

CAPITULO XIV

LAS RUTAS ENTRE LAS NUBES

Alfredo Cardona Tobón

En menos de tres décadas, los habitantes del Viejo Caldas pasaron de la mula al avión. Inicialmente alzaron vuelo a Medellín, a Cali y a las ciudades costeñas, después extendieron el vuelo a los Estados Unidos y ahora viajan por miles a España, a Inglaterra y a los países lejanos en una diáspora que parece impulsada por genes atávicos.

Así como el pasado estuvo ligado a los caminos, a las recuas y a los tambos, el futuro aterriza en los aeropuertos y sigue su ruta entre las nubes. Es necesario volver hacia atrás para recordar a los pioneros que hicieron posible el desarrollo de la aviación y traer a la memoria as gestas ciudadanas que tuvieron la visión de ese futuro.

Desde tiempos inmemoriales las comunidades de esta región se desarrollaron en forma aislada en un territorio fragmentado por una topografía agreste y accidentada. Los indígenas no conocieron la rueda ni las bestias de carga y se movilizaron por trochas rectas y fragosas; cuando los europeos vinieron con las mulas y los bueyes las trochas se convirtieron en caminos que rodearon las montañas y buscaron los climas benignos de las serranías.

En la época colonial hubo coches de caballos en las mayores ciudades, pero ese tipo de transporte no comunicó entre sí las villas y caseríos. En la República los trenes rompieron el aislamiento de los valles y del altiplano central, y cuando Europa y los Estados Unidos llenaron sus vías de carros a motor, nuestros abuelos hicieron la hazaña de cortar las montañas y desafiar los abismos para abrir las carreteras.

Ni los trenes ni los carros fueron capaces de integrar a Colombia, fue el transporte aéreo el eslabón que unió sus regiones. Por el aire Colombia se sintió en Amazonas; mediante el avión Mitú o Vaupés se sintieron parte de la Patria. Colombia empezó a expandirse dentro de sí con los aviones, y con aviones defendió la soberanía amenazada en los confines del Putumayo.

EMPIEZA LA ERA DE LA AVIACIÓN

La historia de la aviación colombiana empieza en 1919 con un avión biplaza Curtiss Standard, que importaron de los Estados Unidos los empresarios Carlos Obregón y Ulpiano Valenzuela. Ese pequeño aeroplano bautizado "Bolívar" surcó por vez primera los cielos entre Barranquilla y Puerto Colombia en la mañana del 18 de julio de 1919 con William Knox, como piloto, Julio Mario Santodomingo, de pasajero, y un saco de correo como equipaje.

En 1919 cinco colombianos y tres alemanes fundan la empresa SCADTA cuyo primer avión, fabricado por la Junker de Alemania, llega a principios de 1920. En septiembre de ese año empieza la operación comercial de SCADTA con el vuelo

piloteado por Fritz Hammer, Guillermo Schnurbusch de mecánico y Stuart Hosie como primer pasajero, que sobrevoló el río Magdalena y cubrió la distancia entre Barranquilla y Puerto Berrío en cinco horas y media con acuatizajes técnicos en Zambrano y en El Banco.

Un mes después de ese vuelo, el presidente Marco Fidel Suárez viajó con sus ministros a Girardot a recibir un hidroavión piloteado por el capitán Hellmuth Von Krohn. Meses más tarde Hellmuth aterrizó en Bogotá con un Junker F13, al que le había cambiado los flotadores por las ruedas de un viejo automóvil Hudson.¹

Las noticias llegadas del exterior y el entusiasmo de los empresarios barranquilleros propagaron la fiebre de la aviación por el territorio nacional. Los bogotanos fundaron el Club Colombiano de Aviación y en Medellín, Guillermo Echavarría y otros paisas, no solamente botaron "caspas", o hablaron de aeroplanos, sino que formaron una compañía con cuatro aviones que llamaron "Goliath", "Cartagena", "Santa Marta" y "Antioquia"

El interés por los asuntos del aire también llegó a Manizales, una ciudad trepada en la montaña que por ese entonces tenía gran importancia económica en Colombia. En agosto de 1919 el Concejo municipal destinó mil pesos de premio al primer aviador que tomara tierra en Manizales, donde sus habitantes hacían planes para movilizarse en las nubes.

LA HAZAÑA DE RENÉ GUICHARD

El primer piloto que logró la hazaña de aterrizar en Manizales fue René Guichard, jefe de la misión francesa que dirigió la Escuela de Aviación promovida por el presidente Suárez.

El seis de mayo de 1920 Guichard despegó del campo de aviación de Flandes, en el Tolima, con el manizaleño Humberto Hoyos Robledo como copiloto. El avión era un "Caudron", fabricado en París en 1914, con alas forradas en género blanco, motor de 35 caballos de fuerza y velocidad máxima de 80 kilómetros por hora. Los osados aeronautas volaban a "ojímetro". Los instrumentos de vuelo eran una brújula y la pericia de Hoyos Robledo, que fijaba el rumbo de acuerdo con las quebradas, las cañadas, los peladeros y tambos que conocía por sus viajes en mula hasta la población de Honda, a orillas del Magdalena.

Volaron hasta Mariquita sin problemas, allí la gente se botó a la calle para contemplar su llegada, pero al sobrevolar la población el avión empezó a fallar y los aeronautas tuvieron que posarse en el primer potrero que encontraron.

Repuestos del susto y después de arreglar los daños en el aterrizaje forzado, los arrojados aguiluchos despegaron con destino a Manizales. Atrás quedaba el llano y poco a poco fueron ascendiendo para trasmontar la cordillera, pero al llegar a Herveo una gruesa capa de neblina les impidió la visibilidad y desorientados y con peligro de un accidente mortal, retornaron al potrero que los había despedido en Mariquita.

El once de mayo, un sol radiante les dio el visto bueno. Con un horizonte despejado, los vivos de los mariquiteños y un buen jugo de mango, Guichard y el joven Hoyos Robledo volvieron a enfilar motores hacia la mole montañosa.

¹ Farías M. Mendoza, p. 23

Siguiendo el cauce del río Guarinó y con las señas del Ñato Hoyos, que no sabía francés, el avión pasó por el páramo de Aguacatal, sobrevoló la población de Neira y desvirgó cielo manizaleño

Eran las diez y media de la mañana; Manizales estaba a la expectativa del grandioso suceso por las noticias llegadas de Mariquita que daban cuenta de las peripecias de los aviadores. El aeroplano de lona dio varias vueltas sobre la población en busca de un sitio donde aterrizar, hecho difícil en un pueblo aferrado a las lomas. Al fin, en un pequeño sitio plano, Guichard vio unas sábanas blancas en hilera y enfiló el avión hacia el aeropuerto improvisado en la finca el "Tesoro", de la vereda Gallinazo, propiedad del Doctor Julio Buitrago².

Las vacas y terneros corrieron despavoridos ante el trueno que se descolgaba de las alturas, la máquina brincó entre matorrales y boñigas hasta que una piedra encubierta en el rastrojo la frenó destrozando parte del tren de aterrizaje. Los aventureros con algunos rasguños y una sonrisa de triunfo bajaron del avión y saludaron a la multitud que los recibía como héroes.

En triunfal caravana los manizaleños acompañaron a Guichard y al "ñato" en su recorrido hacia la ciudad. En la quinta "La Alhambra", don Manuel Piedrahita sirvió una copa de champaña. Luego la comitiva continuó el recorrido, en tanto que decenas, centenas de caminantes y jinetes se unían a la caravana dando vivas a Francia y a la patria colombiana. Al llegar al "Alto del Perro", la Banda del "Regimiento Ayacucho" interpretó La Marsellesa y el Himno Nacional y al terminar el concierto acompañó la romería interpretando las mejores piezas de su repertorio. Fue un delirio, ¡fue un carnaval fuera de tiempo!

La gruesa multitud llenó la Avenida de Cervantes; en la quinta "La Merced", Guichard y Hoyos pasaron bajo arcos de triunfo adornados con hermosísimas flores, hubo otro brindis y dos bellas jovencitas los condecoraron con medallas de oro. El piloto francés y su ayudante, en agradecimiento, estamparon sonoros besos en las mejillas de las dos lindas muchachas.³

Manizales no había visto un entusiasmo tal. De los balcones de la calle "La Esponsión", cayeron sobre los intrépidos visitantes una lluvia de flores, de ramos y de coronas... El desfile continuó... en el parque del Libertador los saludaron con hermosas oraciones, algunas pronunciadas en francés... porque en ese entonces era francés el idioma que hablaban los ilustrados y Manizales, entonces, estaba lleno de ilustrados.

Los agasajos posteriores fueron innumerables. El domingo 15 de mayo el Concejo convocó una sesión solemne y después de nuevos brindis entregó a Guichard el premio de mil pesos que tenía prometido el primer aviador que aterrizara en suelo manizaleño.

EL PRIMER AVIÓN EN PEREIRA

El 21 de abril de 1921 el aviador Ferruccio Guicciardi aterrizó en Cali en un pequeño biplano llamado El "Telégrafo" y con la misma máquina llena de

² Londoño Luis, p. 181.

³ Ibidem , p-181

remiendos y parches aterrizó en una manga de Buga; después hizo lo mismo en la población de Tuluá.

Pereira no podía quedarse atrás del Valle y menos de Manizales, además, los vecinos querían ver de cerca un aeroplano y aplaudir al aguilucho que se atreviera a desafiar el poder de las alturas. Como las autoridades no se movían, surgió un ciudadano osado, Don Vicente Bernal Botero, alias “Tico”, que viajó a Tuluá a conversar con Pacho González, propietario del avión “Antioquia” para invitarlo a viajar a Pereira.

Después de tres días de fatigante jornada a caballo, llegó Tico a Tuluá, donde estaba el “Antioquia” con las alas de lona llenas de esparadrapos y el tren de aterrizaje asegurado con alambre de púas. Arreglados precio y fecha, los interesados escogieron un campo de llegada aledaño al antiguo Club Campestre en Dosquebradas, donde se acondicionaría el provisional aeropuerto.

Se dieron las instrucciones por telégrafo y “Tico” quedó comprometido de avisar la hora y el día de llegada a Luis Lozano y a Lucas Ocampo, dos telegrafistas que en las próximas semanas estarían pendientes del acontecimiento.

Tico no pudo comunicarse con Pereira, pues un daño en la línea impidió avisar oportunamente, así que los ansiosos pereiranos tuvieron que estar atentos atisbando el cielo para conocer cuándo llegaba el avión y correr a recibirlo. A las diez y media de la mañana de un miércoles de mercado, se sintió el ruido del avión. Media población con la boca abierta y la otra mitad santiguándose vieron que el avión giraba como un gallinazo en el cielo y luego enfilaba hacia la finca “La Víbora” en la vereda de Dosquebradas.

El avión descendió lentamente y al fin se posó en un potrero, donde entre brincos y cimbronazos recorrió el pequeño potrero, se detuvo y silenció el motor ante el asombro de la multitud, el susto de los caballos y la cosecha de aplausos, que convertidos en abrazos, arrojaron a Tico y a Ferdinand Machaux, piloto del destartado aeroplano, veterano de la primera guerra mundial y as de combate en la guerra contra el Perú.

Al domingo siguiente, fresca la hazaña de Tico y de Machaux, dos bellas señoritas pertenecientes a la crema y nata de la sociedad pereirana subieron al pequeño monomotor para hacer un recorrido sobre la ciudad. Olga Mejía Botero y Rita Marulanda vestidas a la última moda y cuidadosamente abrigadas para evitar el catarro provocado por el viento, ocuparon la cabina y alzaron vuelo con Machaux, en un acto de coraje que sobrecogió a todos sus paisanos para convertirse en las primeras mujeres del Viejo Caldas que volaron en aeroplano.. Días más tarde Machaux y el “Antioquia”, como las golondrinas del poema de Becker remontaron vuelo para jamás volver a suelo pereirano.

MACHAUX ATERRIZA EN MANIZALES.

El 12 de julio de 1921 los aviadores Francisco González y Ferdinand Machaux aterrizaron en una pista improvisada de Chinchiná, que por entonces se llamaba San Francisco. Allí preparan el vuelo a Manizales y dos días más tarde toman altura a más de 800 metros, dan algunas vueltas por la zona y regresan a San Francisco donde aterrizan con gran dificultad con una llanta casi desinflada.

González viaja a Cali a conseguir una llanta de repuesto y a contratar otro aviador, pues tiene serias desavenencias con Machaux. Entretanto el piloto arregla la llanta como puede y sin contar con González levanta vuelo, fija alerones y el 21 de julio de 1921 se posa en la capital caldense.

El periódico "La Patria" registró el importante suceso:

"Por segunda vez rasgó un aeroplano el azul de nuestro cielo. Fue una grata sorpresa. Cuando Manizales se divertía de lo lindo viendo saltar caballos regidos por cucos jinetes de pantalón blanco y cachucha de paño, el ruido potentísimo del motor y la figura del pájaro metálico se llevaron tras sí todos los ojos y los corazones, y el festival se deshizo como por encanto. Era Machaux, Machaux el atrevido, otro valiente hijo de Francia, que se aventuraba hacia una región desconocida, a posarse en un campo peligroso, y con fama de tal, donde no hace muchos días se estrelló el aparato de Guichard.

Pero había algo más, que daba atractivo a la maniobra, se trataba de un vuelo clandestino, de un vuelo hecho contra el querer del dueño del avión, contra el querer del jefe. González, por diferencias con Machaux, llamó al aviador italiano Guicciardi para que piloteara el "Antioquia" y el paisano de Don Luis Ronga se vino rápidamente para Cali. González fue a encontrarlo y cuando el italiano y el antioqueño llegaron a San Francisco, Chinchiná, el pájaro había volado. ¡ Vaya si había volado!

Machaux se dijo: Tengo una deuda con esos señores manizaleños, les he dejado esperando más de cuatro veces, eso no se compadece con mis ideas sobre exactitud. Soy francés, ahí viene un italiano a volar sobre Manizales, en ese "Antioquia" que me ha acompañado a tantas partes. Hoy es veinte de julio.

Y arregló las llantas del aeroplano con rellenos de paja, puso en movimiento el motor, se lanzó sobre el campo y fue elevándose. Y con las noticias que tenía del campo de aterrizaje de "La Enea", allá fue a dar, preciso y seguro media hora después, entre aplausos y flores, entraba a la ciudad."

Como lo hicieron con Guichard y el Ñato Hoyos, los manizaleños se volcaron a recibir a Machaux. A las cinco de la tarde el piloto francés encabezó un desfile de autos, coches y camiones que colmaron la Avenida Cervantes y levantaron tal polvareda que nada se distinguía a distancia.

Días después del aterrizaje llegó a Manizales Fernando González quien entre agasajos y fiestas se reconcilió con Machaux

LA AVIACIÓN EN MANIZALES

Después de los aterrizajes exitosos, Ferruccio Guicciardi y Pedro Emilio Toro iniciaron los trámites para fundar una compañía de aviación que prestara servicio entre el campo de "Capurro" en Cali y Manizales y se empezó a escoger el sitio para el campo de aterrizaje.

Las propuestas llovieron: se pensó en dos sitios de la Enea, en un punto cercano al Cementerio Viejo, otro por el lado del Carretero, también por la entrada de Minitas y uno cerca de la Estación del Cable Aéreo.

Se hablaba sin ton ni son. Todos se creían técnicos en aeronavegación y como buenos grecoquimbayas hasta literatura le mezclaban al proyecto, un periodista decía, por ejemplo, que el campo de aviación debía construirse en “La Cuchilla”, “donde si no bajan los aeroplanos, al menos se sentiría bajar la inspiración, la alegría, la higiene y el ensueño” y un deportista le apuntaba al Cementerio Viejo, arguyendo que si por desgracia no servía para aviones se podría destinar a un campo de tenis.

Guicciardi inició los vuelos comerciales de Manizales con el trajinado avión “Antioquia” y utilizó como aeropuerto la manga de “La Enea” donde habían aterrizado Guichard y Machaux. El fogueado italiano volaba los domingos y cobraba treinta pesos por persona en viajes de un cuarto de hora sobre la ciudad. En Manizales también hubo heroínas que arriesgaron su vida en el destartado avión de Guicciardi, se recuerda a la bella Sola Villegas, que vestida a la última moda desafió las alturas y voló impávida sobre Morrogacho y San Cancio. En la memoria ciudadana quedó impreso el nombre de Benjamín Velásquez, que al pasar muy cerca del Alto del Perro se llenó de pánico y se paró del asiento poniendo en grave riesgo al aeroplano, Guicciardi le gritó que se quedara quieto y dejara las payasadas; Velásquez, descompuesto y pálido, sin caer en cuenta que flotaba en los aires, le contestó: “Si me ha de seguir regañando, mejor pare que yo me bajo.”

LA CONQUISTA DE LOS CIELOS

Cuando el país aún se movía a lomo de mula y apenas nacían ferrocarriles y carreteras, la SCADTA extendió sus vuelos al extranjero. En 1925 el piloto alemán Von Buddenbrok acuatizó en la península de La Florida en el primer viaje efectuado entre Suramérica y Norteamérica. De regreso tuvo que desarmar el avión y traerlo en barco, pues el gobierno de los Estados Unidos no autorizó su despegue. En 1928 el piloto Herbert Boy en un vuelo de reconocimiento de la ruta al sur, cruzó por primera vez en la historia nuestra línea ecuatorial.

Los pilotos de la SCADTA fueron magos que se sobrepusieron a la limitada potencia de los motores, los rústicos campos de aterrizaje, a las comunicaciones primitivas y a ojo buscaban un “hueco” en las montañas para poder atravesarlas.⁴ Esos pilotos además de ser los pioneros de nuestra aviación comercial, fueron el embrión de la fuerza aérea colombiana y héroes cuyo esfuerzo permitió que nuestra Patria conservara parte de los territorios amazónicos.

En 1930 SCADTA cubre gran parte del territorio colombiano y vuela al Ecuador y a Centroamérica, es una empresa en expansión dirigida por alemanes a quienes los Estados Unidos mira con recelo, pues temen su intromisión en una zona cercana al canal de Panamá. Los norteamericanos compran las acciones alemanas de la SCADTA sin que el presidente Eduardo Santos lo sepa e integran los modernos DC- 3 a las operaciones de la flota. En esa forma salen los alemanes que tanto hicieron por Colombia y los remplazan pilotos y funcionarios

⁴ Farías M. Alberto, p. 20

de la PANAM, desaparece SCADTA y el 14 de julio de 1940 nace la compañía AVIANCA.⁵

NUESTRAS VÍAS VISTAS POR UN GRINGO

En enero de 1944 el ciudadano norteamericano Herachel Bickell visitó la región y en una crónica publicada en La Patria dejó la impresión sobre las vías caldenses y el futuro aeropuerto de Manizales:

"Tan difícil es el acceso a la capital del enérgico Caldas- escribe Mister Bickell- que antiguamente dependía para sus comunicaciones con las comarcas vecinas de los cables aéreos, y los pasajeros más valientes que pueda imaginarse montaban en carritos que colgaban como péndulos a través de los abismos sin fondo, yendo de torre en torre en su peligrosa jornada. Ya no existen esas góndolas de pasajeros y sólo una sobrevive en toda la república entre Gamarra y Ocaña. Pero la carga todavía se mueve a lo largo de 45 millas desde Mariquita hasta Manizales sobre un cable que cruza la cordillera central. Ahora es posible hacer todo ese recorrido desde Bogotá a Manizales por una carretera en una jornada de un día y desde Medellín a Manizales en el mismo tiempo. Pero la comunicación más segura y más fácil por tierra es el ferrocarril desde el Valle del Cauca.

El aeropuerto más próximo de Manizales está en Cartago, pero la ciudad se ocupa ahora en nivelar la tierra necesaria para que la Avianca pueda llevar sus aviones a sus alrededores. El chiste favorito en Manizales es que la región tiene una sola industria: hacer solares para la edificación. Y con esta práctica constante la construcción del aeropuerto es simplemente hacer un solar más grande.

Pero si el aeródromo se construye, como probablemente los será, siendo como son los caldenses, gente resuelta, los pilotos que cubran la ruta tendrán que ser excelentes para el tiro al blanco, porque en muchas millas a la redonda no habrá otro sitio para aterrizar."

La indecisión enfrió los ánimos de muchos manizaleños que aspiraban a tener un aeropuerto y una empresa aeronáutica. No obstante algunos persistieron: En 1923 Guillermo Gutiérrez V., Manuel Mejía, Justiniano Londoño, Eduardo Vallejo y otros socios constituyeron una empresa de aviación para enlazar a Manizales con el resto de Colombia y para sus operaciones compraron en Barranquilla el avión Goliath, un verdadero gigante en esos tiempos, con capacidad de dieciséis pasajeros..

Ferruccio Guicciardi y el mecánico Humberto Hoyos Robledo hicieron mantenimiento al "Goliath", salieron con el aparato hacia Medellín y en Montería aterrizaron de emergencia. Luego de algunas reparaciones el "Goliath" emprendió vuelo nuevamente y otro percance lo hizo tomar tierra en una hacienda del municipio de Cáceres perteneciente al general Pedro Nel Ospina, entonces presidente de la república.

Tras una larga parada la nave decoló y continuó el viaje a Medellín donde se le recibió con gran alborozo. Al salir hacia Cali falló de nuevo el avión y al aterrizar

⁵ ibidem, p. 34.

quedó inservible. Con el fracaso del “Goliath” se frustró la primera aerolínea manizaleña.

La ley 8 de 1929, sancionada por el presidente Abadía Méndez, permitió a los municipios la cesión de terrenos para construir aeropuertos. Tras idas y venidas, cabildeos y discusiones los manizaleños escogieron, por fin, el sitio de Santágueda en predios de Palestina, para construir allí un aeropuerto.

Los ciudadanos apoyaban la obra; pero ahora la oposición venía de Bogotá, que consideraba inapropiado el proyecto por la topografía, el clima y la cercanía del campo de aviación de Santa Ana en Cartago. El caramelo fue continuo; llegaron como treinta comisiones entre 1929 y 1945, con cada solicitud llegaba una comisión del Ministerio de Guerra que los manizaleños agasajaban con banquetes y copas de champaña... venía la comisión, miraba las lomas y en Bogotá daban su informe adverso.

El senador Alberto Arango Tavera insistió sin lograr aprobación del gobierno central. Cuando el presidente López Pumarejo lo llamó para ocupar el Ministerio de Guerra, Arango Tavera volvió a la carga, y con la sartén por el mango produjo el milagro.

El ministro comisionó al coronel Gustavo Rojas Pinilla, un destacado ingeniero del ejército, para que emitiera su concepto sobre el aeropuerto de Santágueda y el militar pasó el siguiente informe:

“Francamente considero los terrenos de Santágueda excelentes para la construcción del aeródromo. No encuentro inconvenientes técnicos y el terreno, se sujeta a las especificaciones exigidas... el campo prestará servicios para cualquier máquina.”⁶

A mediados de 1945 el ingeniero manizaleño Víctor M. Giraldo, con veinte peones, inició el movimiento de tierras. Como el sistema era lento, el Cabildo contrató a la compañía Panamericana de Construcciones, gerenciada por Alberto Jaramillo Sánchez, quien aceleró el trabajo con tractores y maquinaria pesada.

LOS AVIONES DOUGLAS EN NUESTROS CIELOS

Andrés Ramírez

En tierra el jeep Willis se convirtió en el símbolo de nuestras carreteras; fue el remplazo de la mula en las vías destapadas y el único vehículo capaz de rodar por las trochas escarpadas y estrechas de la región. El Willys fue el amo de las montañas y en el aire y nuestros limitados aeropuertos el amo fue el avión Douglas, en sus versiones DC-3 y DC-4. Hablemos un poco del Douglas. En julio de 1933 la compañía Douglas Aircraft Co. produjo un avión conocido como el "Douglas Commercial 1" o simplemente, DC-1. Era una máquina de dos motores, con diseño de ala baja y de construcción metálica (a excepción de algunas superficies de los planos de vuelo), con flaps, tren de aterrizaje retráctil y capacidad para 12 pasajeros.

En 1934 se alargó el avión en un metro y se aumentó la capacidad en dos pasajeros y el DC-1 original se convirtió en el DC-2, cuya acogida fue en aumento pues combinaba comodidad, confiabilidad, y rentabilidad, pese a su diseño poco aerodinámico.

⁶ La Patria Nov 27 de 1945

La compañía American Airlines encargó a la Douglas un avión parecido al DC-2, pero con la capacidad de los aviones Curtiss Condor que operaban en esos momentos y se creó el DST (Douglas Skysleeper Transport, "El Cochecama de los Cielos") para 21 pasajeros y 50% más de capacidad de carga útil.

Al DST se rebautizó como DC-3, nombre que se inmortalizó en la Segunda Guerra mundial cuando su producción alcanzó niveles nunca vistos. Al acabar la guerra las fuerzas militares de los países en conflicto vendieron los DC-3 sobrantes a precios muy bajos. Ello ayudó a que pilotos desempleados pudieran adquirir esos aparatos y crear sus propias empresas. Así se incrementó el transporte aéreo en América Latina, en África y en Asia. Los DC-3 fueron unos "caballos de batalla, fuertes, con gran estabilidad de vuelo, que podían despegar y aterrizar en un campo corto y rústico".

En octubre de 1939 SCDATA incorporó los primeros DC-3 en sus vuelos nacionales Y posteriormente lo hizo SATENA. Los DC-3 atendieron el transporte aéreo en Matecaña, Santágueda, el Edén y la Nubia .Han pasado décadas y a pesar de los años de servicio y del trajín a que se los ha sometido esos aviones siguen volando en la Orinoquía, en la Amazonia y en los Llanos Orientales, en tal forma que Villavicencio se conoce como la capital mundial de operaciones de los DC-3.

Después del DC-3 apareció el DC-4 con cuatro motores y capacidad para cincuenta y cinco pasajeros. El DC-4 operó en Matecaña y en Santa Ana, y mientras los DC-3 continuaban volando dentro de las fronteras nacionales, los DC-4 de AVIANCA extendieron sus alas a Quito, Lima, Ciudad de Panamá, Miami, Nueva Cork y Europa

Con la modernización, otras naves de mayor potencia surcaron nuestro espacio aéreo y ocuparon nuestras pistas, pero en la mente de nuestros padres y abuelos permanece la imagen de esa aeronave, poco aerodinámica, con figura de "pájaro bobo", que remontó los Andes y le hizo el quite a los picachos y a las cimas nevadas de nuestras cordilleras.

EL AEROPUERTO MATECAÑA

En 1927 el Concejo de Pereira y la Sociedad de Mejoras de la ciudad liderada por Carlos de la Cuesta propusieron un aeródromo en terrenos del hipódromo de Matecaña. El proyecto encontró enconados adversarios ante lo cual se propuso la obra en Dosquebradas, proyecto que se descartó prontamente por la proximidad de los riscos de la cordillera.

En 1941 una comisión técnica volvió a considerar el sitio de Matecaña y Carlos de la Cuesta con José Carlos Ángel, Esteban Valencia, Camilo Mejía Duque y otros ciudadanos conformó una Junta Constructora. Para vincular a todos los habitantes de la "Capital Cívica de Colombia" el escritor Benjamín Ángel Maya organizó un convite para el 28 de junio de 1945, movilización popular que señaló el principio de tan magna y decisiva obra en la historia de Pereira

EL CONVITE DEL MATECAÑA

⁷ Farías M. Alerto, p. 48

“Un enorme desfile, en masa compacta, a lo largo de toda la ciudad, compuesto por gente de edad, sexo y condición diferentes, portando cada quien herramientas y utensilios de trabajo y luego en el sitio elegido, la dama encopetada compartía la lucha con la humilde sirvienta y el sacerdote virtuoso llenaba la carreta al escéptico señorón, y los niños le ayudaban al maestro y la policía en admirable fraternidad con los soldados, preparando refrescos y formando cadenas humanas para botar terrones, raíces o cepas de caña.

Veinte mil personas unidas con un solo título, con igual pensamiento, con idéntico deseo, con el mismo fin. Cada uno quería servir, vincularse, hacer suya esa obra redentora, regada con su propio sudor e impulsarla.

Cuatro mil almuerzos lujosos preparados por las señoras y cuidadosamente empacados en cajas de cartón, fueron repartidos a los hombres humildes y fuertes que llegaron de todos los contornos campesinos y las fábricas de gaseosas, de cervezas distribuyeron varios camionados de bebidas a lo cual se agregaron frutas de toda clases, cigarrillos de Cotabaco y cigarrillos de la Colombiana.”⁸

Por restricciones de la Segunda Guerra Mundial los trabajos en el aeropuerto de Matecaña se iniciaron con carros de tracción animal, posteriormente el Doctor Ángel Marulanda, Secretario de Obras Públicas de Caldas, prestó maquinaria del departamento para adelantar la obra con la protesta de Manizales, que reclamaba los equipos para su aeropuerto. Hubo grandes movimientos de tierra y un relleno en el sector central que se hizo bombeando agua de la acequia de Llanogrande utilizando un sistema empleado por los ingenieros caldenses

ODA A LA CARRETILLA DEL MATECAÑA

“Alzó un día una ciudad mediterráneo sus ojos al infinito y decidió construir un puerto de tierra y roca y cielo. Y para que en la obra hubiese más vínculos entre la vida y la sangre no escogió la máquina sino las manos de sus mujeres, de sus niños, de sus hombres, de sus ancianos.

Y cuando casi con las uñas se esculpía en la colina de Matecaña la cinta de visos lacustres, llegaste tú, carretero con tu carretilla y tu caballito criollo, para realizar una obra de titán o de monstruo mecánico.

Hombre, caballo y carreta que por entre el lodo, jadeante el pecho, sudoroso el ijar, rechinantes las viejas ruedas que ya no impulsa la rosa mecánica sino el pulpejo sensible, moviste de un lado a otro una montaña, con paciente ir y venir, cada vez más lejos, en la creciente llanura artificial, del volcadero de tierra arrancada de la tierra.

Cien mil veces fuiste de un extremo al otro del Matecaña... y cojeando sobre tus disparejos neumáticos del viejo camión corroído, tú, que tienes vida en tu hombre y en tu bestia, hiciste esta obra que es tu obra.

Carretilla pereirana: tú que viste tan grande la montaña cuando empezaste a transportar la cima al abismo, te ves ahora grande, muy grande, sobre el horizonte que transformó tu constancia.”⁹

El ocho de noviembre de 1946, con una pista afirmada de seiscientos metros, el capitán Luis Carlos Londoño Iragorri visitó a Matecaña en misión oficial. El Jefe de Aeródromos Nacionales miró el trabajo, observó el firmamento y antes de regresar en carro a Santa Ana en Cartago, le dijo al ingeniero de La Cuesta: si

⁸ Benjamín Ángel Maya. La Patria , agosto 7 de 1947

⁹ Ibidem

me quitan esa piedra grande que hay en el centro del campo, les aterrizo mañana en Pereira.

De la Cuesta hizo retirar la piedra y al otro día, nueve de noviembre de 1946, once meses antes de la inauguración oficial del Matecaña, el capitán Londoño Iragorri aterrizó en La Perla del Otún, piloteando el monomotor N. 740 de la FAC. Como el suceso estaba anunciado, la ciudad entera, con el Concejo en pleno, se volcó al campo aéreo; fue un día de fiesta para los pereiranos.

Los trabajos del Matecaña avanzaron a tropezones por problemas económicos; el municipio acudió a la empresa privada y AVIANCA y COLTABACO concedieron en préstamos importantes sumas que permitieron adelantar la obra. Por ese entonces había empezado la violencia política en el occidente del Viejo Caldas y a Pereira estaban llegando campesinos desplazados en busca de seguridad y de trabajo. La construcción del Matecaña fue una oportunidad para muchos desempleados y para importantes ingenieros que participaron en la obra, entre ellos Rafael de la Calle, Tiberio Ochoa, Carlos de la Cuesta, Alfonso Hurtado y Samuel Salazar que no encontraron acomodo en Santágueda, donde la Panamericana de Construcciones adelantó la obra con profesionales extranjeros.

LA INAUGURACIÓN DEL AEROPUERTO MATECAÑA

El 23 de junio de 1947 aterrizó un avión Douglas de AVIANCA en un viaje de prueba, y como ocurrió cuando aterrizó el capitán Londoño Iragorri, los pereiranos atestaron el campo de aviación, que además de la novedad era un símbolo del empuje y el civismo de la ciudad.

En las horas de la mañana del sábado 12 de julio de 1947, el director de la empresa SOCOMEX, Rafael Herrán, partió del campo de Farfán en Tuluá y aterrizó en Matecaña con el monomotor N. 20b, el ingeniero Carlos de la Cuesta subió al avión que levantó nuevamente el vuelo, dio algunas vueltas sobre Pereira, se aproximó al campo y se asentó en el Matecaña. A partir de entonces se intensificaron las pruebas, el 21 de julio toma pista en Matecaña el avión militar N. 21 piloteado por el capitán Londoño Iragorri, Jefe de Aeródromos Nacionales y el piloto que probó por vez primera el campo de Matecaña da el visto bueno para que empiece la operación comercial del aeropuerto.

El 22 de julio se inaugura el Matecaña, a la diez de la mañana aterriza el avión "Antonio Nariño", un Douglas de la empresa VIARCA, que había despegado de Cali. Con la expectativa general se abre la puerta y en medio de los aplausos aparece la azafata Alba Lucia López V; desciende Wyne Ingram, capitán de la nave y numerosos pasajeros. Tras una escala de diez minutos la nave vuela a Medellín despedido por un mar de pañuelos blancos. A las cuatro y veinte de la tarde, llega el DC-3 "Antonio Ricaurte" procedente de Bucaramanga, con el capitán Prescott de piloto, y la delegación de Santander que se dirigía a Manizales al Tercer Campeonato Nacional de Baloncesto.

La celebración continúa: el 23 de julio llega un DC-3 de LANSÁ proveniente de Barranquilla con el piloto pereirano capitán José J. Ramírez. Sus coterráneos lo recibieron con aplausos, en el centro de la ciudad le ofrecieron un cordial homenaje en tanto que el Concejo Municipal lo declaraba huésped de honor.

La inauguración oficial del Matecaña se realizó el siete de agosto de 1947. La ciudad se engalanó, se decretaron cuatro días de festejos cívicos y como invitados especiales llegaron el Ministro de Hacienda, Francisco de Paula Pérez; el Ministro de Economía, Moisés Prieto; el general Ocampo, gobernador de Caldas, los secretarios de despacho y periodistas de toda la nación.

En el acto oficial, aviones de AVIANCA, LANSA y VIARCO cruzaron los cielos pereiranos. Desde la base de Guavito, en Cali, voló una escuadrilla de la FAC y otra escuadra de SOCOMEX despegó de Tuluá con el alcalde de dicha ciudad y personalidades del Valle del Cauca.

Ha transcurrido más de medio siglo y el modesto Matecaña se convirtió en el aeropuerto que concentra el 75% de las operaciones aéreas en la región, atiende 400.000 pasajeros nacionales y 70.000 internacionales al año, lo que representa el 63% de las personas que se movilizan por aire. Cuenta con vuelos charter, helitaxi, escuela de aviación, servicios de inmigración y emigración, control fitosanitario, cambio de divisas, renta de autos, restaurantes, cafeterías y locales comerciales.

La pista central del Matecaña es de 2020 metros de longitud cuya resistencia permite el aterrizaje de aviones de gran tonelaje. Con tráfico diurno y nocturno el aeropuerto recibe aeronaves de Avianca, Aerorepública, Satena, Aires, Aeroexpreso del Pacífico y Aeromel, que cubren las rutas domésticas y tiene conexiones con España, los Estados Unidos y Centroamérica y vuelos domésticos a Bogotá, Medellín, Cali, Ibagué, San Andrés, Quibdó y Nuquí

El presente del Matecaña es venturoso pero varias incógnitas tejen un manto de incertidumbre sobre su futuro. La mayor de ellas es su ubicación dentro de una ciudad en expansión, estar rodeado de urbanizaciones y con una hondonada al lado que impide la ampliación de sus pistas

EL AEROPUERTO DE SANTÁGUEDA

Un año antes de la inauguración unos aviones peruanos inauguraron el campo de aviación de Santágueda. El 17 de julio de 1947 tres aviones del país hermano salieron de Panamá con escala en Cartago, cargaron combustible en Turbo y tres horas y media más tarde descendieron en Santágueda creyendo que estaban en el campo de aviación de Santa Ana.

Los empleados de la Compañía Panamericana de Construcciones atendieron a los pilotos, que al ver que no podían aprovisionarse de combustible continuaron vuelo a Cartago. El concepto que les mereció la resistencia y la longitud de la pista fue excelente. Aterrizaron sin ningún inconveniente y les sobró pista pues la nave militar No. 514 recorrió 800 metros de pista antes de detenerse y la No. L515 y la L516 recorrieron 400 metros antes de parar.

La terminación de las obras tuvo sus demoras por falta de recursos. Hubo necesidad de acudir a la empresa privada, la empresa AVIANCA concedió un préstamo y LANSA financió la torre de control.

El nueve de noviembre de 1947 el capitán Londoño Iragorri ensayó oficialmente la pista de Santágueda en un avión de la FAC. Fue el primer piloto colombiano que descendió en el aeropuerto donde lo esperaban el alcalde de Manizales y altos funcionarios de Caldas, que veían, por fin, la concreción de la obra tan anhelada por los manizaleños.

El 17 de enero de 1948 la Panamericana de Construcciones entregó las pistas de Santágueda, que aunque no estaban asfaltadas, estaban firmemente macadamizadas. El 29 de enero de ese año, aviadores de Manizales pertenecientes a la escuela de aviación Socomex, lanzaron volantes sobre la ciudad exigiendo la pronta terminación del aeropuerto, cuyas obras estaban muy atrás de las ejecutadas en Matecaña de Pereira y en el aeropuerto del Edén en Armenia.

Llegó la fecha de la operación comercial de Santágueda; con días de anticipación la ciudadanía comenzó a movilizarse hacia el campo de aviación, se levantaron carpas en las cercanías y centenares de vehículos colmaron los alrededores en la mañana del sábado 29 de julio de 1948.

A las ocho y cinco minutos de la mañana llegó la primera nave al aeropuerto, era un avión de LANSA comandado por el capitán José Olivares, que apenas se bajaron los pasajeros levantó vuelo hacia Medellín. En el despegue la gente se agolpó en la carretera de acceso y entre aplausos despidió al primer vuelo comercial que despegaba de Santágueda.

A las nueve y doce minutos de la mañana tomó pista el C118 de AVIANCA conducido por el capitán Enrique Fajardo y a las once y veinticuatro minutos llegaron el jefe de la oficina de AVIANCA de Pereira y el jefe del aeropuerto Matecaña. Luego aterrizó un aparato con el alcalde y miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas de la ciudad vecina. A partir de esa hora, un flujo continuo de aeronaves llegó a Santágueda que contabilizó en ese día 22 aviones de LANSA y AVIANCA, tres avionetas particulares, cinco cazas de la FAC, el avión presidencial y un transporte Luckheed de la fuerza aérea.

A través de los micrófonos de Radio Manizales el padre Adolfo Hoyos bendijo las instalaciones; la delegación de Pereira presidida por Don Marcelino Ossa viajó en un bimotor de Avianca y gentilmente entregó al alcalde de Manizales una bandera de Pereira, un ramo de flores y una resolución de felicitación del Concejo de La Perla del Otún.

El sueño del Matecaña fue más allá de los horizontes locales. En 1959 el Concejo presidido por Don Gonzalo Vallejo, Don Alonso Valencia A y otros notables constituyó la Junta del Aeropuerto Internacional con la misión de estudiar y promover una pista que permitiera el aterrizaje de aviones a reacción. La Junta, en asocio con el ingeniero Alfonso Hurtado Sarria visitó los terrenos aledaños y convino la compra de terrenos contiguos al Matecaña. La pista se prolongó a 2400 metros, lo que implicó el traslado de la estación de ferrocarril de Nacederos y la ampliación de los terraplenes laterales.

COMPAÑÍAS AEREAS MANIZALEÑAS¹⁰

Ante el retiro de AVIANCA del campo de Santágueda por la poca rentabilidad del aeropuerto varios empresarios fundaron a “Aerotaxi” que operó en ese campo de aviación y en La Nubia. Otra compañía fue “Aerocaldas”, línea aérea que funcionó muy poco tiempo y fue patrocinada por los Gómez Arrubla, Carlos Escobar y Gustavo Larrea y otros prestantes ciudadanos.

En 1961 Gustavo Cuervo, propietario de “Empresa Arauca”, el mayor retirado Germán Peñaloza y el capitán Luis Pérez Castaño constituyeron una sociedad de taxis aéreos denominada “TARCA” que empezó a volar el 25 de noviembre de ese año con dos aviones Cessna y que prestó eficientes servicios durante diez años.

El 30 de agosto de 1971 se fundó la Sociedad “Aerolíneas Centrales de Colombia”, ACES Ltda., que inició operaciones en febrero de 1972, con capital mayormente manizaleño y cuyos aviones prestaron servicio entre Bogotá, Medellín y Manizales con cumplimiento, buen servicio y seguridad.

En 1976 ACES adquirió su tercer TWIN OTER; en 1981 iniciaron operaciones sus jet 727-100 y diez años más tarde contaba con una flotilla ATR-42 para 47 pasajeros, cuyos vuelos se suspendieron en La Nubia en 1994 por disposición de la AEROCIVIL, causando un enorme perjuicio a la empresa.

ACES quedó en manos de varias entidades de la Federación de Cafeteros. El 20 de mayo de 2002, AVIANCA, SAM Y ACES conformaron la ALIANZA SUMMA que se liquidó en noviembre del 2003. ACES desaparece y AVIANCA queda totalmente en manos extranjeras.

EL OCASO DE SANTÁGUEDA

El mal estado de la vía de acceso al aeropuerto y los continuos derrumbes señalaron el fin de Santágueda

Fue una lástima pues tenía tres pistas: una central de 1500 metros de longitud y dos laterales de 1200 metros, contaba con servicio de radioteléfono a Manizales, amplias instalaciones, oficinas y cafetería. Además del reclamo de los usuarios por la distancia y el continuo cierre de la vía de acceso, Santáguera no satisfizo jamás a la Aeronáutica Civil, que sistemáticamente se opuso a la operación de los aviones DC- 4 en sus pistas.

Pero en Santágueda sí podían aterrizar los DC-4 como lo probó el capitán Jaime Duque Grisales, un piloto natural de Villamaría, que sin autorización de la Aeronáutica aterrizó con uno de esos aparatos el lunes 17 de diciembre de 1951, con el capitán Jaime Duque Olarte como copiloto y como observadores oficiales los capitanes Guarín y Livingston.

El ingeniero Germán Hoyos describe la llegada del capitán duque con su DC-4 a Santágueda: ¹¹

“El aterrizaje se realizó en perfectas condiciones a eso de las doce del día.

¹⁰ Arboleda G. Carlos, Manizales 150 años.

¹¹ Conferencia en abril de 2005 en el Centro de Historia de Manizales.

El DC-4 aterrizó y recorrió la pista, para volver a levantar vuelo y aterrizar de nuevo, haciendo así un chequeo de la pista y de los defectos de la misma. Quienes venían en dicha nave se bajaron por espacio de varios minutos, estuvieron departiendo con los empleados de AVIANCA, entre los cuales estaba el gerente de Manizales y luego emprendieron su regreso por la vía de Pereira”

Los observadores rindieron un informe a la gerencia general de AVIANCA, para que la empresa decidiera sobre la conveniencia de operar con los DC-4 en Santágueda. Según expresó el capitán Jaime Duque Grisales los expertos no habían visto inconvenientes para aterrizar esas aeronaves en el aeropuerto manizaleño, pero la Aeronáutica no tuvo en cuenta sus observaciones y multó con \$ 300 al capitán Duque G. por haber aterrizado sin aprobación oficial el DC-4 en Santágueda. “Si en Manizales no pueden operar DC-4- dijo el capitán Jaime Duque a la Aeronáutica civil- entonces tendrán que cerrar muchos aeropuertos más”

UN PILOTO PIONERO

El capitán Jaime Duque Grisales nació en Villamaría con apellidos de rancia cepa colonizadora.

Empezó como piloto de la SCADTA y por cuenta de AVIANCA estudió en el año 1942 en la Universidad de Pardue. De regreso de los Estados Unidos Jaime Duque se vinculó a esa empresa aérea, donde en 1958 era Jefe de Pilotos, posición destacada que por primera vez ocupaba un colombiano.

El capitán Duque inauguró las rutas de Avianca a los Estados Unidos, a Ecuador, Panamá y Perú, Madrid y Lisboa. En 1949 piloteó el primer vuelo de su aerolínea a Roma. Un periodista le preguntó en el aeropuerto de Techo, en Bogotá, sobre la hora de llegada a la Ciudad Eterna y respondió:

“El viernes a las tres de la tarde estaré volando sobre el Vaticano”

Pero se dañó un motor del avión en Barranquilla y hubo un retraso de ocho horas en el puerto colombiano.

“La buena suerte me ayudó- dijo el aviador al regresar a su patria- llegué a la plaza de Ostia, diez minutos adelantado y faltando treinta segundos incliné mi avión sobre el Vaticano, en el primer viaje de un avión colombiano a Roma. No le falté al periodista en las estimaciones del vuelo”

El capitán Jaime Duque acumuló miles de horas de vuelo. Su labor nacionalista fue extraordinaria; cuando inició su labor como Jefe de Pilotos de Avianca, la empresa solamente empleaba dos pilotos nacionales; al retirarse Duque había en nómina 76 aviadores colombinos.

Además de sus méritos profesionales se le suma al capitán Duque su filantropía y generosidad y el amor por su tierra. En Villamaría fundó y sostuvo escuelas, dotó al municipio de edificios públicos y proyectó parques y avenidas que no pudo realizar por los celos políticos de algunos coterráneos.

CIERRAN A SANTAGUEDA Y CONTINÚA LA NUBIA

El pésimo estado de la carretera que llevaba a Santágueda suministró los argumentos a quienes desde décadas atrás consideraban el sitio de la Enea como el más apropiado para la construcción del aeropuerto. Descartado

Santagueda se dio vía libre al campo de aviación de La Nubia con solamente 1150 metros de pista y capacidad para avionetas y aviones DC-3.

En 1953 las autoridades aeronáuticas aprobaron el campo de La Nubia, se hicieron los movimientos de tierra y el 30 de mayo de 1956 estuvo listo para el aterrizaje de la avioneta Cessna HK 475, comandada por el capitán Luis Pérez Castillo. Después de pasar la prueba de pista, el capitán Pérez, empresario de los Llanos Orientales y propietario de la empresa LAP, hizo las gestiones para que el general Gustavo Sierra Ochoa inaugurara oficialmente el aeropuerto

El 15 de julio de 1956 se inaugura La Nubia con bombos y platillos. Infortunadamente una tragedia opacó el magno acontecimiento, pues una avioneta Piper Comanche, piloteada por el capitán Jaime Caicedo, al despegar atropelló a varios espectadores que se atravesaron imprudentemente en la pista, falleciendo en el acto Etelvina Arango y Julio Peralta.

Algunos dirigentes manizaleños se opusieron al desmantelamiento del aeropuerto de Santágueda y en forma enérgica protestaron por la mala voluntad de AVIANCA que ponía todas las trabas, las mismas que obviaba cuando se trataba de otros campos de aviación. El 29 de julio de 1965 el gerente de la Empresa Colombiana de Aeródromos solicitó el retiro de los equipos técnicos de Santágueda para trasladarlos a La Nubia. En un comunicado dirigido al alcalde de Manizales, el funcionario dio las siguientes razones para justificar la medida:

- El bajo promedio de vuelos que apenas llega a tres semanales.
- Las dificultades de transporte entre Santágueda y Manizales
- El abandono de las instalaciones del aeropuerto, hasta el extremo que las autoridades de higiene están a punto de solicitar su clausura.

En octubre de 1965 la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales da el puntillazo a Santágueda al apoyar la posición de la Empresa Colombiana de Aeródromos. No obstante el alcalde Fabio Trujillo Vélez vuelve a insistir en el aterrizaje de aviones DC-4 en Santágueda, en tanto que la Junta Pro- Hotel de la Rochela, pedía a las autoridades que impidieran el crecimiento de la zona de recreo en cercanías del campo de aviación, pues luego será imposible pensar en una ampliación del aeropuerto debido a las edificaciones y el alto costo de los terrenos adyacentes.

AEROPUERTO LA NUBIA

Es un campo de aviación para el servicio de Manizales y su zona de influencia, funciona en horas diurnas, cuando la neblina y el tiempo lo permiten. Su pista está limitada por las calles del barrio de La Enea y sus operaciones son riesgosas debido a las construcciones aledañas. En julio de 1996 la Aerocivil solicitó derruir las terrazas de las casas vecinas a La Nubia y posteriormente sugirió la demolición de 168 viviendas, la señalización con luz roja de la cruz del Cerro de Sancancio y la reubicación de las torres de alta tensión situadas en los cerros vecinos. Hubo resistencia de los vecinos y apenas pudieron tumbarse las terrazas y señalar el cerro.

LA AVENTURA DE VIAJAR POR LAS NUBES

Hace unas décadas el viaje por avión era una aventura y un tremendo riesgo. Pocos habitantes del interior del país se arriesgaban a movilizarse por aire a las costas caribeñas y para la gente del litoral era una hazaña llegar por aire a la sabana de Bogotá. En tiempos pasados esos viajes se hacían por etapas, para aclimatarse y acostumbrarse al nuevo ambiente. Había tiempo para asimilar costumbres, acento y comida desconocidos, o a los que no se estaba acostumbrado.

Eso sucedió en tiempos coloniales y en el siglo XIX, pero en el siglo XX con el avión todo cambió. No se realizaba escala en Guaduas para llegar a Bogotá o ir a tierra caliente, ni se contaba con la larga travesía por el río Magdalena para que el cachaco se fuera acostumbrando al trópico. Todos esos cambios se presentaron de sopetón y el colombiano tuvo que acostumbrarse de un día al otro al acento rolo y al ajiaco, al sancocho con ñame o a los frijoles con tocino en la tierra paisa.

El avión borró las fronteras culturales, no solamente las colombianas sino las del mundo entero. En los años treinta unos pocos privilegiados salían del país. Quienes tenían esa fortuna, venían con un sello especial: eran “viajados” y este solo hecho les confería una categoría diferente dentro de la sociedad. Se distinguían por sus modales, maneras desenvueltas e inclusive en su forma de vestir, de comer, de actuar en sociedad pues habían estado en Francia, conocían la Quinta Avenida de Nueva York o en el Soho de Londres. Como viajar estaba relacionado con la riqueza, el hombre “viajado” era, en alguna forma, una persona económicamente superior a sus vecinos y amigos.¹²

Con la popularización del transporte aéreo todo lo anterior ha cambiado. El desarrollo de la aviación nacional y la facilidad de movilizarse por aire han borrado muchas fronteras culturales. Nos hemos acostumbrado a los rolos y a los costeños; hemos descubierto a los llaneros, a los santandereanos. Y los paisas de la estirada Manizales, de la desabrochada Pereira o de la descomplicada Armenia, inundan las costas, San Andrés y se aventuran por Casanare o la jungla amazónica.

Los compatriotas que llegan del exterior ya no tienen pinta de “viajados” y se desenvuelven de manera distinta a como lo hacían los privilegiados de antaño. Al Aeropuerto Internacional Matecaña en Pereira llega nuestra gente, emigrada o de paseo, procedente de Europa, Asia y los Estados Unidos. Su llegada es todo un espectáculo: Con horas de anticipación los familiares, los amigos y antiguos vecinos esperan al viajero en las instalaciones del aeropuerto; la abuelita en silla de ruedas se deleita con un roscón mientras un grupo de chiquillos revolotean por todos lados chupando paletas y conos; la tía gorda carga un enorme ramo de flores y un muchacho largo e imberbe lleva a lo largo del salón, en idas y venidas, una pancarta de bienvenida. El avión toca pista y la abuelita, las tías, los vecinos y amigos, seguidos de la chiquillería, se agolpan en las vidrieras y saludan con pañuelos y besos.

Después de los trámites aduaneros el recién llegado aparece radiante por un pasillo. Viste una camisa de colores y un pantalón corto con la bandera de los

¹² Farías Alberto, p.15.

Estados Unidos o de Inglaterra. Trae morral y botas como para escalar el Everest y en una mano una bolsa con regalos inmediatos. La pancarta se agita, la abuelita llora de felicidad, el perro ladra excitado con el bullicio, los muchachitos saludan a gritos, las jovencitas con el ombligo al aire se comen a picos al feliz viajero, que medio atontado con semejante recepción, empieza a saludar con acento enredado.

EL AEROPUERTO EL EDÉN EN ARMENIA

Para no quedarse atrás de Pereira y Manizales los quindianos constituyeron una junta Pro- Campo de aterrizaje, compuesta por el Doctor Carlos Londoño Gutiérrez y los señores Alfonso Tobón y Julián Velásquez.

El alcalde Bernardo Ochoa consiguió un gran lote en la finca El Edén del Doctor José Jaramillo y a fines de 1946 empezó el movimiento de tierras. Se trabajó al ritmo de la “Ciudad Milagro” y el dos de agosto del año siguiente un avión de SOCOMEX, identificado con el Número 217 levantó vuelo en Cartago y con el capitán Rubén Fernández Villarreal al timón y Tomás Herrera Olózaga como pasajero, voló varios minutos sobre Armenia y se asentó finalmente en el Edén. Centenares de buses, automóviles y camiones de Armenia y municipios vecinos se dirigieron al campo de aviación, una multitud abigarrada copó la pista y ciudadanos entusiastas pasearon en hombros al piloto y al pasajero que por vez primera descendieron de las nubes a la tierra quindiana.

El 18 de diciembre se inauguró el aeropuerto El Edén. Desde las cinco de la mañana miles de curiosos esperaron la llegada del primer vuelo comercial; la Voz de Armenia y La Voz del Comercio con micrófonos instalados en el propio campo transmitieron en cadena todos los detalles del extraordinario suceso. A las ocho de la mañana aterrizó una avioneta con ejemplares del periódico La Patria de Manizales, que realizaba tan magno acontecimiento. Minutos después tocó tierra un avión de LANSA procedente de Cali con “cuyabros” que querían ser testigos de la inauguración.

La mañana transcurrió en son de fiesta, nadie quería perderse detalle, campesinos alelados miraban los aviones y la plana mayor de la ciudad apuraba los detalles para recibir al gobernador de Caldas, Carlos Arturo Jaramillo, que descendió de una avioneta como a las dos de la tarde, en compañía de varios diputados y de personalidades del departamento a quienes se ofreció una copa de champaña.

Después del terremoto del 25 de enero de 1999 hubo que reconstruir gran parte de la ciudad de Armenia y también el aeropuerto El Edén que se modernizó y se mejoró para atender el creciente turismo en la zona cafetera.

El Edén recibe vuelos domésticos de Aerolíneas de Antioquia, Aires, Avima y EasyFly y desde el 13 de noviembre la aerolínea Spirit Airlines empezó a ofrecer servicios entre Armenia y Fort Lauderdale en Estados Unidos.

La pista del Edén, situada en territorio del municipio de La Tebaida tiene una longitud de 2320 metros que lo capacita para recibir aviones Boeing 737 y 727, Airbus 319 y 320, Embraer 190, Fokker 100.. La Agencia de Seguridad de Transportes de los Estados Unidos, TSA, autorizó el vuelo de los aviones de ese país al aeropuerto del Edén, lo que permitirá en un futuro próximo extender las rutas a varias ciudades norteamericanas.

EL AEROPUERTO SANTA ANA DE CARTAGO

Cartago ha sido un punto clave en la región por la topografía y su ubicación como centro caminero, carretero, férreo y fluvial. Allí se construyó el primer aeropuerto de la zona y por varios años el campo de aviación Santa Ana de Cartago constituyó el centro aéreo adonde confluyeron los pasajeros del Viejo Caldas y norte del Valle.

Para los pasajeros de transporte aéreo Cartago fue la puerta de entrada a la zona cafetera. Allí venían de Cali, de Medellín y Bogotá los empresarios y funcionarios que se dirigían a Manizales, Pereira y Armenia. Uno de esos viajeros fue el presidente Olaya Herrera que el cuatro de julio de 1933 viajó en avión de Cali a Cartago y allí tomó un tren que lo condujo a Manizales

En enero de 1937 el presidente López Pumarejo viajó por tierra a Manizales. Fue un viaje difícil en medio de la lluvia. Una comisión pensó que era el momento oportuno para conseguir su apoyo para construir un aeródromo. Nada se logró en esa oportunidad pues el presidente les dijo que no lo creía conveniente por las condiciones orográficas y atmosféricas de Manizales y que tampoco era necesario pues tenían cerca el campo de aviación de Santa Ana.

Los manizaleños utilizaron muchísimo el aeropuerto de Santa Ana. En abril de 1947 Manizales aportaba el setenta por ciento del movimiento de carga y pasajeros y para atender a los clientes de esta ciudad la empresa AVIANCA contratava una flotilla de automóviles y camiones que transportaba pasajeros, correspondencia y mercancías entre la capital caldense y Cartago.

El 10 de agosto de 1971, aterrizó en Cartago el primer avión de propulsión a chorro y poco tiempo después la empresa URRACA inauguró una línea diaria entre Bogotá y Cartago con el avión "Mariscal Robledo" cuya capacidad era de cuarenta y tres pasajeros. El Obispo Monseñor José Gabriel Calderón bendijo la nave y las instalaciones del moderno hotel "Mariscal Robledo", que se abrió al público en la misma fecha que empezó operaciones la empresa URRACA. Los vuelos de Santágueda y Matecaña marcaron el descenso paulatino de la actividad en el aeropuerto de Santa Ana que siguió funcionando con aviones cargueros y esporádicamente atendió pasajeros.

Con una pista de 2.200 metros de longitud el aeropuerto Santa Ana recibe aviones de carga Douglas DC-8 y Boeing 757 que requieren especificaciones de pista que no tienen los otros aeropuertos de la región.

La compañía EasyFly reanudó el servicio de pasajeros en enero de 2008, pero suspendió el servicio dos años después. En 2011 la administración municipal está empeñada en la construcción de una terminal de pasajeros para reanudar operaciones de ese tipo con horarios diurnos y nocturnos.

Santa Ana atiende vuelos charter y es el centro de escuelas de aviación de Antioquia y del Pacífico. Cuenta con luces de aproximación visual, iluminación del borde de la pista y radar de control aéreo.

El aeródromo puede operar de noche pero carece de un adecuado terminal de pasajeros y necesita extender la pista en otros ochocientos metros.

El 85,9 % de las acciones de Santa Ana pertenecen a Cartago; el Valle posee el 10 % y el municipio de Obando y “Emcartago” tienen el 1,1%.

OTROS CAMPOS DE AVIACIÓN

En agosto de 1945 los habitantes de Supía propusieron un pequeño aeródromo que sirviera a su pueblo y a los municipios vecinos. Con el visto bueno del gobierno central se iniciaron las obras en la llanura de Benítez, o plan de Supía; trece años después la pista estaba afirmada y una cómoda caseta con oficina y un bar esperaban a los viajeros.

El 28 de noviembre de 1958 el gobernador de Caldas, Gilberto Arango Londoño acompañado del Secretario de Gobierno, se desplazaron en un avión Helio Courier de Aerotaxi con algunas avionetas particulares y se inauguró oficialmente el aeropuerto “Las vegas del Río”, con asistencia de personalidades de todo el occidente caldense

En marzo de 1959 el Ministro de Obras Virgilio Barco y el gobernador de Caldas dieron al servicio una pista para aviones DC 3 y el 18 de mayo de ese año, AVIANCA incluyó a Supía en los itinerarios y conexiones con Medellín, Pereira y Manizales

Al igual que varios municipios de la región la población de Salamina quiso tener su aeropuerto. Una Junta Pro- Campo de Aviación consiguió el aval de la nación con el respaldo de la ley 192 del treinta de octubre de 1962 que daba carta blanca para construir el aeropuerto.

Salamina vivía su bonanza de la papa y a la orilla del Cauca y en la tierra fría los ganaderos extendían sus dehesas; todo hacía imaginar el éxito de la obra. El primero de septiembre de 1964 el gobernador encargado Oscar Vélez Marulanda viajó con el Doctor Aurelio Tobón, representante de la colonias, a iniciar oficialmente la construcción del aeropuerto ubicado en la Quebra, camino a San Félix, distante ocho kilómetros de la ciudad y con una pista programada de 900 metros de longitud.

Los proyectos de Salamina, de Pensilvania, Viterbo y La Celia se quedaron en el papel. El aeropuerto “Las Vegas del Río “de Supía fracasó al no contar con el respaldo ciudadano. Cuando la única avioneta que lo utilizaba quedó fuera de servicio la maleza invadió la pista y las instalaciones.

ALGUNAS TRAGEDIAS AÉREAS

Un domingo de marzo de 1936, el ruido de motores estremeció los cielos de la población de Quinchía. Los feligreses que asistían a la misa mayor abandonaron el templo como si se tratara de un terremoto y entre el asombro y el pánico observaron la caída de un avión mientras otro rugía a su lado.

Todo mundo corrió a la manga de Don Vicente Garcés, cerca del casco urbano, para ver la nave accidentada, la pequeña aeronave de alas de tela se había incrustado en el ramazón de un enorme aguacate y el piloto, con un brazo destrozado, pugnaba por salir de la cabina con un morral al hombro y un revólver en la mano sana.

Los espectadores conservaron distancia prudente y solamente al llegar la policía el piloto bajó el arma y entregó el morral con el correo a las autoridades. Luego se tendió en el pasto y diligentes campesinos llevaron en guanda al aporreado aeronauta a la mejor casa del pueblo para que le hicieran las curaciones del caso.

El accidente de Quinchía, parece que fue el primero en esta región. Luego empezó un rosario de caídas que han ido disminuyendo en la medida que la tecnología hace más seguros los aparatos. En marzo de 1939 una avioneta se estrelló en las montañas de Manizales y el 25 de octubre de 1941 un avión Boeing, de dos motores, que salió de Santa Ana con rumbo a Bogotá cayó cerca de los termales del Ruiz con saldo de cinco muertos oriundos de Manizales, Santa Rosa y Pereira.

A principios de 1944 un avión procedente de Panamá perdió el rumbo y se accidentó en el valle del río Risaralda, por fortuna el piloto se salvó al lanzarse en paracaídas. El 10 de marzo de ese año, un avión norteamericano se perdió entre las nubes, pasó rozando la catedral de Manizales, y ya sin combustible, planeó y aterrizó con daños menores en una manga de Pereira

El 19 de octubre de 1970 el luto envolvió al aeropuerto de La Nubia. A las nueve y media de la mañana un avión de la FAC se estrelló en una loma cercana, murieron cinco oficiales y dos quedaron gravemente heridos. Once meses más tarde un avión de Aerotaxi chocó contra el cerro "Los Ecos" en la región de Tesorito, en cercanías de La Nubia y murieron siete personas, se dice que le negaron el permiso de aterrizaje por la neblina y los vientos y haciendo caso omiso trató de tomar pista con resultados catastróficos.

El 16 de diciembre de 1971 le tocó el turno a la ciudad de Armenia. Otro avión de Aerotaxi cayó cerca del aeropuerto El Edén y fallecieron nueve pasajeros. El 21 de noviembre de 1978 el subteniente manizaleño Fernando Ortiz Londoño, voló imprudentemente sobre su casa en el barrio de La Rambla, no pudo controlar la maniobra y el avión cayó en picada sobre la cancha de la Escuela de Carabineros

El 23 de septiembre de 1982 un nuevo accidente enlutó a la Fuerza Aérea Colombiana. Ese día el avión FAC 123 volaba sobre la cordillera central y el mal tiempo hizo estrellar el aparato sobre los cerros de "Los Bálticos" en el límite entre Quindío y el Tolima, con el saldo trágico de cinco oficiales fallecidos. El rescate de los cadáveres fue una hazaña debido a lo quebrado del terreno y a las lluvias inclementes que azotaron la zona durante varios días.

HACIA EL FUTURO

La cercanía entre las principales ciudades del Eje Cafetero y su rápida comunicación mediante la doble calzada que une a Manizales con Pereira y Armenia y otra amplia vía que una a Pereira con Cartago apuntarían hacia un aeropuerto internacional que atendiera eficientemente sus intereses. Pero cada ciudad quiere tener su aeropuerto internacional: Los pereiranos proyectan

ampliar y modernizar el Matecaña; lo mismo están haciendo los quindianos con El Edén; Cartago intenta establecer una alianza entre los aeropuertos de Santa Ana y Matecaña, y Manizales empezó a construir otro campo de aviación en la serranía de Palestina.

Los aeropuertos actuales distan entre sí menos de cincuenta kilómetros lo que da como resultado la mayor densidad de campos de aviación de Colombia y una de las mayores de América.

El Eje Cafetero se convirtió en el segundo destino de los turistas colombianos y crece continuamente la demanda turística de extranjeros que vienen a ver sus bellezas naturales, a visitar los parques temáticos y a descansar en las fincas y en los termales. Todo esto ha aumentado la demanda del transporte aéreo. Por otro lado, la emigración de ciudadanos del Eje Cafetero a Europa y a los Estados Unidos es la que lleva más compatriotas al extranjero y el transporte es por vía aérea.

Lo anterior ha permitido la proliferación de aeropuertos en la zona, ¿pero en un futuro alguno de ellos podrá atender la demanda creciente, ofrecer los servicios y dar la imagen que corresponde a la tercera conurbanización colombiana?-

BIBLIOGRAFÍA

FARIAS M. Alberto, Historia de la Aviación en Colombia, Círculo de Lectores, Bogotá, 1986.

ARBOLEDA G. Carlos, Manizales 150 años, Instituto Caldense de Cultura, Manizales, 2006.

DIARIO DEL OTÚN, periódico de Pereira

LA TARDE, periódico de Pereira

LA PATRIA, periódico de Manizales.

LA VOZ DE CALDAS, periódico de Manizales

LONDOÑO Luis, Historia de Manizales, Imprenta Departamental, Manizales, 1936.

CONFERENCIA DEL INGENIERO GONZALO DUQUE, mayo 2006 en U. Nal Manizales

CONFERENCIA DEL INGENIERO GERMÁN HOYOS, abril 2005, Centro de Historia de Manizales.