

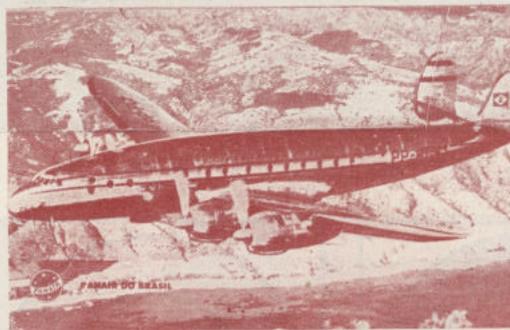


EMBLEMAS Y DISTINTIVOS

DE LA AVIACION HISPANOAMERICANA

La Aviación no hizo uso de los emblemas que la caracterizan actualmente mientras no surgió la necesidad imperiosa de identificar al aeroplano en pleno vuelo. Es inútil buscar antecedentes en los años que precedieron a la guerra de 1914-1918, porque ningún documento gráfico ni escrito de la época nos dice nada en tal aspecto. La nota de originalidad de los primitivos aparatos, con los que unas pocas individualidades poderosas acometieron la sobrehumana tarea de redimirnos de la terrena servidumbre impuesta por la ley de la gravedad, no precisaba de otros distintivos. La máquina aérea estaba íntimamente unida a la figura heroica del *pioneer*, o precursor—al mismo tiempo constructor y piloto—, y era inconfundible: el planeador de Lilienthal, el biplano de Alberto Santos, el hidroavión de Curtiss... Así, simplemente.

No tardaron en desarrollarse después, en pequeño número, algunos de los prototipos mejor logrados por la técnica incipiente, y entonces se vinculan al nombre de los esforzados aviadores que, a bordo suyo, lanzáronse con intrepidez a la ejecución de los primeros vuelos entre puntos distintos de una geografía aún



LAS INICIALES EC, PP, LV Y PI, DE LAS MATRICULAS DE ESTOS CUATRO AVIONES, SEÑALAN SU NACIONALIDAD ESPAÑOLA, BRASILEÑA, ARGENTINA Y FILIPINA RESPECTIVAMENTE

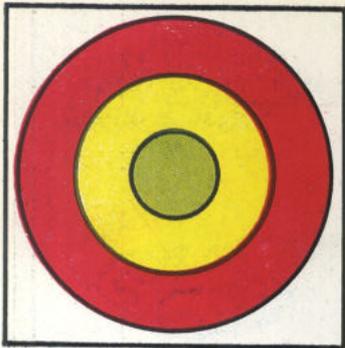


—y por bastante tiempo—de muy estrechos límites. El primer avión en la historia de cada país no tiene otro elemento de identidad que el exótico apellido de aquel ser casi mitológico, de gafas sobre la frente y gorra de visera vuelta hacia atrás, que bajó un día de la pureza azul del cielo para facilitar el bautismo del aire a cambio de unas monedas.

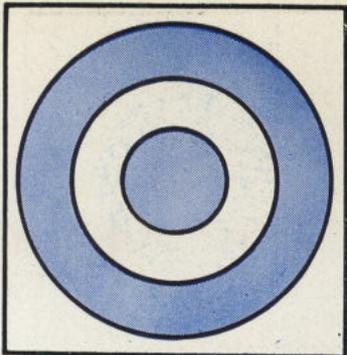
Pero el avión ofrecía demasiadas posibilidades a la contienda entre los hombres, y el estallido de la primera gran guerra trajo como consecuencia su inmediata incorporación al servicio militar. A partir de aquel instante surge la necesidad del distintivo aeronáutico, llamado a descubrir a las tropas de tierra, con mudo lenguaje colorista, la inocuidad o la amenaza de las alas que cruzan bordoneando sobre sus cabezas o de anunciar a la tripulación en ruta aérea de la condición amistosa o adversaria del aparato que viene a su encuentro.

La aparición del primer emblema coincide con un episodio histórico imborrable. Eran los días finales de agosto de 1914. Las tropas de Von Kluk, después de sus rápidas victorias de Lieja y Charleroi, se acercaban amenazadoras a

BOLIVIA

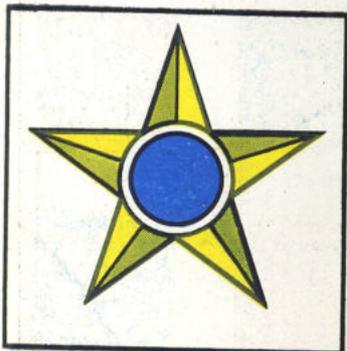


ARGENTINA



EN ESTA DOBLE PLANA SE REPRODUCE A TODO COLOR EL COLLAR DE EMBLEMAS DE LA AVIACION MILITAR HISPANOAMERICANA. A LA IZQUIERDA, UN MODERNO TETRAMOTOR DE TRANSPORTE MUESTRA LA SEGURIDAD DE VUELO PARANDO LOS DOS MOTORES DE BABOR, SEGUN MUESTRAN LAS DOS HELICES, INMOVILES. ARRIBA, A LA DERECHA, EL MAS RECIENTE AVION TRANSOCEANICO, UN TETRAMOTOR CUBANO, QUE ACABA DE INAUGURAR EL SERVICIO ENTRE LA HABANA Y MADRID. ABAJO, EN DIBUJO, APARATO DE LA COMPANIA ESPAÑOLA "IBERIA", QUE CUBRE LA LINEA MADRID-BUENOS AIRES.

BRASIL



COLOMBIA



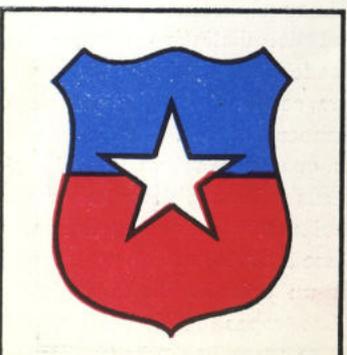
COSTA RICA



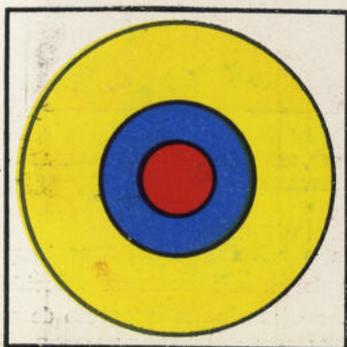
CUBA



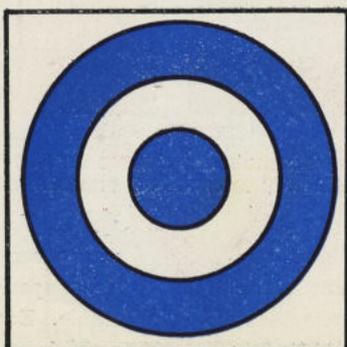
CHILE



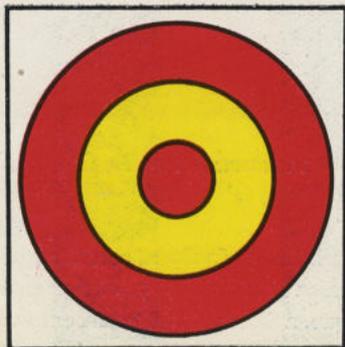
ECUADOR



EL SALVADOR

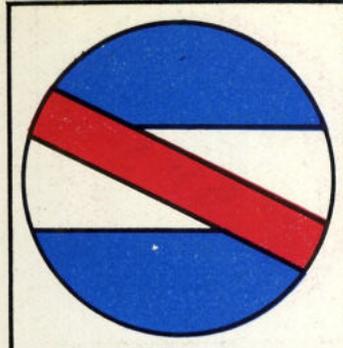
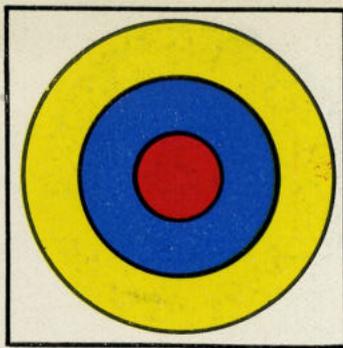


ESPAÑA



FILIPINAS

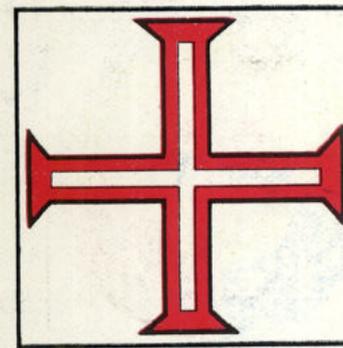




R. DOMINICANA



PORTUGAL



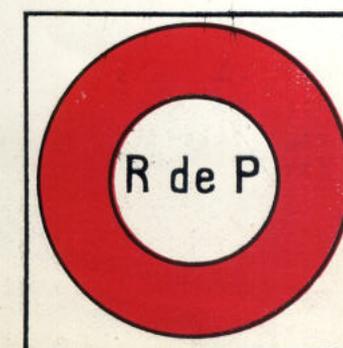
PERÚ



PARAGUAY



PANAMÁ



la capital francesa. Cuando la situación hubo llegado a su punto crítico, aparece volando sobre París una frágil *Taube*, pilotada por el as de la acrobacia, Max Immelmann, que arroja el mensaje famoso en que se exhorta a la rendición. La incursión audaz fué infructuosa, pero de ella queda este dato: las alas casi transparentes, de puro quebradizas, del pequeño monoplano, llevaban pintadas, a uno y otro de sus extremos, como símbolo de las fuerzas aéreas alemanas, la negra cruz de hierro que durante cuatro años debía combatir encarnizadamente contra las escarapelas tricolores—azul, blanco y rojo, inversamente ordenados—de los aviones franceses y británicos.

Esta solución se extendió a las aviaciones militares de todos los países. El tipo de insignia más corrientemente usado desde entonces es la escarapela de círculos concéntricos que juegan con el tema cromático del pabellón nacional; pero con mucha frecuencia, además de ésta, localizada en las alas, existen otros diseños diferentes para el timón de cola o el fuselaje, como sucede con la aviación española, que, en su deriva, luce unas aspas negras sobre fondo blanco, o con la paraguaya, que lleva a los costados del cuerpo del aeroplano una estrella amarilla de cinco puntas.

Quizá sea una sorpresa para muchos saber que la cruz svástica, considerada la más viva expresión del III Reich alemán, había sido adoptada veinticinco años antes por la aviación finlandesa. Contra la creencia vulgar, resulta, pues, que el viejo diagrama mítico, cuya antigüedad se remonta a la civilización egea, no renació a la vida moderna de los símbolos en una cervecería de Munich, sino entre los frondosos bosques y los mil pequeños lagos de la nórdica Suomi.

En la última gran conflagración, las anfibologías políticas de la Francia derrotada de 1940 dieron motivo a la coexistencia de dos aviaciones galas antagónicas. La obediente a Vichy permaneció fiel a la clásica *cocarde* tricolor, y la otra, seguidora del general de la Resistencia, actuó con la cruz de Lorena.

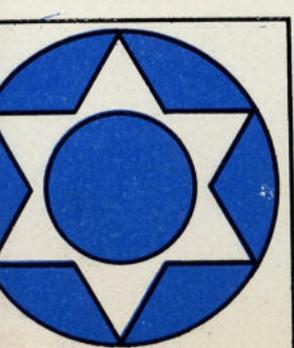
Sin embargo, no siempre esta clase de emblemas estuvo ligada a la suerte de cometidos bélicos. Muy a menudo fueron *blanco* del júbilo multitudinario con que, en los tiempos heroicos de los grandes *raids*, era acogida la victoria de las alas que vigorosamente iban ensanchando su horizonte, a través de continentes, por encima de océanos. Tal ocurrió con la cruz de rojos perfiles del Cristo de Portugal, signo propicio con el que Cabral y Coutinho abrieron en 1922 los caminos aéreos del Atlántico sur; con la escarapela rojigualda del *Plus Ultra* hispano y con la de tantos otros aviones militares empeñados en altas misiones de carácter civil. En un sentido más amplio, cabe afirmar que, por la actitud tradicionalmente pacífica de España, Portugal e Hispanoamérica, ninguno de sus emblemas ha significado nunca amenaza para los demás pueblos, y hasta se da el caso peregrino de que más de una pequeña nación del nuevo continente carece de símbolo militar aéreo conocido, tal vez porque no se pensó allí jamás en una aviación armada que desvirtuase el verdadero sentido primigenio del aeroplano como medio eficazísimo de acercamiento y comprensión.

El armisticio de 1919 tornó al aeroplano a su ser originario. Los grandes progresos registrados al calor de las batallas forzaron en seguida el establecimiento de las líneas aéreas regulares e inmediatamente se dejó sentir la conveniencia de imponer a las aeronaves comerciales su matrícula correspondiente, de modo semejante a los vehículos de tierra. El avión que a fines de 1921 inaugura la primera línea española, de Sevilla a Larache, llevaba la matrícula *M-AFAF*. Un simple número ostentaba aquel otro famoso aparato bautizado con el nombre de *Magdalena*, perteneciente a la desaparecida Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, que un año antes transformó en breves horas de viaje las largas jornadas de navegación fluvial entre Bogotá y el puerto antillano de Barranquilla.

El sistema vigente en nuestros días es una fórmula sencilla, consistente en la combinación de tres o cuatro letras—sólo los Estados Unidos usan de guarismos—, a las que anteceden una o dos iniciales investidas de un



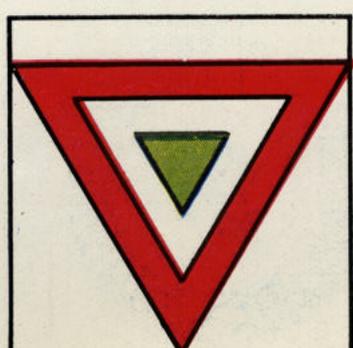
GUATEMALA



HONDURAS



MÉJICO



NICARAGUA



PANAMÁ



valor representativo nacional: *CC*, quiere decir Chile; *CS*, Portugal; *EC*, España; *OB*, Perú; *XA*, México; etc. Su inscripción en grandes caracteres bajo las alas o el fuselaje nos enseña la nacionalidad del aeroplano que cruza sobre nuestras calles, si es que alguna franja con los colores de su bandera no nos lo dice con mayor claridad.

Hoy, aunque los grandes intereses en pugna, a lo largo de las rutas aéreas del mundo, obligan a una intervención directa de los diversos Estados en la explotación de las líneas comerciales, la competencia no pone frente a frente a sus banderas. Bellos gallardetes, grímpolas vistosas donde campean alas, estrellas y pájaros de estilizado dibujo, se desflecan al viento picado de las hélices por el honor de las compañías respectivas; todas las cuales, con atractivos *slogans*, nos hablan de mejor servicio, de mayor seguridad, de velocidad máxima, mientras día tras día tejen laboriosamente, conjuntamente, la nueva red de coordenadas que, en lugar de medir distancias sobre el planeta en grados y minutos geográficos, ponen delante de nuestros ojos una medida mucho más expresiva: horas de separación.

FELIPE E. EZQUERRO

UN BIMOTOR MILITAR ESPAÑOL VUELA SOBRE LA CATEDRAL DE BURGOS. EN LA FOTO SIGUIENTE, UN AVION COMERCIAL ARGENTINO MUESTRA EN LOS TIMONES DE COLA LOS COLORES DE SU PABELLON Y EL NOMBRE DE LA COMPAÑIA PROPIETARIA. ABAJO, MOMENTO DE SER BAUTIZADO, CON EL NOMBRE DE SIMON BOLIVAR, UN AVION DE LAS LINEAS AEREAS VENEZOLANAS, QUE MUESTRA TAMBIEN SUS EMBLEMAS

