruanas” y la búsqueda de “igualdad con el hombre en derechos y obligaciones”, sea en aspectos políticos, administrativos y claro está, militares.

En efecto, el 14 de noviembre de 1974 se promulgó la nueva ley del servicio militar femenino, a través del cual en marzo de 1975 se hizo el primer llamamiento para inscribir a las jóvenes de edad militar en las fuerzas armadas del Perú. (TAYPE, 2022, p.4)

Fueron las tres FF.AA. peruanas las que incorporaron a las mujeres en sus primeros agrupamientos militares, e integraban al Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea peruana.

A mediados de la década de 1970, el Perú fue testigos de la presencia de la mujer en sus fuerzas armadas. Integrando los cuerpos de paracaidistas, así como los agrupamientos navales y aéreos; ellas no sólo causarían sorpresa y admiración entre la población, sino que una vez más, demostrarían su alta preparación y predisposición de defender la patria cuando esta se viese amenazada. (TAYPE, 2022, p.4).

Si bien el autor señala que las tres instituciones armadas tenían agrupamientos femeninos en sus filas, no hay registros audiovisuales históricos que lo muestren. Tanto la Marina como la Aviación no señalan el antecedente histórico de dichos agrupamientos femeninos militares que desfilaron en las paradas militares de 1975 en su historia institucional.

Cuando hablamos de mujeres y su ingreso a instituciones armadas, nos referimos a mujeres que fueron convocadas, pasaron por procesos de admisión/selección, desarrollaron diferentes pruebas de todo tipo, y que, finalmente, fueron seleccionadas. Es decir, mujeres que pasan por un filtro que la misma institución regula y modifica. Sin embargo, una de las primeras instituciones en incorporar mujeres a sus instalaciones fue la Policía Nacional del Perú, que en 1955 facultó el ingreso de personal femenino en la institución autónoma de la Policía de Investigaciones del Perú (PIP). El Perú marca un hito histórico al ser el primer país de Latinoamérica con una institución policial que sumó a mujeres en sus funciones. Fueron en total 40 mujeres egresadas de una escuela de formación policial, convirtiéndose en la primera promoción de agentes femeninas, quienes tuvieron que realizar trabajos de identificación, investigación y vigilancia.

En el año 1954 se utilizó por primera vez los servicios de la mujer en un departamento de policía, con la responsabilidad de cuidar a las mujeres arrestadas denominándoseles en aquel entonces como “matronas” o “celadoras”, es a partir de ese momento en que la mujer

se ha convertido en un factor necesario y muchas veces indispensable en la función policial. [...] Posteriormente, en el año 1977 ingresó la primera promoción de mujeres a la Guardia Civil del Perú; egresando el 07 de octubre de 1979, lo mismo sucedería el 20 de junio de 1981, fecha en la ingresó la primera promoción de mujeres a la Guardia Republicana del Perú; egresando el 20 de julio de 1983. Luego de la unificación de las ex instituciones policiales, en 1992 las mujeres por primera vez pudieron ingresar a la Escuela de Oficiales de la Policía Nacional del Perú (PNP). (PNP, 2019, p.06).

Por otro lado, en la Marina de Guerra del Perú, uno de los primeros casos de participación femenina, difundida por su historia institucional, fue la creación de la primera promoción de Grumetes de 1985. Diferentes revistas navales e investigadores militares mencionan la existencia de una agrupación femenina que participó en el desfile militar de 1975. Dicha información fue publicada en el informativo institucional “El Monitor” de 1975 N°63, revista institucional. Sin embargo, la misma institución no reconoce ni difunde la presencia histórica de esta primera agrupación femenina.

Meses después con motivo del aniversario del combate de Angamos y los 184 años de creación de la marina de guerra [1975], la plaza Grau del Callao fue escenario, por primera vez del desfile del agrupamiento femenino de la marina, que fue muy aplaudido por el público. (TAYPE, 2022, p. 6).

Según la terminología militar los/as grumetes son quienes prestan ayuda a la tripulación en sus tareas a fin de conocer el oficio de marinero/ra. Fue así como, en el año 1983, el servicio naval no acuartelado tuvo como principal fin la instrucción y preparación de las mujeres en la vida naval de emergencia. Esta primera promoción fue conformada por 110 mujeres de casi 200 postulantes. El llamamiento que realizó dicha institución observó más claridad y preparación para recibir e incorporar a dichas mujeres, pues los requisitos fueron más exigentes y concisos, mencionando cómo se desarrollaría su instrucción, quiénes estarían al mando de su preparación y, sobre todo, en cumplimiento con el código de justicia militar.

Tienen secundaria completa y se les ha subdividido en 3 grupos para instruir las en las áreas de enfermería, procesamiento de datos, taquigrafía y mecanografía. En conjunto, llevan un adoctrinamiento naval para que se familiaricen con la terminología que se emplea en la institución. Al igual que los varones tienen grado de grumete. Su adoctrinamiento es de un año y están regidas igualmente por el código de justicia militar. Están orgullosas de pertenecer a la marina de guerra del Perú y, según expresan, se sienten felices porque la Dirección de Reservas Navales, les ha dado el privilegio de constituirse en la primera promoción de grumetes femeninos. (MGP, 1983, p. 12).

En agosto de 1984, se realizó la ceremonia de incorporación y licenciamiento del personal femenino, ceremonia que contó con la presencia del director de instrucción, el contralmirante Daniel Mariscal Galiano.

Después de un año de nuevas experiencias y prácticas en el ámbito naval se licenciaron 289 hombres y 102 mujeres, recibiendo distinciones especiales: Mónica Leveros, Lucía Cañero, Hilda Ramírez, Katia Hurtado, Luisa Mesones, Irma Gibson, Miguel Vargas, Irma Aramburú, Toribio Sánchez, Carlos Portugal y Jhon Aguilar. Paralelamente fueron incorporados 300 hombres y 110 mujeres dando así inicio al ciclo permanente de la capacitación militar. La ceremonia concluyó con un desfile tanto de los licenciados varones y damas como del personal recién incorporado. (MGP, 1984, p.17).

Por último, de acuerdo con la delimitación temporal de la investigación, mencionamos la noticia en la que, finalmente, esta primera promoción de grumetes se incorpora al servicio militar acuartelado de la marina. Esta primera promoción de grumetes femeninas recibió formación en las especialidades para auxiliar en procesamiento de datos y de oficina. Dicha ceremonia se realizó en las instalaciones del Ministerio de la Marina, y fue presidida por el director de Administración de Personal, contralmirante Carlos Valdez de la Torre, exhortando al mayor esfuerzo y disciplina a las integrantes de esta primera promoción.

Subrayó que la mujer peruana se ha sumado activa y preponderantemente al desarrollo del país; sin descuidar su rol en el hogar, al lado de esposos e hijos, y que la marina de guerra, que no es ajena a esta realidad, en este propósito incorpora a sus filas a un grupo de jóvenes deseos de servir a su patria. La ceremonia finalizó con la entonación del himno de la marina de guerra y con un desfile de las grumetes incorporadas. (MGP, 1985, p.21)

Finalmente, las palabras del contraalmirante Valdez de la Torre, expresan claramente, aún, el rol estigmatizado de las mujeres como amas de casa y madres de familia, propio del siglo XIX. Como se había mencionado en párrafos anteriores, esta incorporación femenina a espacios predominantemente masculinos va a estar sujeta a ciertas restricciones para las mujeres quienes, aún en el siglo XXI, no poseen los más altos cargos en las instituciones armadas en diferentes países de América Latina.

Imagen 3: Personal femenino de Grumetes. Se incorporó primer contingente



Fuente: El Monitor (1985)³⁵

En el caso de la Fuerza Aérea, existieron una serie de precedentes que pueden evidenciar y explicar la presencia de las mujeres en la aeronáutica/aviación militar peruana. Durante el año 1975, frente a la convocatoria y legalidad del servicio militar voluntario y con la creación de la oficina del servicio activo no acuartelado en las instituciones armadas, las mujeres podrían ingresar voluntariamente, pero, sin participar de especializaciones de combate, solo exclusivamente a especializaciones más técnicas o administrativas. Existieron restricciones que veremos con más detalle en el siguiente capítulo.

Por su parte la fuerza aérea del Perú hizo su primer llamamiento en marzo de 1975, inscribiéndose un gran número de jóvenes, las que debieron pasar por exámenes médicos y psicológicos, bastante rigurosos, con carácter eliminatorio. Culminadas las evaluaciones, resultaron seleccionada 96 jóvenes peruanas aptas para realizar su servicio militar en dicha institución castrense. [...] Durante la semana

³⁵ Ilustración incompleta.

de la aviación militar, el 23 de julio de 1975, en el desfile realizado en la base aérea de “las palmas”, se hizo presente una compañía militarizada de mujeres, que después de haber recibido una adecuada preparación, desfiló por primera vez en nuestro medio, integrando el agrupamiento terrestre de la FAP. (TAYPE, 2022, p.7).

Finalmente, es importante destacar la sobresaliente participación de los contingentes militares femeninos en los desfiles militares protocolares que se llevaron a cabo durante las décadas de los años setenta y ochenta. Esta contribución no solo incrementó la visibilidad y presencia de las mujeres en el ámbito militar, sino que también dejó una huella significativa en la historia militar.

3.3. ANTECEDENTE: MUJERES PARACAIDISTAS MILITARES DEL PERÚ (1975)

Fue en 1975, declarado Año de la Mujer Peruana, que el ejército del Perú, específicamente la escuela de paracaidismo, implementó el programa de mujeres paracaidistas, quienes serían consideradas las primeras mujeres en utilizar vestimenta militar. A inicios de ese año se realizó la convocatoria y llamamiento a nivel nacional a todas las mujeres. El Perú marcó un hito histórico con las primeras mujeres paracaidistas militares que, en total, graduaron a tres promociones.

Esto fue motivo para que, en ese año, por un sentimiento unánime del ejército peruano, se enaltecieron los grandes hechos que han venido desarrollando las mujeres en el destino de Perú. Consecuentemente, por orden del general Juan Velasco Alvarado, presidente de la revolución miliar de ese entonces, se convocó a la mujer a incursionar en las instalaciones militares como soldados. Así, el ejército peruano contribuyó poderosamente a la formación de la personalidad patriótica de la mujer peruana, permitiéndole hacer el servicio militar a partir de los 18 años. (RINCÓN, 2019, p.9).

La convocatoria llegó a 1200 mujeres, de las cuales fueron seleccionadas 600. A la finalización del I curso básico de paracaidismo solo llegaron 225 alumnas como soldados paracaidistas. En ese mismo año se consolidó y se graduó la primera promoción de mujeres paracaidistas militares.

Asimismo, el rumor de un próximo conflicto bélico con Chile hacía resonar un secreto a voces en las instituciones militares, por ello se produjo la incorporación de las mujeres en la milicia. Otros historiadores peruanos, como Hugo Neyra y Antonio Zapata,

entre otros, han informado de esa tensa situación, y Velasco Alvarado se estaba preparando para ello.

La primera promoción de paracaidistas militares tenía entre 16 y 24 años, muchas de ellas ingresaron terminando la secundaria o, incluso, cursándola. Fue muy diversa, pues llegaron mujeres de todas partes del Perú. Todas tuvieron que pasar por exámenes rigurosos y, una vez dentro, en su primer curso de paracaidismo su formación y entrenamiento fue igual de riguroso y exigente. Un dato histórico relevante fue que el 25 de setiembre de 1975, al tercer salto de graduación, estas realizaron un gran salto masivo, incluso, considerado como el mayor salto masivo realizado por mujeres en América Latina.

Las mujeres paracaidistas de la promoción Micaela Bastidas Puyucahua de 1975, dieron resultados sorprendentes, ya que además de su paso por la EPE y de su deseo de servicio a la patria, han sido voluntarias, sin ser presupuestadas, sin recibir propinas ni beneficios que normalmente se acostumbra a dar a los hombres en preparación y al servicio de la patria. (RINCÓN, 2019, p.43).

El riguroso entrenamiento e instrucción que estas mujeres recibieron dentro de las instalaciones de la escuela de paracaidistas ha sido mencionado de manera rigurosa y extensa por Dina Rincón (2019), quien fue miembro de esta primera promoción de mujeres.

Recibieron conocimiento sobre medidas de seguridad y el montaje y desmontaje de la UZI subfusil de sople común en el ejército, logrando hacer hasta con los ojos vendados. Hicieron entrenamiento de tiro en el campo de tiro de La Herradura, donde muchas de ellas demostraron tener pulso de águila y la precisión que, quizás nadie esperaba de ellas. [...] Recibieron también, clases sobre defensa nacional y ubicación estratégica de nuestro país en Sudamérica- se abrieron intereses y las motivaron políticamente recibir mayor conocimiento y tener capacidad de análisis. Conocieron los intereses socioeconómicos de los países vecinos, y así señores, tuvieron conocimiento de posibles roces políticos bélicos y militares con algunas fronteras. (RINCÓN, 2019, p.46).

Muchas de las mujeres que formaron parte de las primeras promociones tenían ya profesiones, había doctoras, enfermeras, profesores, sociólogas, secretarias y, por supuesto, otras eran aún estudiantes. Destaca que recibieron el llamado del servicio a la patria y a formar parte de la milicia peruana. Sin embargo, no fueron sujetas a alguna legislación militar, ni mucho menos a la aplicación de derechos y obligaciones del código

militar que ya existía en la institución, pues no fue aplicado para las primeras promociones de mujeres (RINCÓN, 2019).

Imagen 4: Fotografía de mujer paracaidista al realizar salto libre



Fuente: Primera Promoción de Mujeres Paracaidistas del Ejército Peruano (2014)³⁶.

Estas primeras promociones de mujeres paracaidistas fueron paralizadas en 1978, con la tercera y última promoción, por el gobierno revolucionario de las fuerzas armadas liderada por Francisco Morales Bermúdez. Un punto interesante es que esta primera promoción fue implementada por el gobierno de Velasco Alvarado, pero paralizada por el gobierno militar de Bermúdez, mediante un golpe interno; siendo la primera esposa de este, Rosa Pedraglio de Morales Bermúdez, quien estuvo presente en este primer salto masivo realizado por esa primera promoción de 1975.

Sin embargo, pesar de ser miembros de esta institución como soldados, entrenadas fuertemente para saltar de una aeronave en vuelo, para operaciones militares sobre un objetivo, fueron finalmente apartadas abruptamente de sus labores durante el gobierno del general Francisco Morales Bermúdez". (RINCÓN, 2019, p.50).

³⁶ Ilustración incompleta.

En un primer momento también se discutía acerca del porque estas primeras promociones no continuaron en dicha institución. Lo cierto es que en un primer momento se ha mencionado que estos programas de inserción femenina no fueron pensados a largo plazo, aquí también influyen otros aspectos más, uno de ellos ya mencionado es la falta de instrucción sobre los reglamentos y obligaciones dentro de dicha institución, el perfil normativo de una mujer soldado y las diferentes relaciones interpersonales/sentimentales entre algunos miembros militares y las paracaidistas.

Distintos rumores e informaciones se han descrito en el libro de Rincón, lo que considero importante recalcar, pues la institución no estaba 100 por ciento preparada para todo lo que ocurriría con la nueva cotidianidad interna que se desarrollaría con el ingreso de las mujeres. Fue un fallo institucional, puesto que no hubo difusión suficiente sobre obligaciones y reglas con respecto a las relaciones interpersonales.

Fuimos un proyecto de apoyo al posible conflicto con Chile, pues el padre de una compañera, que, en el momento de su preparación en la EPE, era general de artillería, tenía la cartera del ministerio de educación, y les informa que ocuparían puestos claves de administración, de ser necesario, para emplear al soldado-varón en las filas de la primera línea combate. Trabajarían según la especialidad de algunas jóvenes profesionales y académicas; pues, como hemos dicho antes, entre las alumnas existían estudiantes universitarias, enfermeras, psicólogas docentes, administradoras, empresarias, etc. preparadas para ser el primer cuerpo femenino de emergencia en apoyo logístico de salud o en momentos de desastres. (RINCÓN, 2019, p.60).

Luego de la clausura del curso de la última promoción de 1978, las mujeres pasaron al silencio y olvido por la historiografía institucional militar. Fue recién la década de 2010 en la que se acercan a las instalaciones de la Escuela de Paracaidismo del Ejército del Perú para mencionarles que ellas existieron. En el 2015 se convocó a una reunión con la presencia de muchas, y fue ahí cuando se sentó la idea de la creación de la asociación. Y en 2020 reciben el grado honorífico de damas paracaidistas. Es desde esa fecha que están trabajando para dar mayor difusión de su historia y de lo trascendental que fue su presencia.

Es importante señalar que fue el 9 de marzo del 2021, que las redes sociales del Ministerio de Defensa publicaron un video de felicitación difundiendo la presencia de las primeras promociones de mujeres paracaidistas del Ejército del Perú³⁷, logrando

³⁷ MINISTERIO DE DEFENSA DEL PERÚ. **Primera Promoción de Mujeres Paracaidistas del Ejército.** YouTube, 09 de marzo del 2021. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=e3HyvPfmHY8> Acceso el :15 de marzo del 2022.

reconocimiento institucional. Los esfuerzos ahora están también en la difusión dirigida a la sociedad civil y al estudiantado acerca de la historia de estas primeras promociones de mujeres en la escuela paracaidismo del ejército del Perú y su legado histórico.

Fuimos mujeres adelantadas, yo diría, a la época. La mujer era considerada muy frágil, un comportamiento para nada fuera del seno materno, nos criaban tan tranquilas. Fue algo muy hermoso entrar a este curso, lamentablemente quedaron solo 225 que fueron quienes nos graduamos. Pena de no haber seguido la carrera militar, uno de mis objetivos era pertenecer al ejército del Perú, pero no se pudo. Pero tenemos ese corazoncito militar. (Entrevista concedida a WONG, 2022)³⁸.

Finalmente, hay que mencionar que uno de los eventos académicos para la difusión a la sociedad civil fue la primera Exposición Histórico-Fotográfica "Salto de valor y coraje" que tuvo como curadora a la historiadora del Arte, Rosa María Vargas. Esta primera exposición histórica fotográfica se realizó entre el 2 y el 17 de marzo de 2018 en las instalaciones del Centro Cultural de la Municipalidad de Jesús María; hubo gran expectativa y buena acogida por el público, no solo civil, sino también militar. Contó en total con más de 50 fotografías que daban cuenta de las vivencias y episodios importantes en la vida de cada una de ellas a su paso por la escuela de paracaidismo. La exposición resaltó con las imágenes los inicios históricos de la participación de las mujeres peruanas en la vida militar del siglo XX, mujeres heroicas y valientes que sentaron el precedente histórico en las instalaciones del Ejército del Perú y, por ese motivo, merecen ser recordadas y reconocidas.

La fotografía, desde sus inicios, en el siglo XIX, con el llamado Daguerrotipo y posteriormente en el siglo XX y el actual XXI, ha cobrado notable importancia tanto como medio de expresión artística como también como una manera de inmortalizar episodios y logros importantes, que forman parte de nuestra memoria e historia. Por tal motivo, esta exposición fotográfica-histórica consiste en una serie fotográfica de la Primera Promoción Femenina de Paracaidismo Militar "Micaela Bastidas Puyucahua", 1975; quienes sentaron un precedente al ser las primeras mujeres incorporadas a la vida militar a través del servicio militar voluntario y en recibir entrenamiento de paracaidismo. Las reproducciones fotografías presentadas a modo de crónica, perennizan instantes de su etapa de formación dentro de la escuela de paracaidismo del Ejército del Perú. (VARGAS, 2018).

Finalmente, es importante mencionar que la fotografía ha adquirido una gran importancia como medio de expresión artística y herramienta para capturar momentos

³⁸ WONG, Martha. Entrevista realizada en la Asociación de Damas Paracaidistas, 2022.

históricos, por ello, se considera sumamente importante de la exposición fotográfica-histórica (2018) que muestra la Primera Promoción Femenina de Paracaidismo Militar "Micaela Bastidas Puyucahua" de 1975. Esta muestra fotográfica sin duda permitió difundir la historia estas mujeres quienes fueron precursoras al incorporarse a la vida militar, recibiendo entrenamiento de paracaidismo militar.

4. LAS MUJERES EN LA FUERZA AÉREA EN AMÉRICA LATINA (1960-1980)

Al inicio del siglo XX, América Latina pasó por un período de democratización y de diferentes cambios en aspectos sociales, políticos y económicos. Una de las prioridades para esta nueva imagen de Latinoamérica estaría influenciada por la imagen de la inserción femenina en las instituciones armadas, contando también con ellas para la lucha y el desarrollo del país. Los diferentes conflictos internacionales que marcaron este nuevo avance y mirada hacia la imagen femenina de los conflictos bélicos, como la Segunda Guerra mundial, la Guerra Fría, etc., mostraron la participación de las mujeres en tales conflictos, reflejando sus estrategias y destrezas para luchar en batalla.

En diferentes países de Latinoamérica, evidentemente una de las prioridades fue mostrar una imagen moderna de su nación, creando programas de inserción femenina en las fuerzas armadas. Con el paso de los años, estas instituciones fueron modernizándose e implementando mejoras. Con lo ocurrido en las grandes guerras, que repercutieron internacionalmente, los gobiernos de Latinoamérica tomaron como oportuno invertir grandes cantidades de dinero en suministro de armamento de buena potencia y tecnología, y, por supuesto, mejoras en las estrategias de seguridad y defensa nacional.

Un punto a considerar fue que tales proyectos de inserción femenina en estas instituciones armadas no fueron igualitarios. Si bien la presencia de las aviadoras marcó un hito histórico e incluso transgresor importante, visibilizando la participación de las mujeres como aviadoras, para su inserción no se completó formalmente sino hasta luego de los años 90. Muchas de esta primera generación de mujeres tuvieron que enfrentar diferentes retos al insertarse en instituciones de dominación masculina y jerárquicamente patriarcales. Los cuales son desafíos que hasta hoy continúan en menor medida.

[...] desde mediados de los '90 -con diferentes modalidades y adaptaciones según el país- pero manteniendo, aún hoy, las restricciones a la asunción de funciones en las especialidades de combate directo, con la excepción de Uruguay. Un dato curioso es el hecho de que Ecuador fue uno de los últimos países en incorporar mujeres a sus fuerzas en el año 2000, pero lo hizo comenzando con el cuerpo de comando. El acceso femenino denegado en alguna de las especialidades relacionadas con los roles de combate directo (infantería, artillería, submarinistas, fuerzas especiales, etc.) presentan su correspondencia con tendencias mundiales que respaldan el paradigma patriarcal y que provocan debates en el plano académico. En el caso de España y Canadá -que se encuentran entre los países con porcentajes más elevados en la participación femenina dentro de sus

ejército- estas restricciones son inexistentes, sin embargo persisten en países de larga data en la incorporación de mujeres como son Estados Unidos y el Reino Unido, donde la argumentación que respalda el patrón hegemónico refuerza la dicotomía de género, asociando la violencia, la fuerza y lo público al rol masculino a, y lo pacífico y privado el de la mujer. En este sentido arguyen la permanente exposición de sus países a conflictos de alta intensidad y apelan al rol protector que el Estado debe ejercer frente a la “vulnerable Imagen femenina”, despojándola con esta calificación de todo derecho, capacidad y voz”. (LUCERO, 2009, p.42).

Podemos visualizar que la implementación de estos programas de inserción femenina en las fuerzas aéreas de países latinoamericanos como Uruguay, Colombia, Ecuador, Chile, Argentina y Perú, poseen diferencias y similitudes; algunas de ellas continuaron con su desarrollo de manera silenciosa e incluso invisibilizada por la historia institucional militar. Otras, fueron cerradas abruptamente como se verá en el caso de Perú, particularmente.

4.1. INSERCIÓN DE LAS MUJERES EN LA FUERZA AÉREA LATINOAMERICANA, S. XX

Uno de los primeros casos a mencionar es el de Uruguay, siendo la pionera en la aviación Marta Vanni, quien fue una de las primeras pilotos profesionales e incluso jefa del servicio aéreo del ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Se tiene conocimiento de que la inclusión de las mujeres en la fuerza aérea uruguaya fue en 1949, cuando la aeronáutica era aún dependiente del ejército nacional antes de su autonomía. Estas primeras mujeres realizaban tareas administrativas restringidas, en ese momento, a actividades de vuelo, mencionando a Adela Amedee, Elsa Erramuspe e Irma Erramuspe.

Años después, con la autonomía y consolidación de la fuerza aérea, en 1966, cuya instalación oficial es el Aeródromo Militar Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, dirigido por la Alférez María A. Rugnon Gamiz quien, en febrero de 1922, fue ascendida al grado de coronel en la especialización de Sanidad Aeroespacial.

Formal y exponencialmente, la inserción de las mujeres en la fuerza aérea de Uruguay, va a comenzar el 2 de febrero de 1997, con su ingreso a la escuela militar de aeronáutica, para formar parte del cuerpo aéreo militar. De igual manera, la escuela técnica de aeronáutica permitió el ingreso femenino.

Fue así como, en 1999, la primera aerotécnica de la FAU egreso de la ETA, mientras que, en la Escuela Militar de Aeronáutica, un año más tarde, las primeras 4 Oficiales en la jerarquía de Alféreces hicieron lo suyo. De ellas, dos obtuvieron sus alas de aviadoras y dos sus alas de navegantes. En los siguientes años, gracias a la base sólida de la igualdad y equidad como horizonte en nuestra Institución, la FAU contó en sus filas las primeras mujeres “pilotos de combate”. (FAU, 2018, p.1).

En el caso de Chile, las pioneras en la aviación fueron Graciela Cooper Godoy, Margot Duhalde Sotomayor, Constanza Riderlli, Dora Koeppen Maisan, Ada Zerbi y Dora Dominguez, Annette Vogt Aichel, entre otras. Se destaca la imagen de Margot Duhalde, puesto que fue la primera mujer graduada como piloto civil, a siete años después de la creación y consolidación de la Fuerza Aérea Nacional (1930), incluso fue la primera controladora aérea y de radar, además de piloto comercial. Es considerada una de las precursoras del pilotaje femenino chileno.

La presencia de las mujeres en la fuerza aérea chilena se inició en 1930, siendo el Comodoro Arturo Merino Benítez quien asumía la dirección, y realizaban labores administrativas y que, paulatinamente, fueron extendiéndose a otras aéreas de funcionamiento institucional. Fue considerada como política de personal de la Fuerza Aérea de Chile, permitiendo la planificación adecuada para la ubicación de recursos humanos, de acuerdo con sus habilidades, conocimientos, preparación y adoctrinamiento para los objetivos planteados por dicha institución.

En 1974, por necesidades y requerimientos a nivel profesional y técnico se produjo un notorio aumento en el ingreso de mujeres a la Institución, quienes se capacitaron en la Escuela de Especialidades. Si bien no han participado en los cursos regulares impartidos por este Instituto, la historia aérea nos muestra que el desarrollo de su carrera se ha concretado a través de cursos especiales en el escalafón administrativo. En la actualidad algunas de ellas han cumplido 30 años de servicio en la Fuerza Aérea y han recibido la correspondiente medalla “Gran Mérito Militar”. (MINDEF, 2005, p. 24).

Con la promulgación del servicio militar femenino que se dio en 1981, la fuerza aérea brindó formación militar, básica y técnica profesional, y obtuvieron títulos de auxiliares de enfermería y de administración en primera instancia. Esta primera selección de jóvenes chilenas a la conscripción se realizó el 1 de noviembre de 1981, y asumieron cargos como personal técnico en el área de la salud. El asentamiento fue el hospital institucional, donde permanecían durante dos años como internas en instrucción avanzada.

Las mujeres en esta fase de reclutamiento militar por primera vez participaron en la Parada Militar como parte integral de la Institución, formando con el contingente del Subescalón Unidades, Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina. A partir de 1983 comenzaron las presentaciones y desfiles del contingente femenino en forma regular y junto a ello cumplieron con actividades protocolares y eventos en los que participa la Institución ante la ciudadanía. (MINDEF, 2005, p.25).

Durante los siguientes años, la Fuerza Aérea Nacional incorporó a más mujeres a través de este servicio militar, y así fueron incluidas en un nuevo campo laboral quienes se iban graduando como Técnicos en Procesamiento de Datos, Protección de Personas, Auxiliares de Sanidad, Laboratorio y Rayos. Este programa, con más de 50 mujeres que se incorporaron, terminó el 03 de noviembre de 1990, y hasta la actualidad continúan desempeñando funciones en dicha institución.

En la actualidad, según las estadísticas y datos nacionales, la fuerza aérea chilena cuenta con los 15,4% de dotación femenina en diferentes categorías de personal, mujeres que han ido escalando y, sobre todo, especializándose en diferentes áreas funcionales de desempeño.

Por otro lado, uno de los países con mayores contribuciones y divulgación de la presencia de las mujeres en las instituciones armadas es Argentina. Cabe mencionar que las pioneras en la aviación fueron Alejandrina Dumont, Susana Ferrari Billinghamurst, Elena Basujno de Britapaja, Maureen Dunlop, Carola Lorenzini y Amalia Celia Figueredo. Esta última es una de las más reconocidas y difundidas internacionalmente, ya que fue una de las primeras en pilotear un avión en Sudamérica, en 1914, y una de las pioneras de la aviación mundial.

El ingreso de las mujeres en la Fuerza Aérea de Argentina se considera que fue para dar imagen de flexibilidad en dichas instituciones, cuando se buscaba ocultar la coyuntura política de la tensión con la sociedad civil, sobre la decadencia de la dictadura militar como consecuencia del fracaso de la guerra de las Malvinas en 1982. Se disfrazó la realidad con un mayor ingreso de personal femenino, pero no hubo cambios internos institucionales.

Posteriormente, el ingreso de las mujeres se extendió a la Fuerza Aérea, donde en 1977 se las incorporó al cuerpo policial aeronáutico, habilitando tres años después el estado militar de sus miembros como personal subalterno y de la oficialidad. En el inicio del año 2000 se completó el ciclo permitiendo el ingreso a la Escuela de Aviación de Córdoba, donde se forman pilotos. Finalmente, en 1982 el Ejército otorgó el ingreso con la apertura de la Escuela del Cuerpo Auxiliar Femenino (ECAAF), cediendo al ingreso en el cuerpo de combate en 1992 -aunque con restricciones en algunas ramas- con la creación de la

Escuela Militar de Oficiales de los Servicios de Apoyo de Combate (EMOSPAC). (LUCERO, 2009, p.40).

El desarrollo de la incorporación femenina quedó completo con la derogación del servicio militar obligatorio exclusivamente para varones, con la ley 24.429, la ley del servicio militar voluntario tanto para mujeres y varones promulgado en 1994, y entró en vigor al año siguiente, permitiendo abrir nuevos espacios y cuestiones a ser resueltas dentro de las fuerzas armadas nacionales.

Durante las últimas décadas, con los cambios políticos surgidos en Argentina, destaca la consolidación del proceso de redemocratización durante 1980, manifiesto a través de la asunción de mandatarios elegidos con la fuerza de procesos electorales legales, y la superación de diversas crisis económicas que mantuvieron inalterables a las instituciones políticas. Tales experiencias se fueron complementando con mayor promoción de los derechos humanos en toda América Latina y el mundo, buscando mayores proyectos promovidos por organizaciones locales y mundiales.

El interés por incrementar la participación de la sociedad civil en el ámbito militar deviene de la adopción de características de ejércitos internacionales posmodernos (propios de la posguerra). Incorporándose, de esta manera, a las mujeres, fortaleciendo los diferentes convenios que fueron promovidos y ejecutados por los gobiernos latinoamericanos. Todo ello trajo como consecuencia un período de incremento del personal femenino dentro de las instituciones castrenses en Argentina y Latinoamérica. (LUCERO, 2009). “En estos casos, la incorporación femenina se asoció con la incorporación de “mano de obra”, como también sucedió en otros países externos a la región.” (LUCERO, 2009, p.41).

En este sentido resulta interesante observar comparativamente algunas peculiaridades que se producen en Sudamérica (ver cuadro 2). La incorporación militar femenina se inició en la década de los 70 dentro de las fuerzas terrestre y aérea en Chile, y sólo la terrestre en Paraguay. Este proceso se replicó gradualmente en el resto de la región a partir de los '80, presentando asimetrías relacionadas con el acceso a las distintas ramas (terrestre, naval o aérea), escalafones y especialidades. Sin embargo, un dato común es que la mayoría de los Estados sudamericanos incorporaron primero a las mujeres dentro del cuerpo profesional, encontrándose los escalafones más altos en el cuerpo de mando vedado para las mujeres. Esta característica reforzó el predominio del paradigma patriarcal, impactando la discriminación también al plano económico, ya que, a menor jerarquía en el cargo ocupado, menor Remuneración. (LUCERO, 2009, pp.41-42).

Actualmente las mujeres en las fuerzas armadas argentinas constituyen el 11,82% del cuadro de oficiales y el 4,03% de suboficiales. Finalmente, este proceso no escapa de

las diferentes tendencias internacionales en las que estadísticamente es el 10% del cuerpo femenino militar, que solo reflejaron una incorporación femenina sin un cambio de fondo estructural, por el que luego, en el transcurso de los años, permitieron el ascenso de ellas en diferentes especializaciones castrenses.

En el caso de Ecuador, es importante mencionar a quienes fueron sus pioneras en la aviación como Hermelinda Urbina, Anita Swanton, Aura Almeida de Morán y Raquel Sviercovich, etc. Almeida de Morán, particularmente, fue una de las primeras mujeres pilotos ecuatorianas; por otro lado, Hermelinda, fue una de las primeras mujeres sudamericanas en obtener una licencia para pilotear aviones e, incluso, una de las fundadoras de las Ninety Nines, la asociación de pilotos femeninas más grandes de América del Norte.

La participación de las mujeres en las instituciones armadas ecuatorianas se remonta al siglo XIX, cuando un grupo de mujeres llamadas “guarichas”, mujeres valientes y decididas que acompañaban al marido en batalla, participaron en la revolución liberal en la época de Eloy Alfaro. Fue su participación en las luchas alfaristas lo que les daría derechos semejantes a los de los hombres en una sociedad totalmente machista.

Posteriormente, en la segunda mitad del siglo XX, a partir de 1956, el ingreso de Alfaro fue esporádico en las instituciones armadas, mencionando que no fue de manera regular, debido a que no se podían graduar formalmente en las escuelas militares, cumpliendo misiones específicas sin marco legal que las respalde. Cabe mencionar que, durante el gobierno de Alfaro, el que una mujer tuviera derechos y una visión revolucionaria no era bien recibido, puesto que dicho gobierno advertía cierta índole conservadurista que influyó en todos los estratos, incluyendo los diferentes estereotipos de género del siglo.

En el año 1999 ingresaron a la Escuela Superior Militar ‘Eloy Alfaro’ las primeras cadetes mujeres para convertirse en subtenientes de Servicios; aunque eran once, alrededor de la mitad se graduó después de cuatro años de formación militar, tal y como lo haría un cadete varón. La ESMIL recibe anualmente alrededor de mil aspirantes a cadetes, de las cuales entran sólo 250 después de realizar evaluaciones psicológicas, académicas, médicas y físicas. No hay diferencias entre los cupos de hombres y de mujeres, pero anualmente no ingresan más de 20 aspirantes mujeres ya que no hay gran demanda y no todas cumplen con los requerimientos necesarios para el ingreso a un régimen militar. (DEL CARMEN, 2015, p.32).

Estas primeras promociones femeninas que se graduaron realizaron cursos denominados “TIGRES” junto con sus compañeros varones. Este curso fue obligatorio

para todo aquel que deseaba ascender al grado de teniente, en el que se requiere de gran esfuerzo físico y destreza. Asimismo, algunas de las mujeres graduadas alcanzaron la antigüedad en el curso básico, lo que les permitía ascender al grado de capitán y del que posteriormente, con el curso avanzando ascendían al grado de mayor.

Actualmente, según las estadísticas de la “Red de Seguridad y Defensa de América Latina del año 2012, hay 193 mujeres que sirven en el Ejército Ecuatoriano, y contando los integrantes de las tres ramas de FF. AA, alrededor del 1,6% son personal femenino (647 personas).” (DEL CARMEN, 2015, p.32). Las mujeres que han estado involucradas en dichas instituciones de manera informal, en diferentes conflictos armados antes de 1990, luego de recibir la instrucción y el adiestramiento necesarios, han sido importantes para las fuerzas armadas ecuatorianas. Sin lugar a dudas, dicha institución cuenta con un buen contingente femenino que, sin estar físicamente en el campo, son capaces de pilotear aeronaves de combate para servir a su país.

Continuando, se ve en el caso colombiano, que fue uno de los pocos países de Sudamérica que posee un limitado registro de pioneras en la aviación. Existe un registro bibliográfico que menciona la historia de Carmen Leonila Torres de Franco, quien, según las hipótesis, sería una de las mujeres pioneras en la aviación colombiana.

Carmen Leonila Torres de Franco fue una de las primeras mujeres en la historia nacional en pilotar un avión. Una madre pionera que demostró el potencial femenino en áreas que se creían de dominio masculino. Siendo una secretaria en las oficinas de SAM, Sociedad Aeronáutica de Medellín, su interés la llevó a relacionarse con los pilotos oficiales de la aerolínea, quienes le dieron clases particulares, hasta que logró pilotar aviones de carga en varias ocasiones. No obstante, nunca recibió el título de piloto. (VANEGAS, 2014, p.5).

Ha sido gracias a dicho escrito que se visibiliza la historia de Carmen, cuyos muchos de sus vuelos quedaron invisibilizados y silenciados por la historiografía institucional colombiana. Es por relatos familiares y anécdotas que se conoce la historia. Cabe mencionar que la historia institucional colombiana expone el ingreso de las mujeres a la Fuerza Aérea a partir del 16 de abril de 1979. Dicho año marcó un hito histórico importante con la incorporación de las mujeres a la Fuerza Aérea Colombiana, quienes durante el ascenso del primer curso de oficiales de los cuerpos administrativo N°10, iban a una lista de mujeres participantes. Muchas de ellas poseían profesiones previas en medicina, derecho, ingeniería, entre otras, y posteriormente asumirían comando en los diferentes escuadrones institucionales. En 1992, muchas de estas mujeres recibieron su ascenso en el primer curso de Suboficiales del Cuerpo Administrativo.

Un grupo de cuatrocientas aspirantes femeninas [perteneciente al año 79] fueron sometidas a pruebas físicas, psicológicas y de conocimiento para formar parte de la primera generación de mujeres que ingresaba a la FAC. Finalmente se eligieron cuarenta, de las cuales dos decidieron abandonar la empresa. En el primer caso, la aspirante descubrió que esa no era su profesión y se retiró a los diez días de iniciar el curso. El segundo caso tuvo lugar como resultado de la sumatoria de una fractura en un brazo, junto con el fallecimiento de la madre de la candidata. El resto de las integrantes continuó hasta finalizar el curso, enfrentándose con un sinnúmero de obstáculos que las pusieron a prueba diariamente. (VANEGAS, 2014, p.15).

En las instalaciones de la escuela de aviación militar, con la incorporación femenina a dicha institución realizaron una serie de remodelaciones. Una de las principales fue la remodelación de la sección sanitaria, haciendo una división entre sanitarios femeninos y masculinos. Particularmente, se observa la adaptación del uniforme que las mujeres debían utilizar, zapatos de tacón corrido de ocho cm, y que luego fue cambiado por zapatos de civil.

Los moretones y golpes en el rostro producto de la descarga de los fusiles, mientras aprendieron a acomodarlos cerca a la clavícula y a la cara; el rechazo por parte de los discrepantes de la iniciativa; la competencia física e intelectual, en la que con satisfacción lograron posicionarse varias veces en un nivel superior sobre las promociones masculinas; fueron algunos de los tropiezos más comunes. Estos entre muchos otros inconvenientes, fueron superados con gran satisfacción frente a los integrantes de la EMAVI, pero sobre todo frente a la vista del Mayor General Rafael Rivas Forero, gestor y primer defensor de la iniciativa de abrirle un espacio a la mujer. (VANEGAS, 2014, p.16)

De manera pública, esta primera generación de mujeres de la fuerza aérea participó en la marcha militar del 20 de julio de 1979, que fue un hecho sin precedentes en la historia de los desfiles militares: que mujeres con tacones y espada en mano marcharan al lado de sus compañeros varones formando parte de una institución militar. Esta primera generación dio paso a que las siguientes promociones de mujeres que ingresaron a la FAC tuvieran mayor aceptación, abriendo camino hacia el profesionalismo en el mundo militar. Luego de esta primera generación, las integrantes formaron parte de diferentes divisiones, dividiéndose en cuatro grupos.

El primero se concentró en el estudio de la sanidad, contó con médicos, enfermeras jefas, psicólogas, psicopedagogas y bacteriólogas. El segundo, se dedicó a la rama administrativa preparando contadoras, administradoras, economistas, ingenieras y arquitectas. El tercero, era un grupo jurídico de abogadas más una comunicadora social. Por último, se instauró un grupo militar en el que una de las aspirantes llegó a ocupar el grado de Capitán, veintinueve fueron ascendidas al de

Mayor, tres al de teniente coronel y seis al de coronel. (VANEGAS, 2014, p.16).

Por último, consideramos importante también mencionar la incorporación de las mujeres aviadoras en Brasil, siendo uno de los países más grandes de Sudamérica. Mencionamos a quienes fueron las pioneras en la aviación: Anésia Pinheiro Machado, Thereza Di Marzo y Ada Rogato. Estas tres mujeres marcaron un hito importante dentro de la aviación brasilera, las tres mujeres obtuvieron licencia de vuelo, siendo Anésia la primera en conseguirlo.

Estas tres mujeres tuvieron que enfrentar retos muy difíciles para concretar su sueño de ser aviadoras profesionales, no únicamente el machismo de aquella época o los diferentes prejuicios e impedimentos por parte de sus propios familiares. Estas tres mujeres, por su loable labor y trabajo, recibieron condecoraciones importantes, como es el caso de Thereza, que recibió la orden al mérito aeronáutico (1976); Anésia fue declarada, durante la Conferencia de Estambul en Turquía, organizada por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), como la decana mundial de la aviación femenina por tener la licencia en vigor más antigua del mundo. Finalmente, Ada fue reconocida por ser la primera mujer en volar un planeador, la primera paracaidista y piloto agrícola de Brasil.

Imagen 5: Anésia Machado, sobrina del General Pinheiro Machado, posa con su instructor, el teniente Reynaldo Gonçalves, en las instalaciones de la Escuela de Aviación Curtiss, en el aeródromo de Indianópolis.

Uma aviadora paulista



A aviadora paulista senhorita Anesia Pinheiro Machado, sobrinha do General Pinheiro Machado, alumna do tenente Reynaldo Gonçalves, que se vê ao seu lado, na Escola de Aviação Curtiss, no aerodromo de Indianapolis. A senhorita já tem realizado varios vôos, esperando poder tirar o brevet ainda este mes.

Fuente: Arquivo Público do Estado de São Paulo (2014)³⁹.

En el caso de Brasil, el ingreso formal femenino a estas instituciones se inició en la década de 1920. En ese momento había la necesidad de ampliar el contingente y, por lo tanto, se realizaron estudios para incluir a las mujeres como soldados. Las primeras mujeres militares ingresaron a la Fuerza Aérea de Brasil en 1982, en el Cuerpo Femenino de la Reserva Aeronáutica, que reunía el cuadro femenino de oficiales de la reserva de aeronáutica (QFO), y el cuadro femenino de graduados de la reserva de Aeronáutica (QFG). Las primeras promociones de graduadas (cabos y sargentos) fueron formados en Belo Horizonte, en el Centro de Instrucción de Graduados de Aeronáutica (CIGAR) y las oficiales, para el centro de instrucción especializada de Aeronáutica (CIEAR) en Rio de Janeiro. Eran 306 militares en total.

³⁹ Ilustración incompleta.

Imagen 6: Formación de las primeras alumnas del Cuerpo Femenino de la Fuerza Aérea Brasileira, integrantes de la primera promoción “Anésia Pinheiro Machado” (1982)



Fuente: Fuerza Aérea Brasileira (2012)⁴⁰.

A partir de la segunda mitad del siglo XX, las fuerzas armadas de varios países de Latinoamérica comenzaron a admitir mujeres que recibieron formación idéntica a los hombres. Antes de eso, ellas ocupaban posiciones diferenciadas, como en el área de salud. En Brasil, la marina fue la pionera en llamar a mujeres para los cuadros de carrera (1980) dos años antes de la fuerza aérea. A lo largo de los años, las situaciones exigirían que hubiera cambios también en la legislación, a fin de adecuar las nuevas demandas del cuadro femenino, como la creación de la licencia de maternidad y el permiso para el casamiento entre militares⁴¹.

4.2. INCORPORACIÓN DE LAS MUJERES EN LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ (1960-1980)

⁴⁰ Ilustración incompleta.

⁴¹ Hasta el momento del presente avance de la investigación, dicha revista aeronáutica brasileira es la única que se encuentra de acceso al público y cuenta con una nota exclusiva sobre este tema. FORÇA AÉREA BRASILEIRA. 30 anos da presença feminina. **Revista AEROVISAO** n°234, octubre-nov-dic, 2012. Enlace: <https://issuu.com/portalfab/docs/aervisao234/55>.

En la historiografía peruana, la presencia de las dos pioneras en la aviación nacional se menciona a Carmela Combe e Inés Thomann, mujeres que desafiaron todos los estereotipos de género y pudieron cumplir con sus sueños de ser las primeras mujeres peruanas en volar un avión. Su reconocimiento por su trayectoria ha sido difundido, en mayor medida, institucional y académicamente.

Con el pasar de los años, la incorporación de las mujeres en la FAP implicó diferentes normas legales que han dado legalidad, con restricciones, al ingreso de las mujeres en dichas instituciones armadas. Por ejemplo, el 27 de diciembre de 1898, se promulgó por primera vez la Ley del Servicio Militar Obligatorio exclusivamente para varones, desde los 19 hasta los 50 años. Y en tiempo de paz, desde los 19 hasta los 23 años, seleccionados por sorteo, enrolados o voluntarios.

El 02 de marzo de 1949, se promulgó la ley N°10.967 del servicio militar obligatorio. Esta norma introdujo la prestación del servicio para las mujeres, aunque de forma restringida, dados los estereotipos de género de aquel siglo.

Artículo 136° De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° de la presente ley, la mujer peruana, voluntariamente en tiempo de paz y obligatoriamente en tiempo de guerra, prestará servicios militares en una de estas dos formas: 1) no afectadas a las fuerzas combatientes de los teatros de operaciones en cuyo caso los servicios se prestarán: a) en la república dentro del territorio de la provincia de su residencia, para ser empleadas en: cruz roja, tareas educativas, servicios auxiliares del ejército, marina y aviación de las zonas donde no se combate, o en la zona del interior, industrias manufactureras, actividades agropecuarias e ictiológicas, comunicaciones (correos, telégrafos, radio y propaganda), y tránsito, rodaje y demás empleos compatibles con su sexo, b) en la República dentro de las provincias vecinas a su residencia, para trabajos similares a los indicados en el artículo anterior, pero solamente cuando con el personal femenino propio de cualquiera de dichas provincias no pueda realizarse las tareas fijadas a estas últimas. 2) Afectadas a las fuerzas combatientes. En este caso los servicios serán únicamente voluntarios y en particular para desempeñarlos en la Cruz Roja. (Decreto Ley N°10.967, 02 de marzo 1949, Servicio Militar Obligatorio/SMO).

Se puede observar que en el TÍTULO II de dicho decreto ley, se toma en consideración el “servicio femenino”, lo cual hacía hincapié en que el servicio era totalmente voluntario y los servicios a los que las cuales podían insertarse estaban ligados al cuidado y a las áreas de administración: Cruz Roja, tareas educativas, servicios auxiliares de las FF.AA., comunicaciones, etc. Como se evidencia en dicha norma legal, no se brinda mayor función o reclutamiento de las mujeres en esta primera norma de 1940 promulgada por el presidente Manuel Odría, cumpliendo su vigencia a partir del año

siguiente. Continuamente, durante el gobierno revolucionario del general Juan Velazco Alvarado, fue el “12 de noviembre de 1974 que se promulga el Decreto Ley N° 20.788, que considera el servicio militar como un deber ineludible. El sorteo se efectuaba cuando el número de seleccionados excedía las necesidades del servicio” (RINCÓN, 2019, p.17).

Artículo 81° Las mujeres peruanas de 19 a 45 años prestar servicio militar en forma voluntaria en tiempo de paz en las condiciones que fije el reglamento de la presente ley, y en forma obligatoria en tiempo de guerra.

Art.82° Todas las mujeres están obligadas a inscribirse conforme a lo prescrito para los varones, entre el 2 de marzo y el 2 de mayo, inclusive del año en que cumplan 18 años.

Art. 83° el personal femenino que desee ingresar voluntariamente al servicio en el acto deberá ser calificado previamente.

Art. 85° Pertenecen a la reserva las mujeres entre 19 y 45 años que no se encuentren prestando servicio en el activo.

Art. 86° Las mujeres que presente servicio entrenamiento militar en centro de formación adecuados y gozarán de todos los derechos y beneficios que otorga a los varones la presente ley.

(Decreto Ley N°20788, 12 de noviembre de 1974, Ley del S.M.O.).

Como se evidencia, en dicha norma se consideraba de manera un poco más amplia la presencia de las mujeres en el servicio militar, de manera reiterada como voluntaria e incluyéndola al servicio, ya no solo “pasivo”, cumpliendo funciones administrativas, sino también dentro al servicio activo. Hay que mencionar, también, que aquellas mujeres que cumplieran con tales servicios recibirían entrenamiento militar en el centro de formación de manera adecuada y gozarían de derechos y beneficios al igual que los varones. Sin embargo, no se considera la ampliación y la vigencia de dicha ley, lo cual significaba que estas podían ser modificadas de manera interna.

Con la promulgación de dicha ley, es necesario hacer algunas observaciones sobre el gobierno revolucionario de Velasco, a fin de comprender cómo es que en ese contexto la mujer va a tener mayor protagonismo e inserción en diferentes espacios militares. Es importante mencionar que la ONU promulgó en 1975 el “Año Internacional de la Mujer”, lo que llevó a que los países de América Latina modernizaran sus naciones, reflejándolo en sus políticas.

Las fuerzas armadas tampoco se quedaron atrás. Con el apoyo del gobierno militar de aquel entonces, promulgaron proyectos, viendo la necesidad de incorporar a la mujer en sus filas y preparación militar.

El general Juan Velasco Alvarado, presidente de la revolución militar, informa que la marina de guerra del Perú se preparaba a presentar algo

innovador: un batallón de mujeres. Luego, llamando a los generales jefes del ejército, da la orden de que se presenten no sólo un batallón de mujeres, sino mujeres de valor y con verdadero coraje. Así se organizó la convocatoria del 1er curso básico de paracaidismo militar femenino del ejército; demostrando para la parada militar que la fuerza aérea del Perú, desde enero de 1975, da acceso de incorporación masiva a la mujer peruana a sus filas. (RINCÓN, 2019, p.17).

Como se menciona en el capítulo anterior, uno de los antecedentes históricos más importantes fue la presencia de la primera promoción de mujeres paracaidistas del ejército del Perú, proyecto creado e iniciado por Velasco. Esta primera promoción se hizo presente en el desfile militar de 1975, en el que la presencia de esta primera promoción fue totalmente transgresor y moderno para la época, y se mostraron siendo las primeras mujeres en utilizar el uniforme militar. Dicho acontecimiento no cuenta con algún registro visual o fotográfico que permita recordar mejor dicho acontecimiento.

Es necesario tener en consideración que, el gobierno militar de Francisco Morales Bermúdez, segunda etapa de la revolución militar no continúa la tendencia socialista. Es así que se paralizaron muchos proyectos deseados en la primera etapa de la revolución militar y el Plan Inca. Para esas fechas, la primera promoción de mujeres paracaidistas continuaba su preparación siguiendo otros cursos militares hasta 1977; sin embargo, al año siguiente, Morales cancela el programa de mujeres paracaidistas supuestamente por falta de financiación e interés por parte del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Con la consolidación y la inserción de las mujeres en las fuerzas armadas peruanas, se debe tener en cuenta que la Fuerza Aérea es una institución de dominación masculina que cumple con una serie de estándares, conformada por un cuerpo y por una jerarquización institucional. Con la creación de estas y su formalización, la mayoría de las especializaciones y cursos fueron pensados o abiertos exclusivamente para varones. Con la inserción femenina se inicia un ingreso trasgresor en dicha institución, que va a implicar un cambio que no fue, en su momento, interno (con la promulgación de dichos decretos leyes) sino de manera externa, incluyendo a batallones femeninos en servicios administrativos o en especializaciones adaptadas para las mujeres de manera esporádica.

En el caso peruano, la existencia del Primer Batallón Femenino de la Fuerza Aérea marcó un hito histórico institucionalmente invisibilizado. Estas mujeres ingresaron como parte del servicio militar voluntario que aún tenía vigencia desde 1975. Inició en 1979 y finalizó en 1982, con la graduación forzada de la segunda promoción de mujeres.

Imagen 7: Integrantes del Batallón femenino de la Fuerza Aérea del Perú en la Parada Militar 1981



Fuente: Colección Fotográfica personal de Andrea Saavedra⁴².

En la historiografía peruana, investigaciones sobre tal tema son muy limitadas. Una de ellas, escrita por Pacheco Ibarra (2012) brinda unas primeras reflexiones en torno a la incursión de las mujeres peruanas en la aviación. Según el autor, con “la llegada de los primeros aviones al Perú atrajo la atención de las damas de la sociedad limeña de la época. Muchas fueron a ver los vuelos de Bielovucic y Tenaud en el actual campo de Marte, donde las limeñas pusieron sus ojos en el cielo por primera vez” (IBARRA, 2012, p.1).

Andrea Saavedra y Beatriz Vargas fueron parte de las primeras generaciones del “Batallón femenino de la Fuerza Aérea”. Cabe recalcar su participación voluntaria en la Guerra de las Malvinas (1982), formaron parte de las pocas mujeres que decidieron ir a dicha misión. El “Batallón Femenino” fue impulsado por el gobierno militar de Francisco Morales Bermúdez y paralizado abruptamente por orden del presidente Belaúnde Terry; más de 60 mujeres que participaron no cumplieron con sus ilusiones y aspiraciones de ser pilotos de la Fuerza Aérea. Hasta la actualidad, las historias de estas mujeres no han sido contadas, siendo relegadas de la historia oficial. (RAMOS, 2019, p.01).

⁴² Ilustración incompleta.

Imagen 8: Batallón femenino de la Fuerza Aérea del Perú - Promoción de 1981



Fuente: Colección Fotográfica personal de Andrea Saavedra⁴³.

La presencia de este primer batallón femenino de la FAP queda en registro visual dada su participación en el desfile militar de 1981, video de acceso al público⁴⁴ donde se puede observar y escuchar su presentación como “Pasando a la tribuna el batallón femenino de la FAP, la mujer peruana se hace presente vistiendo el glorioso uniforme de la FAP”. Fue la primera vez que dicha institución presentaba en un desfile militar a su contingente femenino y la primera vez que, en un desfile, se hacían presente mujeres con uniformes militares y portando armas. Tal evento, contó con la presencia del presidente Belaunde Terry.

Finalmente, es relevante mencionar que dicho proyecto de inserción femenina no fue pensado a largo plazo, como se puede notar, tanto en el caso de la primera promoción de mujeres paracaidistas como en el del primer batallón de mujeres de la FAP. Fueron proyectos que duraron menos de cinco años, y de los que solo participaron alrededor de 100 mujeres. Ambos, según órdenes de altos cargos, mencionaron que dicho proyecto no

⁴³ Ilustración incompleta.

⁴⁴ MURILLO, Fernando. 29 de julio 1981. **Desfile Militar (Parada Militar), 1981 Perú.** Youtube [video]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=tqK3aHAK0cE>. Acceso en: 13 de julio de 2020.

podría continuar debido a un recorte económico que sufrían dichas instituciones: Ejército y Fuerza Aérea, respectivamente. Esto refleja vivamente la imagen del Perú que se quería mostrar al exterior, su imagen de modernidad durante el siglo XX.

4.3. REPRESENTACIÓN DE LA IMAGEN FEMENINA EN LA REVISTA AVIACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ (1960-1980)

La invisibilización de la mujer en la historiografía peruana ha estado siempre sujeta a la narración masculina. Los aportes teóricos de Michell Perrot y Joan Scott, pioneras en los estudios de la historia de las mujeres en Francia y Norteamérica, respectivamente, han sido indispensables para enrumbar estas primeras aproximaciones en torno a dicho estudio.

Michelle Perrot, historiadora feminista francesa que ha brindado importantes respuestas acerca de la invisibilización de las mujeres en la historia. Perrot ha explicado que:

Escribir la historia de las mujeres es sacarlas del silencio en que estaban sumergidas. [...] Las mujeres han quedado largamente excluidas de este relato, como si, condenadas a la oscuridad de una reproducción inenarrable, estuvieran fuera del tiempo o por lo menos fuera del acontecer: sepultadas bajo el silencio de un mar abismal. (2008, p. 17-18).

Tal invisibilización ha sido producido en un principio, porque “a las mujeres se las ve menos en el espacio público, el único que durante mucho tiempo mereció interés y relato. Ellas trabajan en la familia, confinadas en casa (o en lo que hace las veces de casa). Son invisibles.” (PERROT, 2008, p.18) En síntesis, en su libro *Mi historia de las Mujeres* (2006), se dedica a indagar en el silencio histórico y la importancia de reescribir la historia en donde la mujer sea la protagonista; revalorizando y visibilizando sus acciones en diversos acontecimientos.

Joan Scott, historiadora feminista norteamericana, especializada en la historia de mentalidad, historia de género e historia intelectual, brinda importantes aportes en torno al problema de la invisibilidad. Scott (1992) afirma que:

Los historiadores que buscan en el pasado testimonios acerca de las mujeres han tropezado una y otra vez con el fenómeno de la invisibilidad de la mujer. Las investigaciones recientes han mostrado, no el que las mujeres fuesen inactivas o estuviesen ausente en los acontecimientos históricos, sino que fueron sistemáticamente omitidas de los registros oficiales. [...] la historia del desarrollo de la sociedad

humana ha sido narrada casi siempre por hombres, y la identificación de los hombres con la “humanidad” ha dado por resultado, casi siempre, la desaparición de las mujeres de los registros del pasado. (p.38-39).

Con lo mencionado brevemente, la historiografía en torno a la historia de las mujeres ha logrado importantes avances desde diversas perspectivas: social, económica y política. Sin embargo, la participación de las mujeres en las fuerzas armadas ha sido un tema muy poco abordado.

Las fuerzas armadas peruanas integradas por el ejército, la marina de guerra y, particularmente, la fuerza aérea, son espacios jerárquicamente dominados por el hombre. Las mujeres se insertaron tardíamente en el siglo XX en nuestro país, logrando abrir espacios en donde esto no estaba permitido. Pese a tales limitaciones, han logrado insertarse en dicho sistema, actuando con un firme ejemplo de patriotismo y disciplina.

La participación femenina en estas entidades, particularmente en la aviación, se insertó legítimamente con la publicación de la Ley n°26628, que señala:

Artículo 1o.- Ampliase para las mujeres el acceso a las Escuelas de Oficiales y de Sub Oficiales de la Fuerzas Armadas y, siguiendo las carreras militares correspondientes, a obtener los grados militares y beneficios que correspondan, bajo los mismos principios y normas que rigen al personal masculino en las Fuerzas Armadas.

Artículo 2o.- Dentro de los ciento veinte días (120) de promulgada la presente ley, las Fuerzas Armadas, reestructurará sus Reglamentos, Manuales y Directivas, adecuándolas a la presente disposición legal.⁴⁵

Tal ley entra en vigor el 29 de junio de 1996, firmada por la presidenta del congreso Martha Chávez Cossio y como jefe de Estado, Alberto Fujimori. Es claro mencionar, que, durante la dictadura de Alberto Fujimori, al igual que en otros gobiernos de América Latina, dicha promoción de la inserción femenina en los espacios públicos, incluyendo el político, arrastró una clara influencia de los movimientos feministas, realizando la Conferencia Mundial sobre la Mujer de 1995, siendo Fujimori quien brindó unas palabras. Sin embargo, dicha dictadura Fujimorista va a reflejar en sus políticas públicas cero compromisos por reconocer derechos a las mujeres peruanas. Sobre dicho tema existen diferentes investigaciones quienes desarrollan dicho punto a profundidad.

⁴⁵ PERÚ. Ley n° 26628, Amplían para las mujeres el acceso a las Escuelas de Oficiales y de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, de 13 de junio 1996. Disponible: <https://docs.peru.justia.com/federales/leyes/26628-jun-19-1996.pdf>

4.3.1. Pioneras de la aviación civil y militar en el Perú

Cuando las mujeres ingresaron a las Fuerzas Armadas lograron insertarse en dichos sistemas, instruyéndose y recibiendo toda la formación militar, listas para la batalla. Combe, la primera mujer piloto del Perú e Inés Thomann, primera mujer brevetada de la Escuela de Aviación "Las Palmas", son aviadoras reconocidas por la historia oficial nacional. Sin embargo, existe toda una generación de mujeres invisibilizadas por la historia, que siguieron sus pasos. (RAMOS, 2021, p. 1).

Carmela Combe, el 6 de mayo de 1921, después de cuatro horas de instrucción de vuelo, logró volar sola en un avión Curtis-Oriole. El 9 de julio de ese año, cuando retornaba de Cañete, localidad ubicada en el departamento de Ica, al sur de Lima, donde había llegado con el fin de pagar el salario a los trabajadores de una hacienda, tuvo que realizar un aterrizaje forzoso llegando a Lima, con consecuencias funestas para su salud al recibir un fuerte golpe que logró afectarle la columna vertebral.

Más tarde, en una avioneta Curtis de su propiedad, Carmela tuvo otro accidente aéreo, por lo que su madre (era huérfana de padre) le pidió que dejara de volar. Así lo hizo. Luego viajó a Francia donde se casó con Julio Bardi. El 26 de septiembre de 1960, la Fuerza Aérea del Perú distinguió a Carmela Combe con la condecoración "Cruz Peruana al Mérito Aeronáutico" por ser la pionera de la aviación civil en el Perú.

Esta precursora de la aviación nacional tuvo que enfrentarse al mundo limeño de los años veinte del siglo pasado. La mujer en esa época tenía muchas limitaciones y lograr avanzar era cruzar un campo minado, arrastrando las consecuencias y el cuchicheo social, pero esa a ella no le importó, fue tras sus sueños y lo logró. (BACA, 2019, p. 07).

Otra mujer destacable fue Inés Thomann, quien creció entre aviones y pistas de aterrizaje, pues su padre, Emilio Thomann Wyleman, uno de los primeros en volar sobre la frontera peruana con Chile y en realizar vuelos nocturnos al interior del Perú. En 1939, Inés, su hija, se convirtió en la primera mujer brevetada de la Escuela de Aviación de "Las Palmas". Ambas mujeres peruanas tuvieron que batallar duro en un medio que dominado por varones. El profesionalismo demostrado hizo que, con el tiempo, fueran destacando, por encima de cualquier barrera de género que se les pusiera en el camino (ANDINA, 2008).

4.3.2. Balance hemerográfico de la revista *Aviación* (1960-1976)

La revista *Aviación* se creó en 1936, durante la gestión del General de División Oscar R. Benavides. Ha sido publicada por el Cuerpo de Aviación del Perú, que sirvió de órgano a la aviación peruana y contribuyó al progreso y desarrollo de la aviación militar, comercial y civil.

En el año 1960, la revista publicaba poca o casi nada de notas respecto a la participación femenina en nuestro país. Los años 70 demarcan un giro trascendental para la revista, debido al gobierno militar de Juan Velasco Alvarado, destacando las acciones realizadas por su esposa Consuelo que, en su condición de primera dama, ejecutó una serie de acciones de apoyo al país.

Entre las publicaciones en las que se hace mención a tal labor, demarcan lo siguiente: las notas periodísticas de aviadoras peruanas e internacionales destacables, conmemoraciones del Día de la Madre y las diversas formas en las que el género femenino participaba y contribuía en la aviación. Es claro que dichas notas periodísticas van a reflejar cierta discriminación de género propio del siglo XIX, que sujeta a las mujeres al espacio doméstico y a las tareas de cuidado.

Durante la revisión de la Colección de la revista *Aviación*, en 1962 se publica un artículo evidenciando la incorporación de la mujer en la aviación peruana, póstumamente mencionando su participación internacional. Asimismo, resultan apropiadas las publicaciones periodísticas en torno a las celebraciones por el “día de la madre” que se celebra en el mes de mayo. Se destaca el gran honor y sacrificio de las madres de estos aviadores, y luchaban y entregaban su vida por la nación. Claramente, el objetivo consistía en enaltecer la loable labor de ser madres, y que poseían verdaderas virtudes de sacrificio por la patria al cuidar y proteger a sus hijos militares.

Alas y madres.

Rindamos homenaje con gratitud reverente a las madres de los señores del aire porque del dulcísimo néctar de la vida en sus regazos descansa blandas rabiécitas para la ternura y enjugar el llanto de quedarse dormidos al arrullo de las baladas de amor. Expresémosles que nuestro corazón late junto al de ellas presentes y que la languidece si están lejos... y roguemos también para que las futuras madres peruanas cultiven siempre en el alma las flores de la virtud, la actitud incomparable para aceptar el sufrimiento, sacrificio y generosidad, que son los elementos esenciales de todo corazón de MADRE. (AVIACIÓN, 1964, p.77).

En los siguientes años, eran noticias relevantes las visitas de destacados personajes internacionales a nuestro país, particularmente provenientes de Estados Unidos. Una de ellas fue la primera dama, Patricia Nixon, con la llegada de unos aviones adquiridos para

la Fuerza Aérea del Perú, entre otras noticias con que se pretendía difundir un gobierno que buscaba el mejoramiento de armamento y modernidad en su defensa nacional.

Uno de los claros objetivos de la revista *Aviación* fue también publicar artículos culturales en tales años. Por ello, hemos señalado dos artículos de mujeres que lograron hitos en la historia de nuestro país: artículos acerca de La Perricholi y María Reiche. La primera, famosa cantante y actriz de teatro peruano y una de las mujeres más célebres del S. XVIII, y la segunda, María Reiche, destacada investigadora y conservadora de las Líneas de Nazca. Por lo tanto, las publicaciones del ámbito cultural reflejaban la participación de las mujeres en la historia nacional, de manera limitada y selectiva.

Una mujer significativa de la historia colonial peruana. 28 de setiembre, en algún punto de Lima nació Micaela Villegas Hurtado; bautizada en la catedral con el nombre de María Micaela, más tarde el decir popular sólo llamaría la Perricholi convirtiéndola en la leyenda del triunfo de la mestiza sobre el atildado chapetón. (AVIACIÓN, 1973, p.50).

Imagen 9: Nota periodística de la Revista *Aviación*, julio de 1975.



Fuente: Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú⁴⁶.

Por último, estas breves noticias periodísticas visibilizan también la labor femenina en diversas zonas de nuestro territorio, como son las mujeres campesinas. Es preciso recordar que durante el Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas de Velasco se buscó la descentralización de los grupos sociales que existían en diferentes regiones y, sobre todo, de la agricultura, una de las actividades más importantes para nuestro país destacando, también, la presencia y labor de la mujer campesina. Una de las oportunidades resaltantes durante dicho gobierno, fue la VI Feria Artesanal de la Mujer Campesina, un espacio para exhibir su producción. Por otro lado, destaca la importante

⁴⁶ Ilustración incompleta.

labor de las hábiles costureras que se encargaban de confeccionar y remendar toda la vestimenta de los estudiantes militares, que prestaron servicio durante largo tiempo en la Fuerza Aérea del Perú. De esta manera se reforzaron, sin embargo, los roles domésticos y de servicio, relegados a las mujeres.

La colección hemerográfica de la revista *Aviación* puede ser consultada en la Biblioteca del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, que alberga todo tipo de material histórico sobre este campo. La recopilación de esta colección hemerográfica permite la difusión de la valiosa participación de las mujeres en la aviación peruana y la trascendente labor que continúan desempeñando en diversas entidades de las Fuerzas Armadas.

5. CONCLUSIONES

En los inicios de la aviación peruana, hace tantos años, cuando volar sobre el cielo limeño constituía una aventura riesgosa [...] hace su aparición en esta nueva ciencia o arte, la mujer peruana, que, con su garbo y simpatía, compitiendo con los hombres se arriesgó a volar, demostrando así, que no hay nada prohibido, ni que pueda superar el sexo débil. Los nombres de ellas, como dignas propulsoras de la aviación nacional, engalanados con los atributos más excelsos, se imponen a las nuevas generaciones, haciéndose merecedoras a la admiración y respeto de los peruanos. (EFFIO, 1966, p.523).

Tras una extensa exploración y análisis para este estudio, se han hecho diferentes hallazgos significativos que contribuyen con la historiografía de la historia de las mujeres militares en el Perú del siglo XX. Los objetivos planteados al inicio de esta investigación se han cumplido con éxito, proporcionando una comprensión más profunda sobre la participación de las mujeres en la aviación militar y civil peruana del siglo XX. A lo largo de este trabajo, se han identificado y analizado múltiples aspectos que resaltan la importancia de la inserción de las mujeres en las instituciones armadas del siglo XX en América Latina y particularmente en Perú, en el ámbito académico.

Entre las conclusiones de esta investigación es preciso señalar las que siguen, como que las mujeres han desempeñado un papel importante en la historia de la aviación en el Perú y en América Latina, a pesar de la discriminación y los estereotipos de género que han enfrentado. Muchas de estas mujeres que incursionaron en la aviación o en espacios militares, han tenido que rebelarse ante negativas no solo de sus familias (en algunos casos) sino también ante la negativa de la sociedad machista a la cual se enfrentaron durante el siglo XX. Claro está que, influenciado por el discurso oficial de la época, a pesar de, aparentemente elogiar los logros femeninos, se perpetuaban normas de género que limitaban su reconocimiento en la historia.

A lo largo del desarrollo de la aviación nacional, se observó falta de compromiso inicial por parte de los gobiernos de la época, lo que resultó en la carencia de interés y de asignación presupuestaria, lo que generó retraso en el avance de la aeronáutica peruana en comparación con otros países de América Latina. Sin embargo, con la llegada del siglo XX y de políticas gubernamentales bajo Manuel Prado y los gobiernos siguientes, la aviación peruana experimentó una evolución significativa, apoyada por la misión francesa, lo que permitió su expansión y la adquisición de conocimientos aeronáuticos avanzados. Es necesario relevar la fundación de la Liga Peruana Pro-

Aviación, la creación de los Aeroclubes y el establecimiento del Ministerio de Aeronáutica, todos estos pilares fundamentales para impulsar el desarrollo aeronáutico en el país, con la participación tanto de mujeres como de hombres en la aviación civil y militar. Los progresos en la aviación militar en el Perú tuvieron un papel trascendental en el desarrollo y uso de aeronaves, tanto en servicio estatal como en la industria de la aviación comercial.

La lucha por la igualdad de género en la aviación y otros campos profesionales militares es fundamental para la construcción de una sociedad más justa e igualitaria. Lo que se lleva a cabo gracias a los movimientos feministas y de mujeres en esos años. Durante el gobierno revolucionario de las FF.AA., especialmente en el mandato inicial de Juan Velasco, se promovió una mayor inclusión de la mujer en los ámbitos castrenses, fomentando su participación en el servicio patriótico y nacionalista. Se implementaron diversas leyes, normas e iniciativas, tanto por parte de las autoridades de la época como mediante la activa participación política de figuras como Consuelo Gonzales-Posada de Velasco, promoviendo la igualdad entre 1968 a 1975. A pesar de una presencia femenina en múltiples espacios militares que no fue duradera, se marcó un precedente importante en este vacío historiográfico.

Finalmente, pretendemos que la presente investigación sirva a futuros estudios respecto de los aspectos que no se han abordado en esta y, sobre todo, la formulación de nuevas interrogantes que con seguridad surgirán a partir de su lectura. La historia de las mujeres en las Fuerzas Armadas, y particularmente en la aviación en el Perú y en otros lugares de América Latina, debe ser rescatada, documentada y revalorada para reconocer su contribución a la sociedad e incluirla en la memoria colectiva, sirviendo estas mujeres de referentes de futuras generaciones.

Deseamos que esta investigación refleje la necesidad de políticas y programas que promuevan la igualdad de género en las Fuerzas Armadas y, de esta manera, que más mujeres puedan alcanzar las jerarquías más altas en las instituciones armadas del Perú. Dichos avances ya han ido siendo efectuados al lograr que una mujer ocupe el grado de “General del Aire y/o comandante General” en los casos de Brasil, Chile, España y Estados Unidos. Los retos siguen latentes.

6. REFERENCIAS

ARCHIVOS

Instituto de Estudios históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP). Colecciones de Revista Aviación del siglo XX.

Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú. Informativo institucional El Monitor (1969-2015).

Archivo Fotográfico Privado Andrea Saavedra. Colección fotográfica privada de Saavedra referente a su vida militar 1979-1982)

FUENTES

FOTOGRAFÍAS

ARQUIVO HISTÓRICO DE SÃO PAULO. S.A.R.A. Brasil: restituyendo o Mapa Topográfico do Município de São Paulo. **Informativo Arquivo Histórico de São Paulo. Globo**, dic. 2014. Disponible en: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info37/i-ensaio.htm> Acceso en: 15 marzo 2022.

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AÉREA. Biblioteca Centro de Información y Referencia “Juan Bielovucic Caavalié”. Escuela Superior de Guerra Aérea, 2022. Acceso: <https://biblioteca.esfap.edu.pe/juan-bielovucic-cavalie/>.

FUERZA AÉREA BRASILEIRA. Formatura da 1ª turma de Graduadas da FAB. Brasil, 20 dic. 2012. Disponible en: <https://www.facebook.com/aeronauticaoficial/photos/a.573696925981193.151976.276573379026884/573700015980884> Acceso en: 15 marzo 2022.

FUERZA AÉREA BRASILEIRA. Formatura da 1ª turma de Graduadas da FAB. Brasil, 20 dic. 2012. Disponible en: <https://www.facebook.com/aeronauticaoficial/photos/a.573696925981193.151976.276573379026884/573700282647524> Acceso en: 15 marzo 2022.

MURILLO, Fernando. 29 de julio 1981. **Desfile Militar (Parada Militar)**, 1981 Perú. [video] Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=tqK3aHAk0cE>. Acceso en: 13 de julio de 2020.

MINISTERIO DE DEFENSA DEL PERÚ. Primera Promoción de Mujeres Paracaidistas del Ejército. YouTube, 09 de marzo del 2021. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=e3HyvPfmHY8> Acceso el :15 de marzo del 2022.

PRIMERA PROMOCION DE MUJERES PARACAIDISTAS DEL EJÉRCITO PERUANO 1975. Fotografías del muro. Perú, 11 de diciembre del 2014. Disponible en: <https://www.facebook.com/ppmpep/photos/pb.100064789353689.-2207520000.836190296402262/?type=3> Acceso en: 15 de marzo 2022.

SAAVEDRA, A. **Archivo fotográfico personal**. 1979-1982. Lima, Base Aérea Las Palmas.

LEGALES

Perú. **Decreto Ley N°10.967. Norma declarada "No vigente" por la Ley N.º 29477, 02 de marzo 1949**. Congreso de la República del Perú. Disponible en: <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/10967.pdf>

Perú. **Decreto Ley N°20788. Decreto Ley No. 20788 - Ley del Servicio Militar Obligatorio, 12 de noviembre 1974**. Congreso de la República del Perú. Disponible en: <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/20788.pdf>

Perú. **Ley N° 26628, Amplían para las mujeres el acceso a las Escuelas de Oficiales y de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, de 13 de junio 1996**. Congreso de la República del Perú. Disponible en: <https://docs.peru.justia.com/federales/leyes/26628-jun-19-1996.pdf>

HEMEROGRÁFICAS

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. **Informativo Institucional “El Monitor” N° 136, 150, 159**. Lima: Marina de Guerra del Perú, 1983-1985.

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ. **Revista PNP, N°002, 2019**. Lima: PNP. Disponible en: <https://issuu.com/policiaperu/docs/revista-mes-mayo-2019>

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. 30 anos da presença feminina. **Revista AEROVISAO n°234, octubre-nov-dic, 2012**. Enlace: <https://issuu.com/portalfab/docs/aervisao234/55>.

ENTREVISTAS

BERROCAL-TITO, Maritza. Entrevista de investigación concedida el 01 de octubre del 2022, en formato virtual.

LUDEÑA MORA, Emperatriz. Entrevista de investigación concedida el 01 de octubre del 2022, en formato virtual.

REYNOSO, Alicia. Entrevista de investigación concedida el 19 de julio del 2022, en formato virtual.

RINCÓN, Dina. Entrevista de investigación concedida el 01 de octubre del 2022, en formato virtual.

RIVAS MARTTINI, Maritza. Entrevista de investigación concedida el 01 de octubre del 2022, en formato virtual.

SANTILLANA, Gladys. Entrevista de investigación concedida el 10 de marzo del 2023, en formato virtual.

VARGAS, Rosa. Entrevista de investigación concedida el 04 de agosto del 2022, en formato virtual.

WONG, Martha. Entrevista de investigación concedida el 01 de octubre del 2022, en formato virtual.

BIBLIOGRAFÍA

ALEGRE, M. Vestida de libertad. Mujeres en traje militar durante la República temprana. **Mujeres de armas tomar**. La participación femenina en las guerras del Perú republicano, 2021, p. 179-195.

ANDINA. **MTPE reconoce a mujeres que pilotan aviones Boeing 727 y Airbus**. Disponible en: <https://andina.pe/agencia/noticia-mtpe-reconoce-a-mujeres-pilotean-aviones-boeing-727-y-airbus-195401.aspx>. Acceso en: 23 de jun. 2021.

ANDRADE, Márcia Siqueira de. **Mulheres do século XX: a aprendizagem do feminino**. São Paulo: Memnon Edições Científicas, 2004.

ARAÚJO, Clara e SCALON, Celi (Orgs.). **Gênero, família e trabalho no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 2005.

AVELAR GIANNINI, Renata. **Género, Fuerzas Armadas y Policía: la Participación del Cono Sur en operaciones de paz. La mujer en las instituciones armadas y policiales. Resolución 1325 y operaciones de paz en América Latina**, 2009.

_____. **Promover gênero e consolidar a paz: a experiência brasileira**. Artigo Estratégico 9, Instituto Igarapé, setembro de 2014. AVIATION for Women Magazine. Disponible en: <http://www.wai.org>. Acceso en: 30 set. 2008.

BACA, Mercedes. **La mujer y la aviación en el Perú**. España: Air & Space Power Journal, Cuarto Trimestre, 2006.

_____. **Pionera de la aviación nacional Carmela Combe**. La primera mujer piloto en el Perú. Lima: Fuerza Aérea del Perú, 2021.

_____. Orígenes de la Fuerza Aérea del Perú (FAP). **Revista Fuerza Aérea-EUA**, vol 84, 2021.

BALTHAZAR, Lucy Lupia. **Voo Proibido: os aplausos de uma pioneira**. Rio de Janeiro: Editora: RIO, 1992.

BAQUIM, Cristiane Aparecida. **O sonho feminino de Ícaro: a educação das pioneiras da aviação militar brasileira**. Academia da Força Aérea. 2008.

BARRIGA, Lourdes. El Valioso Aporte de la Mujer al Ejército del Perú. Lima: **Revista Seguridad y Poder terrestre**, vol 1 n°1, julio setiembre, pp.109-119, 2022.

BERTULUCCI, S. F. E. S. **Mulheres no mundo da aviação: ¿quem são elas?** 2019.

- BOBEA, Lilian. **La feminización de las Fuerzas Armadas**. Un estudio del caso dominicano. Nueva Sociedad, 2008.
- BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. Tradução de: Maria Helena Kühner. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- BURGA ORTÍZ, TTG FAP Ernesto. & GOTTFRIED SILVA, MAG FAP Jhon. **El Último Decolaje**. Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, 2015.
- BURKE, Peter (Org.). **A escrita da história: novas perspectivas**. Tradução de: Magda Lopes. São Paulo: UNESP, 1992.
- BUTLER, Taylor. **A construção da militar mulher e sua condição de agência na MINUSTAH**. São Paulo: UNES, 2021.
- CARREIRAS, Helena. **Mulheres nas Forças Armadas portuguesas**. Lisboa: Edições Cosmos, 1997.
- _____. Família, maternidade e profissão Militar. **Revista Estudos feministas**, v. 5, p. 69-81, 1997b.
- _____. **A mulher militar brasileira no século XXI las instituições armadas y policiales: resolución 1325 y operaciones de paz en América Latina**. Buenos Aires: RESDAL, 2009.
- _____. Mulheres, direitos e eficácia militar: o estado do debate. **Revista militar**, n. 5, p. 477-495, 2013.
- CASTELÃO, M. P. L. **Homens e mulheres em Armas: ¿duas dinâmicas de identidade?** Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, 1999.
- CASTILLO, Fernando Luis Lévano; JÁUREGUI, Yobani Gonzáles; VALDIVIA, María Inés. **La aviación civil en el Perú**. Fondo Editorial, UAP, Universidad Alas Peruanas, 2013.
- CHARTIER, Roger. **História cultural: entre práticas e representações**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil; Lisboa: DIFEL, 1990.
- COMISIÓN NACIONAL DE LA MUJER PERUANA. **Comisión Nacional de la Mujer Peruana**. Lima: Comisión Nacional de la Mujer Peruana, 1975.
- DANTAS, Stela da Rocha de Medeiros. **Mulheres e forças armadas: uma análise da participação feminina nas Forças Armadas Brasileiras**. FAB 2018.
- DE ARAÚJO ALMEIDA, Vítor Hugo. **Mulheres nas Forças Armadas Brasileiras: situação atual e perspectivas futuras**. Estudo para Consultoria Legislativa, 2015.
- DE LA JARA Carlos coronel FAP. **História Aeronáutica del Perú**, Tomo I, Ausonia. Lima, 1975.

DEL CARMEN, María. **La mujer ecuatoriana en las Fuerzas Armadas: un espejo de la sociedad.** El Outsider, v. 3, 2015.

DÍAZ, María Pía. **La presencia de la mujer en las fuerzas armadas en latinoamérica: el caso peruano.** Lima, 2020.

DOMÍNGUEZ, José. **Pioneras de la Aviación Mundial.** Escuela Militar de Aviación Colombia “Marco Fidel Suárez”, 2020.

DONADIO, Marcela; MAZZOTTA, Cecilia. **La mujer en las instituciones armadas y policiales: resolución 1325 y operaciones de paz en América Latina.** Buenos Aires: RESDAL, 2009.

DONADIO, Marcela. **Atlas comparativo de la Defensa en América Latina y Caribe.** Obtenido de Red de Seguridad y Defensa de América Latina, 2016. Disponible en: <https://www.resdal.org/assets/atlas-2016-esp-completo.pdf>

EFFIO, Alberto Fernández-Prada. **La aviación en el Perú.** Dpto. Prensa, Publicaciones é Impresiones FAP, 1966.

ESCORCIA, Boris Alexander Caballero. **La historia comparada.** Un método para hacer Historia. Sociedad y Discurso, 2015, n° 28.

FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. As mulheres na aviação brasileira. **Seminário Internacional Fazendo Gênero**, 2013, vol. 10, p. 1-9.

_____. “As mulheres que vestem terno x as mulheres que vestem saias”. **Anais do Fazendo Gênero 8-Corpo, Violência e Poder**, 2008.

_____. Pilotos e comissários: profissão de homem e profissão de mulher. En VIII **Congresso Iberoamericano de Ciência, Tecnologia e Gênero**, p. 1-12, 2010.

_____. **Voando Alto: Homens e mulheres dividindo a cabine de comando.** Encontro de memórias, 2018.

FERNÁNDEZ PRADA, Fernando. **La Aviación en el Perú**, 1966.

GOBIERNO NACIONAL DE CHILE. Biografía Margot Duhalde Sotomayor. **Biblioteca Nacional de Chile.** Chile. 14 de julio de 2022. Disponible en: <https://www.bibliotecanacional.gob.cl/noticias/margot-duhalde-sotomayor>

GRUPO AÉREO DEL CASANARE. **Mujer militar, integridad y disciplina.** Fuerza Aérea Colombiana, 15 de marzo 2021. Disponible en: <https://www.fac.mil.co/es/noticias/mujer-militar-integridad-y-disciplina>. Acceso en: 15 de marzo 2022.

GIULANI, Carla. **História das Mulheres no Brasil.** São Paulo: Ed. Unesp, 2008.

HERSZHORN, Verónica. **Mirta Vanni: mujer, aviadora, uruguaya.** Catálogo iberoamericano "La Memoria Femenina. Museos del Uruguay. Uruguay. 2013.

Disponible en: <https://www.museos.gub.uy/index.php/museos/museos-por-localidad/soriano/item/1136-mirta-vanni-pionera-de-la-aviacion-uruguayana-en-la-memoria-femenina>.

HOBBSAWM, Eric. **Globalización, democracia y terrorismo**. trad. José Viegas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LARENAS, Nicolás. **La primera mujer sudamericana con licencia de piloto de aviación**. Blog Nicolas Larenas, 8 de marzo del 2023. <https://www.nlarenas.com/2023/03/primera-mujer-sudamericana-licencia-piloto-aviacion/>.

LAU JAIVEN, Ana. **La historia oral**: una alternativa para estudiar a las mujeres. La historia con micrófono. Textos introductorios a la historia oral, Instituto Mora, México, p. 90-101, 1994.

LÉVANO CASTILLO, Fernando; GONZÁLES JÁUREGUI, Yolani; VALDIVIA ACUÑA, María Inés. **La aviación civil en el Perú**. Universidad Alas Peruanas, 2013.

LÉVANO CASTILLO, Fernando Luis. **Orígenes de la aviación nacional**: soñadores, pioneros y realidad 1905-1919. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014.

LUCERO, Mariel R. Las mujeres en las fuerzas armadas argentinas. **Breve análisis sobre su participación y estado actual de la situación UNISCI**. Discussion Papers, Universidad Complutense de Madrid Madrid, núm. 20, mayo, pp. 36-49, 2009.

LOMBARDI, Maria Rosa; BRUSCHINI, Cristina; MERCADO, Cristiano. **As mulheres nas Forças Armadas brasileiras**: a Marinha do Brasil 1980-2008. São Paulo: FCC; DPE, 2009.

MARCOLIN, Neldson. Especial Santos Dumont. 100 años en el aire. **Revista Pesquisa FAPESP**, nº128, octub. 2006. <https://revistapesquisa.fapesp.br/es/100-anos-en-el-aire/>

MARCK, Bernard. **Ellas conquistaron el cielo**: 100 mujeres que escribieron la historia de la aviación y el espacio. Art Blume, 2009.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento**: pesquisa qualitativa. (8ª ed.). São Paulo: Hucitec Abrasco, 2010.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL DE CHILE. **Participación de las mujeres en las fuerzas Armadas**. Separata de Actualización del libro de defensa nacional. Chile: Gobierno Nacional, 2005.

MONCÓ REBOLLO, Beatriz. Primeras mujeres aviadoras: una construcción cultural entre la exclusión y la ambigüedad. Athenea Digital. **Revista de pensamiento e investigación social**, 2018, vol. 18, no 1, p. 365-384.

MONTEJO, Erika. **Mujeres cazadoras**: las primeras homínidas también practicaban la caza como los hombres. National Geographic España. España. 04 de julio del 2023.

Acceso en: <https://www.ngenespanol.com/historia/mujeres-cazadoras-las-primeras-hembras-practicaban-la-caza-como-los-hombres/>

NADER, Maria Beatriz. **Mulher**: do destino biológico ao destino social. Vitória: Edufes, 2001.

NUÑEZ, Claudia. La Mariscal. La historia no contada de Francisca Zubiaga y Bernales, primera presidenta del Perú. ISHRA, **Revista del Instituto Seminario de Historia Rural Andina**, n° 10, 2022, p. 121-123.
<https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/ishra/article/view/24940>

PACHECO IBARRA, J. **El día que las peruanas conquistaron el cielo**. Publicado en Historiadordelperu.blogspot.com, Perú, 2012. Disponible en: <http://historiadordelperu.blogspot.com/2012/03/el-dia-que-las-peruanas-conquistaron-el.html>

PACHECO, Juan. **El día que las peruanas conquistaron el cielo**. Lima: Rincón de Historia Peruana, 2012.

PAZ, Alma. Bertha Zerón Nava, pionera de la aviación. **Milenio**. México. 12 de marzo del 2017. Disponible en: <https://www.milenio.com/opinion/varios-autores/ciencia-tecnologia/bertha-zeron-nava-pionera-de-la-aviacion>

PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa, 1987. PERROT, Michelle; SAÚL, Mariana. Mi historia de las mujeres. Buenos Aires, Argentina: Fondo de cultura económica, 2008.

PERROT, Michelle. **Mi historia de las Mujeres**. 1era edic. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2008.

POULSEN, Karen. Mujeres y ciudadanía: La consecución del sufragio femenino en el Perú (1933-1955). **Revista del Instituto Riva-Agüero**, 2016, vol. 1, no 2, p. 141-197

QUÉTEL, Claude. **As Mulheres na Guerra (1939-1945)**. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009. 2v.

RAMOS, Luz. Participación femenina en la aviación peruana. **Noticiasser.pe**, Perú, 2020. Disponible en: <http://www.noticiasser.pe/opinion/participacion-femenina-en-la-aviacion-peruana>

_____. Participación femenina en el registro de los acontecimientos históricos en la aviación peruana, 1960-1975. Uku Pacha. **Revista de Investigaciones Históricas**, 2020, vol. 21, p. 119-128.

_____. Pioneras de la Aviación civil y militar en el Perú. Lima: **Noticiasser.pe**, 2020. Disponible en: <https://noticiasser.pe/pioneras-de-la-aviacion-civil-y-militar-en-el-peru?fbclid=IwAR0syMeJRj0pzHfXPuY6m5aGIA6F1UN-yenrM7xY0f51LTAWgYrmluWw1dY>

_____. “Mujeres dominando los aires”. Participación femenina en la historia de la aviación latinoamericana: una historia comparativa entre Perú y Brasil, s. XX. **ANAIS DO 3º ENCONTRO INTERNACIONAL HISTÓRIA & PARCERIAS**, n°3, ANPUH RJ, 2022. Disponible en: https://www.historiaeparcerias.rj.anpuh.org/resources/anais/19/hep2021/1635724468_A_RQUIVO_13a93c257cbaf5c86ed5d10a0392ea72.pdf

RINCÓN, Dina. **Mujeres em los cielos del Perú**. Historia de la primera promoción de mujeres paracaidistas del ejército del Perú “Micaela Bastidas Puyucahua” 1975. Universidad Ricardo Palma. 2019.

ROSENMANN, Marcos Roberto Roitman. **Historia y memoria de los golpes de Estado, dictaduras y resistencias en América Latina: por la razón o la fuerza**. Madrid: Siglo XXI España, 2019.

SALAZAR B., Augusto. **El Proceso Peruano**. Lima: INIDE-Ministerio de Educación.

SCOTT, Joan. **Género e Historia - La historiografía sobre la mujer: El Problema de la Invisibilidad**. México: Instituto Mora & Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 1992.

SCOTT, Joan. **A cidadã paradoxal: as feministas francesas e os direitos do homem**. Tradução de: Élvio Antonio Funck. Florianópolis: Mulheres, 2002.

_____. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. **Educação & Realidade**, Porto Alegre, v. 20, n. 2, p. 71-99, jul.-dez., 1995.

_____. El género: una categoría útil para el análisis histórico. En: AMELANG, James S.; NASH, Mary Josephine. **Historia y género: las mujeres en la Europa moderna y contemporánea**. Universidad de Valencia, 1990.

STAFLEU, Hélder Furtado. **Mulheres na aviação: participação das mulheres no mercado aeronáutico**. Ciências Aeronáuticas-Unisul Virtual, 2019.

TARDIN, Elaine Borges; DA GAMA LIMA, Lana Lage. **A mulher militar brasileira no século XXI: antigos paradigmas, novos desafios**. Revista *Ágora*, 2015, no 22, p. 70-82.

TAYPE CASTILLO, Jaime. Primeros contingentes militares femeninos en el Perú: entre la apertura de derechos y la hipótesis de guerra en la segunda mitad del siglo XX. **Pensamiento Conjunto**, [S. l.], v. 10, n. 1, p. 10, 2022. Disponible en: <http://www.pensamientoconjunto.com.pe/index.php/PC/article/view/103> Acceso en: 27 feb. 2023.

TIBILETTI, Maria de la Paz. **Atlas comparativo de la Defensa en América Latina y Caribe**. Buenos Aires: RESDAL, 2014.

VALDIVIA ACUÑA, Maria Inés. **El feminismo católico peruano: avances, controversias y paradojas entre 1930-1956**. Universidad Federal de Río Grande do Sul (UFRGS), 2016.

VANEGAS, Mauricio. La integración de la mujer en la Fuerza Aérea Colombiana. **Revista Contestarte**, N° 14, Colombia, pp.14-17, junio, 2014.

VELASCO, Lucía. **Armadas**: un análisis de género desde el cuerpo de las mujeres combatientes. México: El Colegio de México, 2005.

WOHL, Robert. **A passion for wings**: aviation and the western imagination (1908-1918). Londres: Yale University, 1994.

ZLATAR STAMBUK, José. **Narraciones de aviadores**. Institutos de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, 2004.

ZWERDLING, Robert. Poder femenino. Brasileiras pioneiras. **Aeromagazine**. Brasil. 08 de marzo del 2016. Disponible en:

https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/brasileiras-pioneiras_1014.html