

Historias en el aire

Gentes y hechos de la aviación en Antioquia

MARIO ESCOBAR VELÁSQUEZ

Editorial Eafit, Medellín, 2017, 231 pp.

LA INICIATIVA de conformar una colección con nombre propio, con el fin de reunir los libros escritos por Mario Escobar Velásquez, publicados algunos en vida y otros, como este, después de su muerte, atiende a un acto de reconocimiento y de justicia. Reconocimiento a una vida dedicada a la escritura, justo cuando se cumplen diez años de su muerte; justicia con la parte de su obra que aún está inédita, pues merecía ver la luz desde hace mucho tiempo.

Mario tenía al lado de su escritorio un anaquele con sus libros empastados por él mismo, a la espera de una oportunidad editorial. Era el recurso para sentir que los terminaba definitivamente y así poder emprender un nuevo proyecto de escritura, casi siempre novelas, aunque también son memorables muchos de sus cuentos: “Con sabor a fierro”, por ejemplo, es uno de los mejores que se han escrito sobre la violencia en Colombia, entre muchos otros de factura impecable, poderosos. Así mismo, son inolvidables sus relatos sobre animales: *Marimonda*, *Historias del bosque hondo*, *En las lindes del monte* e *Historias de animales*.

Mario Escobar nació en Támesis (Antioquia) en 1928 y murió en Medellín en 2007. Amaba la vida, la belleza, estudiar, investigar, pero sobre todo escribir. Decía, palabras más, palabras menos: “En la vida puedes perderlo todo, amigos, amores, bienes, pero la escritura nunca te va a abandonar, siempre estará contigo”. Esa era su razón de ser, fuente de felicidad y de angustia por tener que atender otros asuntos que le robaban el tiempo para dedicarse a su oficio.

Aceptó tareas por encargo, inevitables por demás en una labor que no es generosa con quienes se le entregan. Para la Asociación de Agricultores y Ganaderos de Urabá (Augura) escribió *Urabá en hechos y en gentes: 1504-1980*, investigación que luego plasmó en una de sus mejores novelas: *Muy caribe está*. El ejercicio de leer ambos libros es bien interesante, porque deja

ver toda la urdimbre de la narración y la creación de los personajes partiendo de hechos reales.

También por encargo, gracias a la iniciativa de Transportes Aéreos Mercantiles Panamericanos (Tampa), surgió el libro motivo de esta reseña: una crónica sobre el origen de la aviación en Colombia. Sin embargo, nunca se publicó. No se sabe por qué.

Resaltan especialmente en este libro las semblanzas de los pioneros, de los hombres que acompañaron e impulsaron un sueño que se hizo realidad: la aviación en Antioquia y en el país, cuando nadie creía en tal empresa. Y valen la pena, no solo porque muchos de ellos han sido injustamente olvidados, sino porque el escritor va más allá de la sola investigación de hechos y datos; ahonda en sus cataduras humanas con las dotes del novelista, con pericia y mirada aguda. Los analiza y los pone a andar de nuevo, pese a que la mayoría de ellos ya murieron. Desfilan por sus páginas Guillermo Echavarría Misas, promotor y fundador de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA), primera de este tipo en Colombia, creada en 1919 y operada con hidroaviones que acuatizaban en el río Magdalena, en los puertos fluviales de Cartagena y Barranquilla; Gonzalo Mejía, creador de la aerolínea Urabá-Medellín Central Airways (Umca), empresa que, tal como reza su nombre, unió a Medellín con Urabá y Centroamérica, entre otras muchas iniciativas que surgieron producto de su liderazgo, como la carretera al mar por la que luchó durante treinta años, la fundación de Cine Colombia y la ampliación del Aeropuerto Olaya Herrera; el capitán Juan H. White, fundador de Aerovías Pilotos Asociados (Avispa) junto con otros tres socios, entre ellos Jaime Castro, creador este último de Cessnyca y quien además coadyuvó en la apertura de rutas hacia el Pacífico, como Nuquí, Cupica, Bahía Solano y Quibdó, entre otras; el capitán José Ignacio Ossa, creador de la primera escuela de aviación, la Escuela Popular Antioqueña de Aviación (Espada), quien además toma la voz en esta crónica para narrar sobre los avatares de esta escuela y el surgimiento de pilotos formados por primera vez en el país; por último, retrata a don Luis

H. Coulson, promotor de una empresa inicialmente carguera y luego de aviación comercial: la Sociedad Aero-náutica de Medellín (SAM), y a su hijo Jorge, quien junto con su padre fundó las Aerolíneas Centrales de Colombia (Aces) y la ya mencionada Tampa.

Aparece también en esta crónica, además del narrador, el maestro. Deja ver cuántas preguntas tuvo durante la investigación y cómo se las respondió para luego explicarlas, desde las más técnicas (cómo se logra que un avión vuele, cargando con su estructura metálica y con montones de pasajeros), hasta las que parecen obvias pero nadie se cuestiona, como el olor de las mulas de los arrieros:

Por el camino, atrás suyo, cuando pasaban, quedaba una ancha impronta de fatiga que se olía, áspera. Se componía de ácidos lácticos sedimentados de la energía que los músculos queman, que la sangre deposita en la orina y que esta desaloja. Sal de los sudores. Metano de los vientres, que escapa a cada esfuerzo máximo, y que estampida como un pistoletazo. Quien la recogió con sus narices a esa impronta larga no la olvida. Es la fatiga, que se queda sobre el camino como otro camino, un rato, rezagada. (p. 80)

La indagación produce sus frutos en un relato que casi parece de aventuras, por lo ameno y por las historias que, aunque parezcan increíbles, realmente sucedieron. Bastan dos ejemplos: eran tan osados los pioneros de la aviación en Colombia, que incluso fueron capaces de recargar con gasolina los aviones en pleno vuelo; o de suplir carencias con ingenio, como cuando remediaban la falta de una estación meteorológica con la ayuda de un viejito residente en La Pintada que aprendió a calcular la altura de las nubes para avisar si era o no viable volar cada día. Amén de los datos curiosos, pertenecientes a la época de los sucesos narrados. Por ejemplo, es increíble que la CCNA,

una de las compañías dispuestas a emplear el avión para la paz y el progreso, para unir y no desunir, se fundó en Colombia, con capital netamente antioqueño y por gentes antioqueñas en su totalidad. Fue de las primeras, si no la pionera. (p. 25)

RESEÑAS		MEMORIAS
Y recordar —o aprender— que el avión no solo fue inventado por los hermanos Wilbur y Orville Wright, sino también por Alberto Santos Dumont, quien hizo lo propio casi al mismo tiempo, con solo dos años de diferencia, sin que los unos se enteraran de la invención del otro. A través de la lectura desfila la geografía de Colombia; se va tejiendo mientras se describe el proceso de apertura de las distintas rutas aéreas, las primeras teniendo como base el río Magdalena y las otras a medida que se perfeccionaban las máquinas y se construían los primeros aeropuertos. El lector contempla cómo el país se fue intercomunicando hasta ampliar sus horizontes hacia el resto del mundo. Con su estilo característico, el escritor no solo nos narra la historia de la aviación en Colombia sino igualmente otros hechos relacionados, como la crónica de los arrieros y sus bestias, embellecida —además de su lenguaje— con referencias literarias, así como también la construcción de la carretera al mar: En el flanco violento, ya a pique, de la montaña, se ve aún, desde el avión, a trechos, el trazo de ese camino. Está en donde no copó la carretera, tullida en el avanzar de muchos años después. Parece la huella cicatrizada de machetazos monstruosos: delgada. Se aferra de la escarpa brava para no caerse. Se aferra empecinada como con anillos de culebra y —ciertamente— serpea a ratos como una boa partida. (p. 78) Se aúnan las dotes del observador, el investigador y el escritor en esta crónica que hace parte de la iniciativa de Claudia Ivonne Giraldo, directora de la Editorial Eafit, de quien surgió la idea de crear la Biblioteca Mario Escobar Velásquez, en un trabajo conjunto con la fundación que lleva el nombre del escritor y las editoriales Hilo de Plata y Sílabas Editores, colección mediante la cual se logró la reedición de tres novelas del autor (<i>Cuando pase el ánima sola</i>, <i>Canto rodado</i> y <i>Un hombre llamado Todero</i>) y la publicación de este libro —hasta ahora inédito—, bellamente editado, con fotos de la época, en blanco y negro. Es el inicio de un empeño que	busca reunir toda la obra del escritor para el placer de sus lectores. Emma Lucía Ardila	