

Una visita especial:

Alexander de Seversky en Argentina

LUIS FERNANDO FURLAN*

Introducción

Durante los primeros años de la Guerra Fría, y cuando el general Juan Domingo Perón iniciaba su gobierno en Argentina, este país recibió la visita del mayor Alexander de Seversky, una de las figuras del ambiente aeronáutico más reconocidas a nivel mundial en aquella época.

La visita del mayor de Seversky a Argentina en 1949 respondió a necesidades concretas del gobierno del presidente Perón en materia de política exterior y de política económica, a la vez que para la Fuerza Aérea significó una oportunidad para actualizarse acorde al nuevo panorama internacional y estratégico.

Primeros años de la Guerra Fría

A poco de terminada la Segunda Guerra Mundial, comenzó la Guerra Fría (1945-1991).¹ Estados Unidos y la Unión Soviética se convirtieron en potencias globales dominantes y el Reino Unido retrocedió como potencia mundial. La primera fase (1945-1953) se caracterizó por la profunda tensión entre Estados Unidos y la Unión Soviética y el riesgo de un inminente conflicto atómico global.

Con motivo del reparto de Alemania y Berlín, el continente europeo se dividió en dos áreas de influencia: Europa occidental para Estados Unidos y Europa oriental para la Unión Soviética. La rivalidad se confirmó cuando Churchill señaló que una cortina de hierro había descendido sobre Europa.²

En 1946 se reinició la guerra civil china entre nacionalistas (que recibieron ayuda estadounidense) y comunistas. También comenzó la guerra de Indochina, donde Francia, apoyada por Estados Unidos, enfrentó a nacionalistas y comunistas vietnamitas.

A principios de 1947, el Reino Unido solicitó ayuda a Estados Unidos para defender Grecia y Turquía, países amenazados por guerrillas comunistas y presiones diplomáticas de la Unión Soviética y países de Europa oriental.

*Agradecimientos a Eduardo Amores Oliver, magíster Paula García y a todo el personal militar y civil de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, y al suboficial mayor (R) Walter Marcelo Bentancor (Museo Nacional de Aeronáutica).

El 12 de marzo de 1947 el presidente Truman decidió apoyar a los pueblos libres que se resistieran a ser sometidos por minorías armadas o por presiones externas (Doctrina Truman).³ Estados Unidos ayudó a Grecia y Turquía, y hacia el 1950 se logró superar la crisis en ambos países. Es en ese momento cuando George Kennan convirtió a la Doctrina Truman en la Estrategia de la Contención.

En 1947 Estados Unidos inició el Plan Marshall, y para defender al continente americano apoyó la Conferencia de Río de Janeiro, donde fue aprobado el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). Por su parte, Stalin creó el *Kominform* para controlar al comunismo europeo.⁴ En este tiempo también se inició el proceso de descolonización en Asia y África.⁵

A principios de 1948 un golpe de Estado prosoviético instaló un gobierno comunista en Checoslovaquia. Poco después, ante el bloqueo terrestre a Berlín occidental por la Unión Soviética, Estados Unidos implementó el exitoso puente aéreo sobre Berlín (1948-1949). Para fortalecer la solidaridad americana, fue creada la Organización de Estados Americanos (1948).

A fin de contrarrestar los beneficios económicos y sociales del Plan Marshall, la Unión Soviética creó el Consejo de Asistencia Económica Mutua (COMECON) en 1949. El 4 de abril de 1949 se constituyó la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Ese mismo año se crearon la República Federal Alemana (procapitalista) y la República Democrática Alemana (prosoviética).

El monopolio nuclear de Estados Unidos terminó con la detonación de la primera bomba atómica soviética (1949). En Asia culminó la guerra civil china con la victoria comunista: se proclamó la República Popular China (1 de octubre de 1949) y los nacionalistas formaron la República de Taiwan, apoyada por Estados Unidos.

A principios de 1950 el bloque comunista se fortaleció con el tratado de alianza y ayuda mutua entre la Unión Soviética y la República Popular China. El 25 de junio de 1950 se inició la guerra de Corea, cuando Corea del Norte (apoyada por el bloque comunista soviético-chino) invadió Corea del Sur (sostenida por Estados Unidos).

El 5 de marzo de 1953 falleció el líder de la Unión Soviética Josef Stalin y comenzó un nuevo período de la Guerra Fría: la Coexistencia Pacífica. Luego de un conflicto desgastante e indefinido, el Armisticio de Panmunjom (27 de julio de 1953) puso fin a la guerra de Corea y la península coreana continuó dividida por el paralelo 38°.

La República Argentina en la primera presidencia de Perón (1946-1952)

A fines de 1945 comenzó el proceso electoral que llevó al general Juan Domingo Perón a la presidencia: eran los últimos tiempos del régimen militar que gobernaba

el país desde el 4 de junio de 1943, del cual era su candidato. Perón estaba apoyado por una heterogénea alianza, mientras que su contrincante, la Unión Democrática, se presentaba como abanderada de la democracia y de la libertad frente a su candidatura, calificada de autoritaria y de tendencia nazi-fascista.

La Unión Democrática fue apoyada por Spruille Braden, embajador de Estados Unidos en Argentina. Rápido de reflejos, Perón advirtió que el país se hallaba ante una encrucijada histórica y lanzó un oportuno eslogan de fuerte tono político-electoral: “¡Braden o Perón!”.⁶ Esas actitudes profundizaron las históricamente difíciles relaciones entre Argentina y Estados Unidos, especialmente deterioradas por la neutralidad argentina en la Segunda Guerra Mundial.

Desde entonces, el gobierno estadounidense inició presiones diplomáticas, económicas y comerciales para que Argentina abandonara su neutralidad. El régimen militar argentino rompió relaciones diplomáticas con el Eje (1944) y luego le declaró la guerra (1945); posteriormente, se adhirió al Acta de Chapultepec para promover la solidaridad interamericana e incorporó a Argentina en la ONU. Esos gestos políticos y diplomáticos no modificaron la desconfianza de Estados Unidos hacia Argentina, tendencia que, en líneas generales, se mantuvo durante la primera presidencia de Perón (1946-1952).

Perón triunfó en las elecciones y asumió la presidencia el 4 de junio de 1946. Su gobierno tuvo un marcado tono nacionalista y popular. El régimen se estructuró sobre tres principios: justicia social, independencia económica y soberanía política, y para fortalecerlo se creó el Partido Peronista (1947).⁷

Durante el primer gobierno de Perón, Argentina tuvo un breve período de bonanza económica (1946-1949) como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial y de la postguerra: balanza comercial favorable, alza de precios de sus productos agropecuarios, acumulación de reservas en el Banco Central y expansión del modelo de industrialización por sustitución de importaciones. En aquel entonces, el Reino Unido era su principal socio comercial.

Perón profundizó el concepto del Estado de Bienestar, con una fuerte y activa intervención estatal en materia económica y social, a la vez que expandió su política de mejora de las condiciones económicas y sociales, además de la calidad de vida de trabajadores y sectores populares. El primer Plan Quinquenal promovió la exportación agropecuaria y la industria ligera nacional, destinada al mercado interno para consumo popular. La política social recibió un fuerte impulso gracias a la esposa del presidente, Eva Perón, quien creó la Fundación Ayuda Social.

Entre 1945 y 1948 se nacionalizaron el Banco Central y diversos servicios (gas, electricidad, teléfonos, puertos, ferrocarriles). Para intervenir en el comercio exterior se creó el Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio (IAPI), que consolidó el carácter fuertemente estatista de la economía.

La política exterior peronista se manifestó en la Tercera Posición, alternativa superadora a los modelos capitalista y comunista, inmortalizada popularmente con el célebre eslogan “Ni yanquis ni marxistas: peronistas”.⁸

Estados Unidos continuó sus condicionamientos diplomáticos, económicos y comerciales. Desde el inicio de su presidencia, Perón, pese a sus anteriores eslóganes antiestadounidenses, promovió acercamientos y gestos amistosos hacia Estados Unidos, pero sus iniciativas no convencían a los estadounidenses, que veían al régimen como impredecible y poco confiable. Argentina colaboró poco con el TIAR y también intentó participar en el Plan Marshall con el modelo comercial rígido y estatista del IAPI, lo que aumentó el distanciamiento y la desconfianza respecto a Estados Unidos.⁹

El convencimiento del gobierno de Perón sobre un inminente conflicto bélico directo entre las dos potencias de la Guerra Fría, que podía beneficiar a Argentina como abastecedora de materias primas y alimentos, impidió relaciones claras con Estados Unidos.

Hacia 1948, el período de bonanza económica y social de Argentina dio señales de alarma y muy pronto se inició una etapa de depresión y crisis económica, consecuencia de las alteraciones del escenario internacional y de las políticas de Estados Unidos hacia el gobierno argentino.

En el marco interno, se produjo el aumento de la inflación, el incremento de la emisión monetaria y del gasto público, el estancamiento económico, el mantenimiento del estatismo económico, la caída de salarios y de la capacidad de ahorro, la disminución de la producción e inversión industrial por falta de insumos y repuestos (que debían ser importados y pagados en dólares), una gran sequía que afectó la producción agropecuaria y falta de dólares en las reservas del Banco Central.

En el contexto externo, el Reino Unido declinó como potencia mundial y el poder económico y comercial global pasó a Estados Unidos. El predominio del Plan Marshall en la economía europea, las buenas cosechas en Estados Unidos y Europa, y el boicot económico y comercial estadounidense sobre Argentina tuvieron graves consecuencias para este país: caída de exportaciones, deterioro del comercio exterior, cierre de mercados europeos y reversión de los precios internacionales de sus productos agropecuarios. Además, por la inconvertibilidad de la libra, no podían obtenerse los dólares tan necesarios para la economía argentina.

Pragmático y realista, Perón fue consciente de la crítica situación y de los errores cometidos, por lo que no dudó en revertir el curso de la política económica y de la política exterior. En enero de 1949 modificó el equipo económico e inició políticas económicas de restricción y reorientación de prioridades (incremento y tecnificación de la producción agropecuaria, relanzamiento industrial), y una política de mayor acercamiento y amistad con Estados Unidos.¹⁰ Será justamente en

ese contexto político, diplomático y económico cuando el mayor Alexander de Seversky visite Argentina. Antes de proseguir con los acontecimientos de la visita del mayor Alexander de Seversky, es necesario hacer un resumen de la situación de la Fuerza Aérea Argentina en ese tiempo.

Situación de la Fuerza Aérea Argentina

El 4 de enero de 1945 fue creada la Secretaría de Aeronáutica; con ello, la aeronáutica militar salió del ámbito del Ejército Argentino y se convirtió en una nueva Fuerza Armada independiente: la Fuerza Aérea Argentina. Dicho proceso se concretó durante el gobierno militar (1943-1946) y fue especialmente apoyado por el coronel Juan Domingo Perón, la figura dominante del régimen.

Perón había comentado a un grupo de aviadores militares que antes de la Segunda Guerra Mundial “en Europa, ya la gente se trasladaba de un lado a otro por vía aérea. En Río de Janeiro, cuando regresaba a la Argentina, he visto que en el aeropuerto Santos Dumont, aterrizaba un avión cada cinco minutos, mientras que aquí, cada vez que pasa un avión, miramos todos para arriba”.¹¹

La Secretaría de Aeronáutica era la máxima autoridad aeronáutica del país, con responsabilidad sobre las aviaciones militar, comercial y civil (pero no la naval).¹² Entre 1945 y 1949 la Fuerza Aérea tuvo un extraordinario desarrollo en doctrina, legislación, organización, personal, material aéreo, industria, infraestructura, transporte aerocomercial, y aviaciones de fomento y civil entre otros.¹³

La Secretaría estaba integrada por: el Comando de la Fuerza Aérea, el Cuartel Maestre General, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección de Institutos Aeronáuticos Militares, el Comando de Defensa Antiaérea Activa, el Comando General de Zonas Aeroterritoriales, el Instituto Aerotécnico y la Dirección de Tránsito Aéreo. Además, se incluyeron: regimientos 1 de Bombardeo, 2 de Caza, 3 de Ataque, 4 de Caza Interceptora y 1 y 2 de Transporte Aéreo; agrupaciones de Entrenamiento y de Transporte; grupos 1 y 2 de Observación y cuatro bases aéreas militares.¹⁴

Entre 1945 y 1949 fueron incorporadas diversas aeronaves adquiridas en Reino Unido, principal socio comercial de Argentina: cazas de reacción Gloster Meteor, bombarderos pesados Avro Lincoln y Avro Lancaster y transportes Vickers Viking y Bristol 170 Freighter, entre otras.¹⁵

Se impulsó la industria aeronáutica nacional desde el Instituto Aerotécnico, donde fueron construidos diferentes aviones militares y civiles: el caza a reacción IAe 27 Pulqui I (el primero fabricado en Sudamérica), el IAe DL-22 (entrenador avanzado), el IAe 24 Calquín (ataque y bombardeo liviano) y el IAe 30 Ñamcú (caza-interceptor). Para fortalecer el sector y formar profesionales se creó la Escuela de Ingeniería Aeronáutica (1947).

En la aviación comercial se consolidó la aviación de fomento (Líneas Aéreas del Estado) y se impulsaron sociedades aerocomerciales mixtas (con aporte estatal y privado). También se desarrolló la infraestructura aeroportuaria con la inauguración del aeroparque de la ciudad de Buenos Aires (1947) y la modernización de aeródromos existentes (caso Morón).

Por la Reforma de la Constitución Nacional (11 de marzo de 1949) surgió el Ministerio de Aeronáutica en reemplazo de la Secretaría de Aeronáutica. El 15 de marzo de 1949 se reformó la estructura de la Fuerza Aérea; así, fueron creadas nuevas unidades operacionales (seis Brigadas) y se organizaron los organismos superiores: Comando en Jefe y comandos de Defensa, de Bombardeo, de Exploración y Enlace, de Transporte Aéreo y de Institutos Aeronáuticos Militares.

El 17 de marzo de 1949 asumió como ministro de Aeronáutica el brigadier César Raúl Ojeda, anteriormente subsecretario de Aeronáutica y secretario de Aeronáutica interino, quien continuó y profundizó la obra iniciada en 1945.

Alexander de Seversky

Como estudioso de la guerra aérea, Alexander de Seversky (1894-1974) se convirtió en un referente mundial sobre teoría del poder aéreo. Se destacó igualmente en múltiples ámbitos: veterano de la Primera Guerra Mundial; piloto militar y aeronaval; inventor e ingeniero aeronáutico; diseñador, constructor y probador de aviones; empresario de la industria aeronáutica; protagonista de la Segunda Guerra Mundial, y supervisor de ensayos con armas atómicas.

Nació el 7 de junio de 1894 en Tiflis, entonces Imperio ruso. Con apenas diez años, ingresó al ejército zarista. Poco después, se graduó como teniente en la Academia Naval en el 1914. Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918), integró una fuerza de destructores en el mar Báltico. Luego se graduó como aviador militar y aviador naval. Incorporado a la aviación naval, tuvo destacada actividad en numerosas operaciones de bombardeo y caza contra los alemanes en el Báltico. Durante una misión de bombardeo fue gravemente herido y perdió su pierna derecha. Una vez repuesto, dirigió la construcción de hidroaviones.

Pese a su desventaja física, y por especial pedido suyo, regresó al servicio con una pierna artificial. En 1917 fue jefe de la aviación de caza del Báltico. Sus victorias aéreas contra los alemanes lo convirtieron en un as aviador, recibiendo condecoraciones y reconocimientos. El contraalmirante Doudoroff destacó a de Seversky como “uno de los más capacitados pilotos y oficiales por su valentía personal, espíritu militar y capacidad inventiva”.¹⁶

Por su dedicación a los asuntos técnico-aeronáuticos, viajó a Estados Unidos en 1918 en una misión de la aviación naval rusa. Con motivo del retiro de Rusia de la Gran Guerra y del triunfo bolchevique, permaneció en Estados Unidos (1918).

Ofreció sus servicios a ese país, donde fijó su residencia y contrajo matrimonio con Evelyn Olliphant. Desde entonces, y hasta su fallecimiento, se convirtió en un valioso y activo colaborador, consultor y referente en el campo aeronáutico.

Asesor, admirador y discípulo del general William Mitchell, con él trabajó en los ensayos de bombardeo aéreo sobre un acorazado (1921).¹⁷ Por sus conocimientos técnicos, fue designado ingeniero aeronáutico y piloto de pruebas del Departamento de Guerra.

Recibió la ciudadanía estadounidense en 1927 y fue incorporado como mayor de la reserva en el cuerpo de especialistas de la Fuerza Aérea del Ejército en el 1928. En 1931 fundó la Corporación de Aviación Seversky, donde se proyectaron, diseñaron y fabricaron numerosos y excelentes aviones de combate, probados por él mismo.

El mayor de Seversky asesoró en el desarrollo de numerosos aviones de combate; proyectó, diseñó y construyó distintos tipos de aeronaves, además de inventar numerosos aparatos e instrumentos aeronáuticos: una mira de bombardeo automática; un avión anfibia de gran velocidad; el primer aeroplano de ala baja para enseñanza en la Fuerza Aérea del Ejército, y un avión de caza con motor enfriado por aire y con tubo sobrealimentador para combatir a grandes alturas. Destacado piloto, batió numerosos récords con sus propios aviones.¹⁸

El mayor escribió distintas obras sobre la importancia decisiva del poder aéreo como expresión de superioridad militar en la guerra y como factor político, de desarrollo y progreso durante la paz. Su libro más famoso fue *La victoria por el poder aéreo* en 1942, llevado al cine por Walt Disney. También fue autor de *El poder aéreo. Clave de la supervivencia*. Sus títulos resaltaban el poder aéreo como determinante para la victoria y la supervivencia de la “civilización cristiana” (tal el vocabulario de la Guerra Fría).¹⁹

Su fuerte personalidad e insistente prédica le permitieron influir sobre la opinión pública y el gobierno de Estados Unidos para promover sus ideas. Fue un activo conferencista en instituciones militares y diplomáticas de Estados Unidos, Europa y Latinoamérica.

Como asesor del secretario de Guerra, recorrió los teatros de operaciones de Europa y el Pacífico y visitó las ciudades de Hiroshima y Nagasaki luego del ataque atómico (1945). Por su contribución a la victoria, recibió la Medalla al Mérito y el grado de general, aunque siempre le gustó ser reconocido como mayor. En 1946 participó en las pruebas de armas atómicas en Bikini.

En dos oportunidades el presidente de Estados Unidos le otorgó el destacado premio Harmon (1939 y 1947). Contribuyó con la transformación de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF) en una fuerza armada independiente (1947) y la creación del Comando Aéreo Estratégico, a los cuales sirvió como asesor.²⁰

En la formación de su pensamiento, de Seversky recibió gran influencia de los generales Giulio Douhet y William Mitchell. Fue considerado un “fundamentalista del poder aéreo”, pues consideraba que el bombardeo estratégico era capaz de obtener por sí mismo la victoria en guerra.²¹

La época que inauguraba la Segunda Guerra Mundial era la “Edad del Aire”, y sería en el “océano aéreo” donde se libraría la batalla decisiva en un futuro conflicto; para ello, era necesario obtener supremacía en el cielo. El aire se convertía en elemento fundamental del poder mundial, por lo que resultaba clave el poder aéreo.

El poder aéreo debía ser estratégico, es decir, que reuniera las siguientes condiciones: mantenerse a sí mismo en el aire sin tener en cuenta su base; asumir el dominio del aire y negárselo al enemigo en su propio territorio; lograr libertad de acción y, finalmente, tener la capacidad de aplicar directamente su poder ofensivo para destruir el centro del poder bélico del enemigo y sus medios para librar y sostener la guerra.

Un poder aéreo estratégico prácticamente invencible debía ser capaz de atacar directamente al enemigo y demoler sus establecimientos industriales, dislocar su sistema de transporte y eliminar sus fuentes de combustible; así quedarían inmovilizadas sus fuerzas de superficie (ejército y marina de guerra) y definida la guerra.

A diferencia de la marcha de aproximación progresiva, propia de las fuerzas de superficie, la misión del poder aéreo estratégico consistía en una ofensiva aérea directa sobre el corazón del poder enemigo. El poder aéreo estratégico debía ser intercontinental o interhemisférico y con un alcance igual a la máxima dimensión que alcanzara el teatro de operaciones. Su fuerza la constituían aviones de bombardeo de gran autonomía y radio de acción capaces de dar la vuelta al mundo sin etapas.

Los aviones de bombardeo estratégico debían operar desde bases en el propio territorio continental metropolitano (sin depender de apoyos en ultramar), atacar directamente el núcleo bélico e industrial enemigo, y regresar a sus bases continentales sin detenerse. Así lograría estrangular el esfuerzo militar e industrial del enemigo en su mismísimo país. Tal era la misión estratégica del poder aéreo: finalizar la guerra a través de la victoria por el poder y el dominio aéreo. Por su parte, las fuerzas de superficie se convertían en auxiliares del poder aéreo, pronosticando así el ocaso del poder naval y la inutilidad del portaaviones.

Otorgó un rol esencial al Comando Aéreo Estratégico de Estados Unidos, con bases en el territorio continental metropolitano y enmarcado por la disuasión y la represalia masiva. Advirtió que el país que estuviera preparado con suficiente anticipación para la guerra aérea intercontinental o interhemisférica resultaría victorioso.

Destacó el poder devastador de las bombas atómicas y nucleares, pero aclaró que, para ser efectivas, debía obtenerse previamente el dominio aéreo con la neutralización o derrota de la fuerza aérea enemiga para que la aviación de bombardeo

estratégico lanzara, sin interferencias, su mortífera carga en el lugar preciso y en el momento justo.

De Seversky planteó un esquema geoestratégico relacionado con el poder aéreo estratégico y la confrontación global entre Estados Unidos y la Unión Soviética. Ambas potencias contaban con sus respectivos sectores de dominio aéreo, a la vez que existía un área de decisión en torno al Polo Norte, donde dichas potencias poseían sus núcleos industriales, bélicos y logísticos, así como las bases aéreas de sus aviones estratégicos de gran alcance. De Seversky falleció en Nueva York el 24 de agosto de 1974.

La visita del mayor de Seversky a Argentina (15 de marzo-18 de mayo de 1949)

Entre el 15 de marzo y el 18 de mayo de 1949 el mayor de Seversky visitó Argentina.²² Ese viaje se produjo en un contexto muy particular, pues eran tiempos de gran tensión entre Estados Unidos y la Unión Soviética, a la vez que en Argentina el presidente Perón se hallaba en pleno proceso de reorientación de su política económica y de su política exterior, buscando especialmente un mayor acercamiento a Estados Unidos.

La invitación al mayor de Seversky para conocer Argentina fue idea del secretario de Aeronáutica interino brigadier César Raúl Ojeda, aceptada por el gobierno de Perón.²³ El prestigio del mayor de Seversky resultaba importante y una gran oportunidad para interactuar con una figura de renombre mundial que podía contribuir a la actualización de la Fuerza Aérea Argentina en sus primeros años de vida independiente. El artífice de la visita, el brigadier Ojeda, se interesaba por la educación de los oficiales, habiendo creado la Escuela Superior de Guerra Aérea (1944), de la que fue profesor y primer director.

El 21 de febrero de 1949 de Seversky fue declarado “huésped oficial de la Nación Argentina” y se lo destacó como “un amigo de América y de la fraternidad interamericana, acorde con los sentimientos de nuestra nación, y como uno de los principales cultores de la defensa continental”.²⁴ Así, el gobierno de Perón buscaba dar gestos diplomáticos amistosos y muestras de acercamiento hacia Estados Unidos, como objetivo central de su renovada política exterior.

El 15 de marzo de 1949 el avión que trasladó al mayor de Seversky desde Estados Unidos aterrizó en el aeropuerto internacional de Morón, llegando así a Argentina. Lo acompañaban su esposa Evelyn Olliphant y el doctor Alfonso Landa, abogado del ámbito empresarial y del Partido Demócrata y amigo personal del presidente Truman. Aquel mismo día visitó a los ministros de Aeronáutica, Defensa Nacional, Guerra, Marina y Relaciones Exteriores.²⁵

Al día siguiente asistió a la jura de la nueva Constitución Nacional y el 17 de marzo el mayor de Seversky fue recibido por el presidente Perón, quien conversó animadamente con el ilustre visitante por bastante tiempo. A Perón le interesaba mucho la aviación e impulsó los asuntos aeronáuticos en múltiples aspectos. Para dichos temas, el general Perón se había nutrido de diferentes autores y libros, como el coronel Jorge Bartolomé Crespo (*El problema de la aeronáutica en el país como factor económico y de defensa nacional*) y el general Giulio Douhet (*El dominio del aire*).²⁶

En sus impresiones sobre Perón, dijo que era “un hombre de gran simpatía y cordialidad”, con profundo conocimiento del arte militar moderno y clara concepción sobre la aplicación del poder aéreo en la guerra.²⁷ Lo caracterizó como un gran estudioso, particularmente en estrategia, con notable poder de síntesis, claridad y rigor lógico.²⁸ Destacó que era, por lo tanto, una fortuna “tener a Perón por presidente”.²⁹

En el programa de agasajos, el 17 de marzo el ministro de Aeronáutica brigadier César Raúl Ojeda ofreció al mayor de Seversky y a su esposa Evelyn una recepción en el Círculo de Aeronáutica. De Seversky comentó que había sido invitado para exponer conferencias sobre el poder aéreo y la defensa de América. Resaltó que su llegada a Argentina era sumamente grata y oportuna, pues la cooperación intercontinental, en caso de conflicto bélico, constituía una de sus principales preocupaciones. Dicho conflicto sería intercontinental, donde cada continente debería bastarse a sí mismo con sus propios recursos.

Para la defensa continental, consideró que América Central y del Sur constituían fuentes de producción seguras de materias primas estratégicas y alimentos por hallarse fuera del radio de acción de los aviones soviéticos. Es por ello que “todas las armas tendrán que ser forjadas con materiales sudamericanos”.³⁰ Se refirió al gran radio de acción de los modernos aviones de bombardeo, y afirmó que para evitar un conflicto global con la Unión Soviética era necesario crear una fuerza aérea poderosa, imposible de ser superada. También destacó el aporte de los pilotos comerciales y deportivos estadounidenses durante la Segunda Guerra Mundial.

Entre el 25 y el 27 de marzo visitó Mar del Plata, tradicional ciudad balnearia de la costa atlántica, a la que calificó como “maravillosa ciudad”, destacando “su importancia edilicia y su belleza como lugar de descanso”.³¹ Durante el vuelo observó que, vista desde el aire, se apreciaba su importancia y bien ganado prestigio como balneario.³² El 27 de marzo viajó a la ciudad de Comodoro Rivadavia, en la Patagonia, donde recorrió “especialmente la zona petrolífera”.³³ Calificó la ciudad como símbolo de “pujanza y poderío”, y resaltó la labor de la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales, como así también las posibilidades de aumentar la explotación petrolera, además del trabajo, la dedicación y la capacidad de sus obreros y técnicos, pese a la falta de maquinaria y recursos tecnológicos.³⁴

Visitó también el lavadero de lanas, el hospital regional, el colegio Dean Funes, el hotel de turismo y la sede gubernamental. En la misma Patagonia, el 30 de marzo llegó a la localidad de San Carlos de Bariloche, donde visitó el lago Nahuel Huapi y los parques nacionales, lugares “alucinantes” y de “imponente belleza”, según sus palabras.³⁵ Puede que allí hubiera intentado recoger información sobre el proyecto “Huemul”, la ambiciosa iniciativa de producir energía atómica que por entonces dirigía el polémico austríaco Ronald Richter en sus misteriosos laboratorios de isla Huemul. Entre el 2 y el 4 de abril de Seversky visitó la ciudad de Mendoza, próxima a la cordillera de los Andes. Allí la Fuerza Aérea poseía la IV Brigada, asiento del Regimiento 3 de Ataque. Destacó las bellezas naturales del litoral marítimo patagónico y de la precordillera y sus posibilidades para fomentar turismo. De regreso a Buenos Aires, fue agasajado en la Embajada de Estados Unidos (5 de abril). Al día siguiente realizó una visita de cortesía a la primera dama, Eva Perón, a quien destacó como una mujer de “gran sinceridad y devoción para con su causa, que es la causa de su pueblo”.³⁶ El 7 de abril partió a la ciudad de Córdoba, donde se hallaba el Instituto Aerotécnico, centro de la industria aeronáutica, cuyas diversas instalaciones visitó con gran interés (talleres, laboratorios, fábricas de materiales específicos, túnel aerodinámico, instalaciones de montaje y fuselaje, bancos de prueba). Allí “se refirió elogiosamente a los aviones Pulqui y Namcú”, ambos de fabricación nacional, y destacó a los trabajadores y técnicos por su calidad, eficiencia y dedicación.³⁷ Se refirió al Instituto Aerotécnico como la “primera usina aeronáutica de la América del Sur”.³⁸ En la Guarnición Aérea Córdoba visitó el Comando de Institutos Aeronáuticos Militares y las escuelas de Aviación Militar, de Especialidades, Militar de Paracaidistas (donde se interesó por los paracaídas de fabricación nacional) y de Ingeniería Aeronáutica.

El 19 de abril el mayor Alexander de Seversky expuso en el Círculo de Aeronáutica su conferencia *El poder aéreo con relación a la defensa de América*.³⁹ Allí presentó sus ideas acerca del poder aéreo y su carácter estratégico, además del rol de América del Sur, y especialmente de Argentina, en la defensa continental.

Señaló que, pese a sus inmensas y diversas riquezas naturales, Estados Unidos no podía bastarse a sí mismo de manera absoluta y dependía de diferentes recursos estratégicos del extranjero ante un eventual conflicto. En un escenario bélico, Estados Unidos podía ser alejado de sus tradicionales centros de abastecimiento estratégico de Europa, Asia, África y el Pacífico por el poder aéreo soviético; por lo tanto, sería imprescindible acceder a nuevas fuentes de producción de materiales estratégicos fuera del alcance aéreo enemigo y que pudieran ser defendidas. Así, Sudamérica adquiriría un rol esencial.

América del Sur era clave por sus numerosos centros de producción de materias primas estratégicas y alimentos (petróleo, caucho, tungsteno, manganeso, cobalto,

romo, estaño, cáñamo, mica, lana, seda, quinina, carnes, productos agrícolas), fundamentales para las necesidades militares y logísticas de Estados Unidos en caso de guerra. La estrategia estadounidense debía permitir que Sudamérica lograra autarquía económica en la producción de aquellos imprescindibles y sensibles recursos.

Para Estados Unidos era imprescindible asegurar una fluida y permanente corriente de abastecimientos de aquellos vitales recursos desde América del Sur hacia Norteamérica, a fin de sostener su esfuerzo bélico y logístico. Estados Unidos no podía “luchar con éxito en otra guerra sin los recursos naturales de Sudamérica”: debía fabricar material bélico exclusivamente con materias primas de América del Sur.⁴⁰

Estados Unidos debía promover en Sudamérica el desarrollo de sus fuentes productivas, explotar sus posibilidades económicas, formar reservas de recursos, aplicar los avances de la investigación científica para fabricar materiales sintéticos y efectuar trabajos de relevamiento y planificación de recursos naturales estratégicos.

Apoyaba la complementación industrial y agropecuaria, aprovechando recursos agropecuarios para la industria a través de la química. De Seversky sugirió reorientar la producción agropecuaria y las industrias afines estadounidenses en coincidencia con la capacidad productiva de Sudamérica.

Comentó que “hemos de confiar en dicho continente, y con especialidad en la República Argentina, para cubrir el margen en carnes, cueros y productos agrícolas que los Estados Unidos se verán precisados a destinar a la fabricación del indispensable material de guerra”.⁴¹ También contemplaba la ayuda argentina en materia industrial.

Para la defensa común del hemisferio occidental era imprescindible una sólida y activa política de cooperación con todos los países americanos, así como fortalecer y complementar la defensa militar continental (especialmente en estrategia aérea) para satisfacer necesidades mutuas y cumplir los respectivos roles de cada país. Específicamente en defensa aérea hemisférica, sugirió un sistema de alerta radar para todo el continente americano y unificar la doctrina y el material de guerra aérea de sus países.

Respecto a las fuerzas aéreas sudamericanas, su misión principal era defensiva, a fin de proteger fuentes de producción de materiales estratégicos. Es por ello que dichas fuerzas debían ser provistas de aviones de combate (cazas) de reacción, misiles tierra-aire, artillería antiaérea, radares y otros elementos de defensa aérea. Para de Seversky, Estados Unidos debía alentar la fabricación de dichos recursos de defensa o subvencionar a las industrias sudamericanas para producirlos allí.

Destacó especialmente que Argentina había dado un gran paso en la defensa de América al equipar a su Fuerza Aérea con aviones de combate de reacción Gloster Meteor. Resaltó que entendía que “todos los países quieran tener su propia fuerza

de bombardeo. Más la verdad es que únicamente los Estados Unidos se hallan en condiciones de desarrollar una acción estratégica moderna. Por consiguiente, se impone un fraccionamiento de las misiones, adjudicando a América del Sur exclusivamente el aspecto defensivo del problema”.⁴²

Si bien destacó la relevancia defensiva de los Gloster Meteor argentinos, advirtió que su Fuerza Aérea “daba mayor importancia al empleo estratégico del poder aéreo”.⁴³ Ello se manifestaba en el Comando de Bombardeo, cuya misión consistía en “batir objetivos a gran distancia”,⁴⁴ y que reunía a los bombarderos pesados Avro Lincoln y Avro Lancaster.

El transporte aéreo cumplía un papel esencial en la defensa aérea común americana. Así, era muy importante crear líneas aéreas sudamericanas para satisfacer necesidades logísticas, económicas y operativas en caso de guerra hemisférica. Dichas aerolíneas debían apoyarse en una compleja red para alcanzar autonomía y fluido funcionamiento: depósitos de material, talleres de reparación, unidades de mantenimiento y fábricas de aviones de transporte. Mientras visitaba Argentina, fue inaugurado el aeropuerto internacional de Ezeiza.

De Seversky asignó un importante rol a Argentina en el transporte aéreo del hemisferio occidental, pues por su posición privilegiada era el territorio más apropiado para ser cuna del transporte aéreo de carga. En tiempo de paz desempeñaría un papel decisivo en el desarrollo de Sudamérica, mientras que en la guerra sería “la arteria vital de nuestro hemisferio”⁴⁵.

En caso de guerra, América sería dividida en tres partes para preparar la guerra hemisférica y formar una mentalidad continental:

- La *faja de despliegue o desplazamiento*, compuesta por Alaska, Canadá y Terranova. Desde allí las fuerzas aéreas de largo alcance atacarían el propio corazón del territorio enemigo.
- La *faja industrial*, compuesta por Estados Unidos, que proporcionaría los medios para la guerra.
- La *faja de abastecimiento*, compuesta por América Central y del Sur, que constituiría una reserva vital de materiales estratégicos y alimentos, lejos de la aviación soviética de largo alcance. Debía desarrollarse para contribuir al esfuerzo de las fajas anteriores.

Sobre aquel esquema, Juan Archibaldo Lanús señaló que América, “de acuerdo con las ideas aceptadas por los estrategas norteamericanos”, podía separarse en tres áreas: Norte de Canadá y Alaska, Sur de Canadá y Estados Unidos, y América Latina y el Caribe (identificada como proveedora de materias primas).⁴⁶ Así, uno de los objetivos de Estados Unidos apuntaba a “la continuación del flujo de materiales estratégicos desde América Latina”.

Sudamérica constituía “para nosotros el fondo de nuestra casa, nuestra base natural de operaciones”. En definitiva, el patio trasero, la trastienda estratégica, aeronáutica, logística y económica de Estados Unidos. Un área vital para la defensa del hemisferio occidental en caso de conflicto bélico intercontinental o interhemisférico.⁴⁷

De Seversky advirtió que “ni la creación del poder aéreo de largo alcance americano, ni la recuperación de Europa pueden cumplirse, sin industrializar primero a Sudamérica y desarrollar sus recursos naturales”.⁴⁸ En sus primeras entrevistas comentó que en Estados Unidos le preguntaron qué ayuda ofrecería a Sudamérica, “pero afirmó que no iba a ofrecer ayuda alguna, sino a solicitarla”.⁴⁹

La *Revista Nacional de Aeronáutica* incluyó editoriales con conceptos expresados en su conferencia y en sus encuentros con jefes y oficiales de la Fuerza Aérea. Los editoriales mencionaban el carácter intercontinental de una futura guerra, el rol decisivo del poder aéreo, referencias al poder aéreo hemisférico, el papel auxiliar de las fuerzas de superficie, la responsabilidad de Norteamérica en el aspecto ofensivo de la estrategia hemisférica y la misión defensiva de Sudamérica.

Sobre América del Sur se señalaba que “constituye [...] una especie de segundo patio destinado a servir de importante centro de abastecimientos, no sólo de materias primas de capital importancia para el desarrollo bélico, sino de la industria auxiliar y aun principal para abastecer a las fuerzas que se empeñen en la lucha”.⁵⁰

Se resaltaba que el objetivo estratégico de la guerra aérea era destruir la vitalidad económica de una nación y que la guerra se ganaba por destrucción o disminución del potencial económico de guerra del adversario: “¿quién destruye el potencial de otro país con verdadera eficacia, golpeando el cerebro y el corazón, y no la epidermis del enemigo? Sólo el medio aéreo”.⁵¹

De Seversky señaló que en Argentina había conversado sobre la defensa continental con Perón y altos jefes de la Fuerza Aérea.⁵² De la figura de Perón destacó: “Me impresionó enormemente por su valor intelectual, conocimientos y clarividencia. Tengo la seguridad que bajo su conducción la Argentina logrará un milagro de industrialización y una prosperidad sin precedentes”.⁵³

De Argentina resaltó su poder agropecuario (carnes, cueros, cereales), sus yacimientos de tungsteno, su producción de petróleo y cemento, y la destreza de sus trabajadores para la mecánica, con potencial proyección industrial.

Dijo que Estados Unidos veía a Argentina como un país agropecuario, pero que al recorrer el país quedó “gratamente impresionado por sus recursos naturales y posibilidades industriales”. Sobre las capacidades de su población, comentó: “me impresionó particularmente la habilidad tecnológica de vuestro pueblo. Me admiré de la abundancia de recursos e ingenio para solucionar los problemas que presenta a la industria la escasez de materias primas”.⁵⁴

Sugirió que Argentina debía priorizar los transportes automotor y aéreo. Señaló que la “edad del hierro” (propia del ferrocarril) se hallaba en decadencia y que se imponía la “era de las aleaciones livianas” (el aluminio, base de la industria aeronáutica). Los transportes automotor y aéreo podían beneficiarse en Argentina porque este país producía petróleo, cemento, aluminio y manganeso, como muestran los yacimientos petrolíferos de Comodoro Rivadavia y la fábrica de cemento de Loma Negra.

Para la estrategia aérea continental, resaltó la importancia de los Gloster Meteor de la Fuerza Aérea Argentina, fundamentales para la misión defensiva que se esperaba de las fuerzas aéreas sudamericanas. La cooperación entre Argentina y Chile era muy importante para la defensa aérea hemisférica (localización, alerta e interceptación desde el Atlántico y el Pacífico). Expresó que Argentina, Estados Unidos y los otros países, trabajando unidos y en completa solidaridad, podían convertir al hemisferio occidental en una verdadera fortaleza de la democracia, capaz de crear y apoyar un poder aéreo estratégico global, que por sí mismo pudiera disuadir a los enemigos y garantizar la paz.

De Seversky manifestó optimismo sobre el futuro de Argentina, pues el país se encontraba en una posición ventajosa para complementarse con la industria estadounidense, y “considerando vuestros recursos naturales, vuestra habilidad innata y la clarividencia y determinación de vuestro gobierno, se halla en vuestras manos una oportunidad única para alcanzar rápidamente un alto nivel de industrialización y de vida”.⁵⁵

Sobre la Fuerza Aérea, dijo que podía olvidarse del motor a pistón y pasar directamente a la propulsión a turbina de gas y chorro. De su personal destacó: “he encontrado una mentalidad joven y dinámica en su ministro [brigadier Ojeda] y en sus jefes y oficiales; una devoción al servicio de la aviación y un gran entusiasmo en sus pilotos y técnicos”.⁵⁶

Acompañado por Eva Perón, visitó Hogares de Tránsito y depósitos de la Fundación Ayuda Social (21 de abril). Desde Buenos Aires realizó viajes a Chile (26-29 de abril) y Uruguay (3-6 de mayo), donde dio conferencias y se entrevistó con sus presidentes y autoridades políticas, militares y diplomáticas.

En una ceremonia en el Círculo de Aeronáutica (16 de mayo), el ministro de Aeronáutica brigadier Ojeda otorgó a de Seversky *brevet* y diploma de aviador militar argentino *honoris causa*, en reconocimiento a su contribución a la defensa continental. En su discurso, el brigadier Ojeda dijo: “la Fuerza Aérea aspira a verse honrada con la incorporación del visitante en la unión espiritual y efectiva, con la seguridad de que servimos a una causa común: la integridad americana y con ello la paz del mundo”.⁵⁷

El 17 de mayo visitó la I Brigada y la Base Aérea Militar El Palomar. Recorrió los talleres de mantenimiento y de reparaciones de material de precisión, la sección montaje y las oficinas de la misión militar aeronáutica estadounidense.

Aquel día también estuvo en la ciudad serrana de Tandil, donde recorrió la VI Brigada y la Base Aérea Militar Tandil. Allí se encontraban los aviones de caza de reacción Gloster Meteor del Regimiento 4 de Caza Interceptora, que observó alineados y en perfecta formación en la pista. Dijo que Argentina poseía una fuerza de aviones a propulsión como las mejores del mundo. Visitó los talleres y asistió a exhibiciones de vuelo de los Gloster Meteor.

El mayor Alexander de Seversky partió el 18 de mayo de 1949, desde el aeropuerto internacional de Morón, hacia Río de Janeiro y luego a Estados Unidos. Agradeció las atenciones recibidas y “elogió el elevado desarrollo que ha alcanzado nuestra aviación”,⁵⁸ a la vez que celebró la “promisoria realidad de la nueva vida de la Argentina”.⁵⁹ Se llevaba una excelente impresión de Argentina, de la hospitalidad de su gente, de los esfuerzos para concretar su progreso industrial y de sus planes de industrialización y fomento económico, pese a limitaciones tecnológicas. Señaló que Argentina era un país de porvenir insospechado.

Sobre la Fuerza Aérea Argentina resaltó que su personal y material eran excelentes, pese a sus limitadas instalaciones, y que “nada tiene que envidiar a sus semejantes extranjeras por la capacidad de sus hombres y la comprensión de sus problemas”.⁶⁰

Destacó las muestras de amistad hacia Estados Unidos, donde promovería ese espíritu tan necesario para beneficio recíproco de los pueblos argentino y estadounidense,⁶¹ y anunció que sería “un mensajero de la verdad de la vida de este gran país”.⁶²

Durante ese mismo tiempo (abril de 1949), el secretario de Estado estadounidense Dean Acheson solicitaba a la Embajada de Estados Unidos en Argentina que explicara al gobierno de Perón que la OTAN constituía una iniciativa defensiva y disuasiva.

Luego de la visita de Alexander de Seversky a Argentina

El 9 de enero de 1951 se aprobó una nueva reorganización de la Fuerza Aérea Argentina, quedando constituida por los siguientes organismos superiores de conducción: Comando en Jefe y comandos aéreos Estratégico, Táctico, de Defensa, de Transporte y de Institutos Aeronáuticos Militares. Las Brigadas fueron convertidas en unidades autosuficientes u operativamente independientes: así se constituyeron las siete Brigadas Aéreas.

Aquella reorganización mantuvo la fuerza de los Gloster Meteor, tan bien vistos por de Seversky por su rol en la defensa hemisférica, que formaron los grupos 2 y 3 de Caza de la VI Brigada Aérea (Tandil).

Por otra parte, se constituyó el Comando Aéreo Estratégico, con la misión de “actuar ofensivamente sobre el potencial de guerra del enemigo a fin de anular su capacidad bélica y quebrantar su voluntad de proseguir la lucha”. Allí se aprecia afinidad con las ideas del mayor de Seversky, una postura independiente y alejada del rol que se pensaba para las fuerzas aéreas sudamericanas en la defensa continental, y la intención de imitar, tal vez, al Comando Aéreo Estratégico de la USAF.⁶³

En sintonía con su interés por impulsar la formación de líneas aéreas sudamericanas, se creó Aerolíneas Argentinas (1950), mientras que sus sugerencias por incentivar los transportes automotor y aéreo quizás contribuyeron a crear Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (1952), donde se fabricaron aviones, automóviles, tractores y motos.

Luego del mayor de Seversky, distintas personalidades de Estados Unidos visitaron Argentina (1950-1951): el subsecretario de Estado para Asuntos Latinoamericanos Edward Miller, el asesor del Departamento de Estado y artífice de la Estrategia de la Contención George Kennan y el ex embajador en Argentina George Messersmith, quienes se entrevistaron con Perón para lograr acercamientos y actos concretos en la relación argentina-estadounidense, sin mayores resultados: el gobierno de Perón apenas expresó simples declaraciones generales de buena voluntad, su postura anticomunista y que en caso de guerra con el bloque comunista Argentina se alinearía a Estados Unidos.⁶⁴

Otros gestos diplomáticos del gobierno peronista en su política de mayor acercamiento y cooperación con Estados Unidos, fueron la interrupción de relaciones con la República Popular China, el reconocimiento del régimen nacionalista prooccidental de Taiwán y cierta distancia respecto a la España de Franco. Así, Estados Unidos aceptó que el EXIM BANK, la agencia oficial de exportación de crédito de los Estados Unidos, otorgara un préstamo a Argentina (1950).

La guerra de Corea permitió otros gestos amistosos de Perón hacia Estados Unidos. Si bien el presidente argentino decidió no mandar tropas a Asia Oriental (aun cuando al principio pensó enviar voluntarios), aprobó el TIAR (1950) y reiteró sus expresiones generales de solidaridad y apoyo hacia Estados Unidos.

Conclusiones

La invitación del mayor Alexander de Seversky a Argentina fue uno de los primeros actos del gobierno de Perón en su renovada política exterior tendiente a lograr un mayor vínculo con Estados Unidos y a buscar su ayuda financiera para concretar proyectos de modernización industrial.

En los primeros años de la Guerra Fría (1945-1953), marcados por la gran tensión entre Estados Unidos y la Unión Soviética, aquella línea de política exte-

rior planteada por el gobierno del general Perón se articuló con las propias necesidades de Argentina en materia económica y de defensa.

La permanencia en Argentina de una figura de reconocido prestigio aeronáutico como el mayor de Seversky podía resultar de gran provecho para la Fuerza Aérea Argentina, institución que, con apenas cuatro años de vida independiente (1945-1949), necesitaba revisar y actualizar su doctrina, organización, misión y responsabilidades para ubicarse correctamente en el nuevo escenario internacional y estratégico marcado por el inicio de la Guerra Fría.

Sus encuentros con jefes y oficiales de la Fuerza Aérea Argentina inspiraron o contribuyeron a fortalecer la idea de una Fuerza Aérea moderna y protagonista en la defensa hemisférica; a consolidar la aviación de caza de reacción como elemento fundamental de la defensa aérea; a la estrecha relación entre la Fuerza Aérea y las líneas aéreas; a la importancia de complementar los transportes aéreo y automotor, y a conservar la capacidad de bombardeo a través del Comando Aéreo Estratégico.

Finalmente, cabe destacar que luego de la visita del mayor de Seversky comenzó a manifestarse una marcada influencia de Estados Unidos sobre la Fuerza Aérea Argentina, la cual se prolongará por décadas, con distintas alternativas en su desarrollo y aportes en múltiples aspectos. □

Notas

1. Alberto M. Garasino, "La Segunda Guerra Mundial", *Boletín del Centro Naval* volumen 108, Nº 760, 35-66.
2. Francisco Valiñas, *La Guerra Fría*, (Montevideo: Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, 2002), 63.
3. Norman Lowe, *Guía ilustrada de la historia moderna*, (México: Fondo de Cultura Económica, 1997), 327.
4. María Dolores Béjar, *Historia del siglo XX*, (Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores, 2015), 177.
5. Michael Howard, y Louis Roger, *Historia Oxford del Siglo XX*, (Barcelona: Planeta, 1999).
6. Ezequiel Adamovsky, *Historia de la Argentina*, (Buenos Aires: Crítica, 2020), 186-187.
7. Alejandro Cattaruzza, *Historia de la Argentina 1916-1955*, (Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores, 2009), 205-206.
8. Juan Archibaldo Lanús, *De Chapultepec al Beagle*, tomo I, Biblioteca Argentina de Historia y Política, (Buenos Aires: Hyspamérica, 1986), 72-76.
9. Alberto Conil Paz, y Gustavo Ferrari, *Política Exterior Argentina 1930-1962*, Biblioteca del Oficial volumen 625, (Buenos Aires: Círculo Militar, 1971), 162-169.
10. Mariano Caucino, *El Perón que no miramos*, (Buenos Aires: Areté grupo editor, 2021).
11. César Raúl Ojeda, "Los orígenes de la Fuerza Aérea Argentina", *Revista Hechos e Ideas*, Nº 17 y 18, 1987, 67.
12. Oscar Aranda Durañona (coord.), *El Vuelo del Cóndor*, (Buenos Aires: Manrique Zago, 2012), 53-55.

13. *Fuerza Aérea Argentina. Síntesis Histórica*, Colección Aeroespacial Argentina, (Buenos Aires: Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2003), 34-37.
14. Oscar Aranda Durañona, *Y la guerra contaminó los cielos*, Colección de Historia Aeroespacial, (Buenos Aires: Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2008), 209-213.
15. Eduardo Juan Amores Oliver, *Historia de la Fuerza Aérea Argentina. Guía de aeronaves 1912-2015*, (Buenos Aires: Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2016).
16. Alexander de Seversky, *El poder aéreo. Clave de la supervivencia*, (Buenos Aires: editorial Guillermo Kraft, 1951), 601.
17. Alexander de Seversky, *La victoria por el dominio aéreo*, (Buenos Aires: Editorial Claridad, 1943), 17.
18. Alexander de Seversky, *El poder aéreo. Clave de la supervivencia*, 609-610.
19. "Poder Aeroespacial (II)", *Revista Aeroespacio* año XXVIII, N° 317, diciembre de 1968, 9.
20. "Conceptos Estratégicos (IV)", *Boletín del Centro Naval*, volumen 111, año 112, N° 771, julio-agosto-septiembre de 1993, 600.
21. Rubén Oscar Moro, *El Poder Aéreo hacia el próximo milenio*, Colección Aeroespacial Argentina, volumen 60, (Buenos Aires: Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 1999), 65.
22. Ampliamente cubierta por diversos medios periodísticos argentinos: *Clarín, Crítica, Democracia, El Líder, El Mundo, El Pueblo, Laborista, La Época, La Nación, La Prensa, La Razón y Noticias Gráficas*. Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina (DHEFAA).
23. "Es huésped de nuestro país el mayor D. Alexander P. de Seversky", *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, N° 3, marzo de 1949, 62.
24. Decreto N° 4316 del 21 de febrero de 1949, *Boletín Aeronáutico Público* N° 473, 356.
25. Mayor de Seversky, comentó la importancia de estrechar vínculos con la Fuerza Aérea Argentina, *El Mundo*, 15 de marzo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DHEFAA.
26. Carlos Piñeiro Iñíguez, *Perón. La construcción de un ideario*, (Buenos Aires: Ariel, 2013), 183-184 y 217.
27. *Crítica*, 13 de abril de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DHEFAA.
28. *Democracia*, 13 de abril de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
29. *Democracia*, 13 de abril de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
30. "Es huésped de nuestro país el mayor D. Alexander P. de Seversky", *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, N° 3, marzo de 1949, 63.
31. *Crítica*, 26 de marzo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
32. *Democracia*, 26 de marzo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
33. "Actividades del mayor D. Alejandro P. de Seversky", *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, N° 5, mayo de 1949, 20.
34. *Crítica*, 13 de abril de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
35. *Crítica*, 13 de abril de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
36. *Democracia*, 13 de abril de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
37. *Libro Histórico Área Material Córdoba 1926-1976*, F. 64, Archivo DEHFAA.
38. *El Mundo*, 12 de abril de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
39. Oscar Aranda Durañona, *La Patria Alada, la aeronáutica integral, 1945-1955*, (Buenos Aires: Grupo Argentinidad, 2020).
40. Alexander de Seversky, *El Poder Aéreo con relación a la Defensa de América*, (Buenos Aires: Rústica, 1949), 37.

41. Alexander de Seversky, *El poder aéreo. Clave de la supervivencia*, 528-529.
42. Alexander de Seversky, *El poder aéreo. Clave de la supervivencia*, 531 y 532.
43. Alexander de Seversky, *El poder aéreo. Clave de la supervivencia*, 533.
44. Decreto N° 6433, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N° 372, Fuerza Aérea Argentina, 490.
45. Alexander de Seversky, *El Poder Aéreo con relación a la Defensa de América*, 41.
46. Juan Archibaldo Lanús, *De Chapultepec al Beagle*, (Argentina: Emecé Editores, 1984), 139.
47. Alexander de Seversky, *El poder aéreo. Clave de la supervivencia*, 519 y 530.
48. Alexander de Seversky, *El Poder Aéreo con relación a la Defensa de América*, 34.
49. *La Nación*, 16 de marzo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
50. “La organización del poder aéreo”, *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, N° 5, mayo de 1949, 19.
51. “El sentido de cooperación de las Fuerzas Armadas”, *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, N° 6, junio de 1949, 11.
52. Alexander de Seversky, *El poder aéreo. Clave de la supervivencia*, 523.
53. Alexander de Seversky, *El Poder Aéreo con relación a la Defensa de América*, 42.
54. Alexander de Seversky, *El Poder Aéreo con relación a la Defensa de América*, 39.
55. Alexander de Seversky, *El Poder Aéreo con relación a la Defensa de América*, 42.
56. *Democracia*, 13 de abril de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
57. *Clarín*, 16 de mayo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
58. “Regresó a Norteamérica el Mayor de Seversky”, *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, N° 6, junio de 1949, 12.
59. *El Pueblo*, 19 de mayo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
60. *Crítica*, 18 de mayo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
61. *Crítica*, 18 de mayo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA, 12.
62. *La Razón*, 18 de mayo de 1949, Bibliorato 26, B1, Hemeroteca, Archivo DEHFAA.
63. Decreto N° 112, *Boletín Aeronáutico Confidencial* N° 45, 130.
64. Mariano Caucino, *El Perón que no miramos*, (Buenos Aires: Areté grupo editor, 2021), 122.

Luis Fernando Furlan

Magister en Defensa Nacional. Licenciado y profesor en Historia. Profesor e investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Profesor de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Ezeiza (ESFAE), del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown, de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES) y de la Universidad Argentina de la Empresa (UADE). Autor de artículos en medios de Argentina y del exterior. Miembro de instituciones nacionales y extranjeras de historia militar. Disertante en congresos, simposios y jornadas sobre historia militar.