

signas banderistas, los gringos nos cercenaban a Panamá. Al final de aquella pesadilla, en tanto que en países hermanos se fortalecían las instituciones, se afirmaban las bases de la convivencia nacional y se creaba riqueza, en Colombia empezábamos a despertar apenas de aquel mal sueño a partir de 1903, el año en el que el presidente Rafael Reyes lograría imponer la paz e iniciar así un lento y fatigoso recorrido durante el cual no hemos logrado aún sacudirnos el viejo saldo rojo de injusticia, violencia y atraso. Son los coletazos del pasado.

ELKIN GÓMEZ

Ícaros criollos

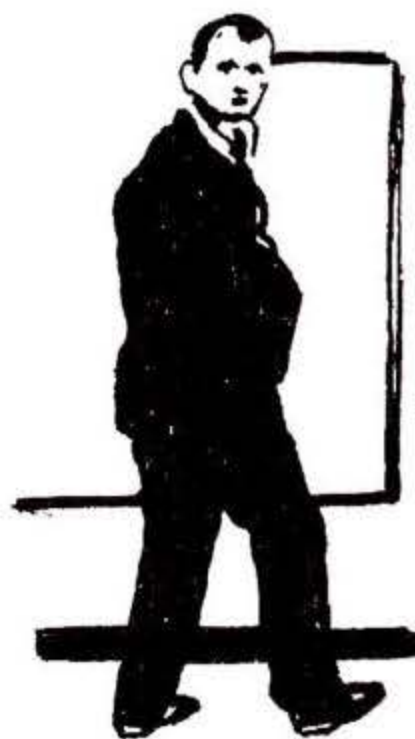
Otro cóndor sobre los Andes. Historia de la navegación aérea en Colombia

Gustavo Arias de Greiff

Colección Especial Bancafé, Litografía Arco, Bogotá, 1999, 224 págs.

En el año 1994 se inicia la publicación de la Colección Especial Bancafé y de la cual el presente volumen es el sexto publicado. El propósito central de esta colección fue ofrecer una visión amplia y completa sobre el desarrollo de la actividad del transporte en nuestro país, y para ello el autor eligió con acierto el medio más indicado: un libro que ofreciera a los lectores, además de un excelente recuento histórico sobre cada una de las modalidades de esta actividad a través de su desarrollo, el rico legado gráfico existente, tanto en archivos como en colecciones particulares. Conformado por numerosas fotografías, todas ellas son el mejor documento que permite fijar en el tiempo la auténtica odisea que constituyó la actividad del transporte en Colombia a partir de la leyendaria mula y, posteriormente, del tren. Como pasos siguientes vendrían la navegación en barcos de

vapor y otros más modestos, pero originales y pintorescos como la "chiva" y el cable aéreo. *Otro cóndor sobre los Andes*, libro del doctor Gustavo Arias de Greiff, viene a completar, junto con los anteriores, la hermosa colección sobre la historia del transporte en Colombia, con el salto más grande y prodigioso dado por esta actividad, cual es el de la aviación, y que nos permitió pasar, como dice la frase nunca desgastada, "de la mula al avión". El libro, de gran formato, presenta un extenso índice bibliográfico al final, con citas y notas correspondientes a cada uno de los capítulos, y en el cual aparecen los nombres de los autores y las obras consultadas. La calidad editorial del libro, así como la completa información contenida, integran, junto con la excelente muestra fotográfica, un verdadero documento sobre la historia y evolución de la aviación en nuestro medio.



En el año 2000 se cumplieron 81 años del nacimiento de la aviación en Colombia, tanto de la civil como de la militar. Esta nueva actividad en el mundo había dado ya sus primeros pasos a finales del siglo XIX, sin tener en cuenta, claro está, los intentos iniciales durante el siglo XVIII, que permitieron al hombre elevarse sobre el suelo en un globo aerostático. En el siglo pasado, y a partir de la primera guerra mundial, los adelantos técnicos logrados permitirían muy pronto que los frágiles aviones de madera y tela del comienzo, provistos sólo de un pequeño motor, adquirieran la fuerza y la autonomía

de vuelo necesarias para elevarse sobre el suelo de los países en donde la aviación tuvo sus orígenes, y cruzar sus fronteras para llegar a países tan lejanos como el nuestro, aunque primero debieron hacerlo en las bodegas de los barcos, finalmente en tren y en ocasiones a lomo de mula, antes de que pudieran remontar los aires de nuestra Colombia. Una vez armados en tierra los aviones, llegaron también sus aviadores, como fueron llamados durante algún tiempo los inolvidables aventureros que volaron aquellas primeras máquinas. Quizá sea esta etapa inicial la más romántica de la aviación y de la que habrían de escribirse luego historias y relatos de ficción memorables y a los cuales se refiere Arias de Greiff con justificada nostalgia. Dice con toda razón que entre los años veinte y cuarenta el influjo de la magia de la aviación fue mayor que el que habrían de ejercer más tarde los viajes al espacio, los satélites, el viaje a la luna. Las películas que vendrían luego, como *2001: una odisea del espacio*, y las demás del mismo género, logran impactar más por el impresionante despliegue de tecnología cinematográfica, por la espectacularidad de sus imágenes, más cerca de las tiras cómicas y alejadas por completo de la fascinación romántica que ejerció la aviación en sus primeros años y que produjo a su vez su propia literatura. Un pequeño biplano de madera y tela que surge lentamente del fondo de un ocaso esplendoroso y aterriza dando saltos en una llanura solitaria. Esta imagen en la mente del reseñista pudo haber surgido de la pantalla de un cine olvidado o tal vez sea un reflejo de lecturas lejanas de adolescencia, el recuerdo de aquellos aviadores legendarios, tanto los reales como los imaginarios: Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry, Alcock Brown, Lucky Lindy, Wiley Post y muchos otros que cita Arias de Greiff, y se refiere igualmente a uno de los héroes más grandes de la ficción aérea: el gran Bill Barnes, invencible en el aire.

Pero si la literatura, y aun el cine, tuvieron en aquella época sus hé-

roes, estaban también los de carne y hueso, los aviadores europeos y norteamericanos, algunos de los cuales vendrían a Colombia y entre los que se destacan los alemanes como fundadores de empresas. Vendrían luego sus émulos en nuestro país, los primeros aviadores colombianos: Camilo Daza, Méndez Rey, José Ignacio Forero, Concha Venegas...



Después de las que podrían llamarse las “grandes travesías”, empiezan a surgir las primeras compañías de transporte aéreo en el mundo, y entre los años 1918 y 1919 nacieron algunas que fueron el origen de muchas de las actuales. En 1919 surgen en Colombia las compañías CCNA y Scadta. Sin embargo, debe considerarse como el primer vuelo efectuado en Colombia el realizado por el canadiense John Smith, en diciembre de 1912. El 26 de enero del año siguiente repitió la hazaña en Medellín. Antes de estos vuelos todas las demás tentativas no habían sido más que ensayos preliminares. Sobre las incidencias de estos dos vuelos de Smith, el doctor Arias de Greiff anota algunos hechos curiosos. A comienzos de septiembre de 1920 el antioqueño Francisco González, sin ninguna ayuda oficial, hizo varios vuelos en Medellín en un avión *Caudron G-III*, el cual fue bautizado con el nombre de Antioquia. El 12 de febrero de 1921 realizó otros vuelos en Medellín, Manizales y Cartago; finalmente su avión sufrió daños graves a finales

de agosto. Agrega el autor que González tuvo siempre dificultades para finalizar sus vuelos, por lo cual se decía entonces que “Pacho vola pero no aterriza”. Hasta que, en uno de aquellos desafortunados “aterrijos”, González perdió una pierna y debió abandonar sus vuelos. Entre el nutrido desfile de pilotos que desempeñaron un papel importante, se destaca en especial el gringo William Knox Martin, que parece escapado de uno de aquellos relatos de personajes y hazañas aéreas mencionados antes. Bebedor, pendenciero y pintoresco desde donde se le mire, Martin alternaba sus vuelos por el país con grandes francachelas y trifulcas que lo hicieron famoso. Un día los empresarios para los cuales trabajaba decidieron despedirlo, por “la costumbre de empinar el codo más de lo mandado”. Martin regresó a los Estados Unidos, y se supo más tarde que el tempestuoso personaje murió al estrellarse en su automóvil en una carretera de Nueva York, al término de una fiesta de “varios días”. Con él perecieron sus “compañeros de orgía”. Pero el caso del piloto francés que lo reemplazó no es menos curioso. El aviador francés Ferdinand Michaux inició sus vuelos en el país en un avión Standard J-1, pero su contrato fue cancelado por el propietario de la nave, pues según sus propias razones, el francés “necesita muchas cosas para volar. Necesita muy buen tiempo. Una alimentación apropiada. Brújula. Aparatos de toda clase. Es muy precavido. Cualquier brisita, aun la más ínfima, es suficiente para que se cancele el vuelo. Y el señor Clopatofsky [propietario del avión] ha perdido mucho dinero por esta razón. El piloto del avión ‘Bolívar’ será en lo sucesivo Camilo Daza [...] Michaux tendrá que irse. No es aviador para el trópico”. Esta anécdota, además de curiosa, es también significativa, pues con el retiro del exigente piloto francés entra en escena uno de los grandes pioneros de la aviación colombiana, como fue Camilo Daza.

Entre anécdotas y apuntes pintorescos, el doctor Arias de Greiff va

dando cuenta a través de su libro, y de forma muy completa, de todo el proceso histórico de la actividad aérea en Colombia. Sobre las incidencias que acompañaron la fundación de las primeras empresas en el país aporta la más completa información y muestra con toda claridad el papel desempeñado por algunas compañías norteamericanas con el fin de asumir la primacía (o el monopolio) de la navegación aérea, tanto dentro del país como en el exterior. Ya con los vuelos de Martin empiezan a nacer las primeras empresas de la aviación comercial, y la pionera de ellas fue la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA), fundada el 16 de septiembre de 1919 en Medellín por algunos empresarios antioqueños, contagiados por el entusiasmo que sentía por los aviones don Guillermo Echavarría Misas. Nacería luego la segunda, la Sociedad Colombo-Alemana de transportes aéreos (Scadta), la cual, en 1940, se transformó en la actual Avianca, lo que hace de esta empresa colombiana una de las líneas aéreas más antiguas del mundo, aunque no la segunda después de la KLM, como se ha afirmado a veces. Es de interés, igualmente, lo que anota el autor sobre los inicios del correo aéreo en Colombia y aclara de paso sobre el verdadero surgimiento de esta actividad. El 22 de febrero de 1920 la compañía CCNA inició el servicio regular de correos y al mismo tiempo debió afrontar aquel mismo año una racha de accidentes que costó vidas de pilotos y pasajeros. Entretanto, Scadta adquiría los primeros aviones metálicos, Junkers construidos para el transporte de pasajeros; contaban con cuatro asientos, cabina cerrada y otros avances. Inicia entonces Scadta, con mejor fortuna, sus servicios y cubre sus rutas con dos Junkers F-13, mientras que CCNA había perdido ya la mitad de sus aviones y pilotos. El recuento de estos comienzos incluye otro tipo de incidencias que fue necesario superar con derroche de ingenio y valor. Las limitaciones, tanto geográficas como de orden técnico, de aquellos días obligó a pilo-

tos y mecánicos a poner a prueba su inventiva con adaptaciones mecánicas, tales como un radiador de automóvil adicional, de mayor tamaño que el del avión. Las sorprendentes peripecias que marcaron esos vuelos, la inventiva de los técnicos y el valor de los pilotos, hicieron posible que el país contara desde aquellos primeros años con una verdadera actividad aerotransportadora. Los vuelos de itinerario de Scadta entre Barranquilla y Girardot se iniciaron oficialmente el 21 de septiembre de 1921.



En el capítulo titulado "Los precursores", el libro expone con detalle el papel que habrían de desempeñar los primeros pilotos colombianos, tanto en nuestra aviación civil como en la militar. Méndez Rey decide repetir la hazaña de Lindbergh de cruzar el Atlántico en un vuelo Nueva York-Bogotá. En el capítulo titulado "El sueño de Von Bauer y Hammer y la intromisión de Pan American", el autor hace un recuento muy completo del papel que habría de desempeñar el empresario austríaco Peter Paul von Bauer en el desarrollo de la naciente Scadta, a la que llevaría hacia 1930 a su mayor crecimiento, afianzada ya como una empresa sólida que extendía sus rutas a otros países. Cuando la poderosa Pan American logró imponer sus condiciones, Von Bauer había abierto ya agencias de Scadta en varios países: Alemania,

Francia y en los mismos Estados Unidos. Con la visión que lo caracterizó siempre, inició su plan de hacer de esta empresa colombiana una de las más sólidas en el mundo de entonces. Von Bauer se rodeó de los mejores hombres: Hammer, Behr, el científico Herman Kuehl, integrante de la sección científica de Scadta y el piloto Schülz. El recuento ofrecido por Arias de Greiff sobre el proceso de formación de nuestras primeras empresas aéreas, sobre los hombres que participaron en él, la información sobre las incidencias que acompañaron el surgimiento de algunas empresas norteamericanas y las fusiones entre algunas de ellas, es la más completa que pudiera esperarse. Los capítulos que integran el resto del libro van conduciendo al lector a través de una historia poco conocida, como es la de la navegación aérea en Colombia y en el mundo en general. El libro presenta un logrado equilibrio entre la parte anecdótica, interesante y significativa, y el contenido propiamente histórico sobre la navegación aérea como empresa comercial.

ELKIN GÓMEZ

El ojo ajeno

Parecidos y diferencias entre Colombia y la Argentina

En Bogotá abundan los mendigos. En Buenos Aires también. En Bogotá hay muchos que además son locos, o lo parecen, por su discurso incoherente, sus repeticiones, además del atuendo y el gesto. En Buenos Aires también hay bastantes de éstos.

Otra cosa es cuando el pedido tiene un matiz, más o menos notorio, de amenaza. Y siempre lo tiene, tanto en Bogotá como en Buenos Aires —lo tiene hasta cuando el pedido es sumiso y cortés; quizás entonces es cuando más se siente la amenaza. De

hecho, la amenaza es la premisa de todo el asunto. Los indigentes deberían robarnos y matarnos, si tuvieran la dignidad y el arrojo necesarios.

Esta mañana, en una esquina de La Candelaria, una mendiga me abordó ofreciéndome en venta algo que tenía entre las dos manos, un animal. Me detuve a mirar creyendo que era un perrito, pero era un pájaro, un pájaro chico, como un gorrión, en mal estado, con las plumas despeinadas. Tenía el color de los gorriones pero con el pico demasiado largo.



—Mire qué bonito.

Negué con un balbuceo y algo de asco. Ella insistió:

—Déme una moneda y se lo doy.

Entonces, ya repuesto de la sorpresa, respondí en forma más articulada:

—No, muchas gracias; no tendría dónde meterlo.

Entre paréntesis, después se me ocurrió que podría haberlo adquirido para soltarlo. En el momento, tuve como un relámpago de pensamientos agolpados con imágenes del hotel, el aeropuerto, el avión, conmigo ocultando el pájaro, etc., como una pesadilla instantánea).

Seguí mi camino, pero la mujer se puso a mi lado:

—Le agradezco que por lo menos me haya respondido con amabilidad. Otros se dan vuelta sin decir nada, o dicen "¡Fuera, loca!" Yo también soy un ser humano, sólo que he tenido la desgracia de vivir toda la vida en la calle.

Era una mujer joven, bastante linda, y no demasiado mal vestida, aunque era evidente que era habi-