

*Gentes y hechos  
de la aviación  
en Antioquia*

MARIO ESCOBAR VELÁSQUEZ



Escobar Velásquez, Mario, 1928-2007

Gentes y hechos de la aviación en Antioquia / Mario Escobar Velásquez. – Medellín: Editorial EAFIT, 2017.

234 p.; 23 cm. -- (Biblioteca Mario Escobar Velásquez)

ISBN 978-958-720-433-9

1. Aviación – Historia – Antioquia, Colombia. I. Tít. II. Serie.

387.786126 cd 21 ed.

E746

Universidad EAFIT - Centro Cultural Biblioteca Luis Echavarría Villegas

### *Gentes y hechos de la aviación en Antioquia*

Primera edición en la Biblioteca Mario Escobar Velásquez: junio de 2017

© Fundación Mario Escobar Velásquez

© Editorial EAFIT

Carrera 49 No.7 Sur-50

Tel. 261 95 23, Medellín

<http://www.eafit.edu.co/fondoeditorial>

Correo electrónico: [fonedit@eafit.edu.co](mailto:fonedit@eafit.edu.co)

ISBN: 978-958-720-433-9

Editores: Claudia Ivonne Giraldo y Felipe Restrepo David

Diseño y diagramación: Alina Giraldo Yepes

Ex-libris: Santiago Orozco Duque

Prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio o con cualquier propósito, sin la autorización escrita de la editorial

Universidad EAFIT | Vigilada Mineducación Reconocimiento como Universidad: Decreto Número 759, del 6 de mayo de 1971, de la Presidencia de la República de Colombia. Reconocimiento personería jurídica: Número 75, del 28 de junio de 1960, expedida por la Gobernación de Antioquia. Acreditada institucionalmente por el Ministerio de Educación Nacional, mediante Resolución 1680 del 16 de marzo de 2010.

Editado en Medellín, Colombia

## Nota editorial

Hay narradores cuya apuesta por el decir va más allá de los giros lingüísticos y de las preferencias por ciertas metáforas, incluso, adjetivos o verbos. Quieren dejar en su escritura hasta la huella de su respiración; mostrar cómo fluyen en sus construcciones, sin ocultar sus terquedades y obsesiones (que también pueden ser maneras del refluir). Este volumen inédito de la Biblioteca Mario Escobar Velásquez, dedicado a los hechos y personajes de los inicios de la aviación en Antioquia, quiere, sobre todo, respetar esa respiración. Antes que divulgación y exposición, lo que se encuentra en estas páginas es una narración muy personal, una forma de mirar. Poco se intervino el manuscrito: solo se actualizó la ortografía, se unificaron datos y fechas que presentaban alguna ambigüedad y se corrigieron errores de digitación.



## Agradecimientos

Al capitán Guillermo Jaramillo se le debe la existencia de este libro: fue quien lo sugirió y quien estableció contactos con la línea aérea carguera TAMPA para que lo patrocinara. A él nuestro agradecimiento, y a TAMPA, muy especiales. Contertulios, igualmente, Alberto Jiménez, el connotado *Culebro* y el Capitán Ignacio Ossa, colaboraron inmensamente en más de muchos sentidos con informaciones y sugerencias. A ellos nuestro agradecimiento muy profundo.

A doña Margoth Uribe de Echavarría van iguales nuestros agradecimientos. Ella nos suministró muchas informaciones sobre su padre, don Guillermo Echavarría.

También debemos agradecimientos al doctor Héctor Mejía Restrepo, quien nos permitió insertar una semblanza suya muy atinada sobre don Gonzalo Mejía. De su libro, *Gonzalo Mejía, 50 años de Antioquia*, que ha agotado dos ediciones y es excelente, tomamos muchos datos sobre el destacado hombre público.

Debemos agradecer también al excelente, desinteresado, colaborador amigo Jorge López. Él nos suministró muchos datos sobre don Luis H. Coulson y sobre don Jorge Coulson.

Y al hermano de Pedro Gerardo Ramírez, uno de los pilotos que cumplió con Hugo Molina el relevo de la tripulación cuando

el secuestro del avión de SAM. Nos suministró muchos datos, y la prensa que narró la odisea. A él nuestros agradecimientos.

*Mario Escobar Velásquez*

# Contenido

Presentación	
De Mario, este libro. <i>Juan Luis Mejía Arango</i> .....	9
Introducción.....	15
La Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA) .....	25
<i>Semblanzas</i>	
Guillermo Echavarría Misas .....	35
Los viajes aéreos de antes.....	43
Una subsidiaria de SCADTA: LIADCA .....	43
<i>Semblanzas</i>	
La vida heroica de don Gonzalo Mejía.....	51
<i>Semblanzas</i>	
El Aeropuerto Olaya Herrera y el cantante Carlos Gardel..	91
<i>Semblanzas</i>	
El Capitán Juan H. Whitte.....	103

## *Semblanzas*

Escuela ESPADA (Escuela Popular Antioqueña de Aviación) y su fundador J. Ignacio Ossa .....	105
---	-----

### ESPADA

Introducción .....	111
Antecedentes. Aeroclub Medellín S.A. ....	111
El nombre de ESPADA. Seguros .....	128
Condiciones de ESPADA en el momento de iniciar operaciones .....	130
Un secuestro “de película” .....	133

## *Semblanzas*

Jaime Castro y CESSNYCA .....	145
-------------------------------	-----

## *Semblanzas*

La patrulla aérea colombiana-Antioquia .....	151
--	-----

## *Semblanzas*

Capitán Alberto Jiménez, alias <i>El Culebro</i> .....	159
--	-----

## *Semblanzas*

Don Luis H. Coulson, un prolífico creador de empresas .....	189
--	-----

## *Semblanzas*

Jorge Coulson R. ....	203
-----------------------	-----

TAMPA o la pujanza .....	215
--------------------------	-----

Las tertulias vespertinas en el Olaya Herrera.....	227
--	-----

Bibliografía.....	231
-------------------	-----



## De Mario, este libro

Mario Escobar Velásquez dejó publicados una veintena de libros y se sabe que tiene inéditos otros tantos. Este, que hoy ofrecemos como una feliz primicia, es uno de los que no vio publicados en vida. Hemos puesto en él todo el cuidado editorial, el cariño y el respeto que su vida, su obra y su persona nos merecen. Se trata de una deliciosa crónica de la aventura de la aviación en Antioquia, de sus gentes y sus hechos, que se lee casi como una novela, pues tales fueron los riesgos de los protagonistas de esta historia que hay momentos en los que realmente enfrentan el vértigo del abismo y la incertidumbre de quien apuesta el todo por el todo, contado en una muy engranada dramaturgia de comedia, angustia y saltos al vacío (incluso en su sentido literal).

Este libro, no obstante, marcado con su inconfundible impronta que lo define como uno de los grandes de nuestra literatura antioqueña, fue escrito por encargo. Tal vez pocos escritores se hayan librado de aceptar trabajos que les permitan recibir una paga para poder dedicarse a los libros cuyo origen se halla solo en su deseo e imaginación. Se lo encargó la empresa TAMPA (Transportes Aéreos Mercantiles Panamericanos) con el objetivo de celebrar una efeméride. Pero nunca lo publicaron, no sabemos la razón.

Juicioso, debió haber comenzado el proyecto con algún entusiasmo; podemos imaginarlo sumergido en una ávida investigación,

a la pesca del dato preciso, del nombre exacto, yendo de aquí para allá, de biblioteca en biblioteca, a la antigua y con su manera de bregarle a todo, reciamente. Pronto se apasionará con la historia, la hará suya y no podrá soltarla a pesar de los llamados del reino de *Thulé*, del pájaro al que mirará por horas desde su ventana en el ático de la casa de Manrique en donde residió durante sus últimos años, la mirada perdida y a su lado la taza de café espeso y frío, como le gustaba.

Empresario, negociante y viajero por estas tierras como fue, le quedó fácil imaginar y recrear las luchas, negociaciones y fracasos de una actividad que comenzó en 1919 con don Guillermo Echavarría Misas y la empresa CCNA (Compañía Colombiana de Navegación Aérea). Las máquinas, de las que sabía mucho, no le eran ajenas, tampoco los ríos, montañas y selvas por los que los primeros aviones –libélulas– debieron desplegar las alas. El escritor que era salió a ayudarlo a construir este libro al escritor contratado. Entre los dos lo escribieron y salieron reconciliados, amigos. Sabemos que quiso este libro, lo tenía entre sus afectos, y no lo consideró ni ilegítimo ni menor.

Si de algo supo Mario Escobar Velásquez fue de la gente. Sus personajes son honestos, creíbles, duros pero entrañables. Hasta puede adentrarse en el alma de los animales y dejarnos convencidos. Esa fue, tal vez, su gran sabiduría y también la causa de un descreimiento en el género humano que lo acompañó hasta el final de sus días. Quizás por ello mismo logra tratar a sus protagonistas con delicadeza e intuición y darnos una imagen cercana de gente que se fue hace tiempo de este mundo. Por eso, entre lo que más brilla de este libro son esos retratos de Mario, llamados “semblanzas” por él mismo: no es que desnude a sus personajes históricos, de carne y hueso, es que logra mostrar de

qué están hechos, y entregarlos enteros y palpitantes para que los acompañemos en esas aventuras, que también revelan mucho de nostalgias y dolores, no solo de hazañas y celebraciones. *Gentes y hechos de la aviación en Antioquia*, no es exagerado decirlo, da un paso adelante en ese ideal que es la obra completa de un escritor: poder presenciar hasta los más sutiles contornos de una vida que fue ella misma una literatura toda.

*Juan Luis Mejía Arango*



*Gentes y hechos  
de la aviación  
en Antioquia*



## Introducción

Volar fue, desde el siempre más antiguo del hombre, una incontrolable ambición de su especie. Los ángeles, criaturas de ensueño que tenían el cuerpo humano y unas alas enormes y poderosas, eran, si no una corporeización de ese deseo, cuando menos una inspiración. Y eran igualmente un acicate, así el vuelo fuera cosa que los dioses se habían arrogado para su exclusividad, y tal vez por lo mismo. Las cosas de los dioses han sido siempre del interés primario del hombre. En la *Ilíada* uno lee de los carros voladores que algunos dioses usaban, tirados obviamente por caballos mucho más ligeros que el viento, y alados. Eso les permitía una rapidez de transporte que ningún hombre lograba, atado a caballos sin alas, o a naves impulsadas por el viento, o a las corrientes fluviales o marítimas.

Para el hombre era indudable que el vuelo acortaba las distancias y reducía el tiempo. Eso se lo probaban, inmemorialmente y reiteradamente, las palomas mensajeras, que cumplían en medias horas las distancias que a un caballo, galopando empecinado por el acoso de la espuela o del látigo, le llevaba el día entero. El ave llegaba a su palomar sin muestras visibles de cansancio, pero el caballo llegaba exhausto, o reventaba en el camino. Pero, más que eso, la casi ingravidez que se lograría al ir moviéndose por entre la sutileza de la materia del aire era todavía una motivación más fuerte

que la distancia acortada. La liviandad del cuerpo sería la agilidad: algo del espíritu. La comodidad del cuerpo supondría también una dote de los dioses: ir a caballo, o en carro por caminos malos, maltrataba. Era claro que los dioses iban por el aire, desdeñando la tierra con polvos y pantanos y pedruscos, y la uña dura de la bestia que repercutía en los órganos internos.

El sol era uno de los dioses e iba en su carro. La leyenda decía que Faetón, en alguna vez, se robó a ese carro y acabó, embriagado de éter, de luz y de velocidad, por volcarlo. La leyenda resumía no solamente el deseo del vuelo, sino también la divinidad que se anexaba a él. También la aparente imposibilidad de que el ser humano lograra esa virtud de ángeles. Faetón no había sido meramente humano, sino mitad. La otra parte era divina. Semidiós, hijo de mujer terrestre y dios. El vuelco que tuvo probó durante milenios a la humanidad que para volar como los ángeles, o guiar un carro de los dioses, se requería de la enteridad del dios. No bastaba con la mitad. Y todo científico se permitía afirmar, contundente como un garrote, que nunca se volaría en una máquina más pesada que el aire, ni en otra ninguna que también sería imposible.

Los poetas, antes de este ahora convulsionado en que pululan, eran, por el respeto que inspiraban, igualmente casi semidioses. Sus cantos eran de algún modo la parla de los dioses que salía de sus bocas y de sus plumas escritoras. Aunque fueran hijos de mortales, tenían algo de los dioses: la inspiración. Y por eso, como Faetón, volaban en los lomos de un caballo volador, y era Pegaso ese caballo. Escribir la poesía que parecía asunto divino era cabalgarlo. Es decir que el don inefable del canto se acompañaba de lo inefable del vuelo en un caballo de ensueño, que ya se querrían para sí los poderosos de la tierra.

Todos los libros que desde la más remota antigüedad produjo el hombre antiguo están llenos del prodigio del vuelo, suponiéndolo



una realidad posible para el hombre, pero en el sueño. El *Ramayana*, que traduce algo así como las aventuras de Rama, que es épico y religioso, dice, según la memoria infantil de este que escribe y que no olvida, que Rama, desde un carro volador, luchaba con otros carros enemigos, y les disparaba flechas que tenían la potencia de una granada de artillería de las de hoy. Flechas múltiples, como balas salidas de una ametralladora. Parecería que Valmiki, el presunto autor del libro, hubiera previsto las posibilidades trágicas del vuelo y la capacidad destructora que supondría el atacar desde el aire. Lo cual era terrible, desde siempre, porque demostraría, a priori de cuatro mil años anteriores, el afán destructor de la especie humana.

Tanto más terrible sería, sin dudas, el que Valmiki hubiera escrito recordando asuntos que la humanidad, al destruirse en alguna vez anterior, hubo olvidado colectivamente, en su destrucción, y que sólo el autor recordó, o leyó en algún recobrado palimpsesto. Rama era, en el poema, una de las encarnaciones de Visnú, y Valmiki existió en el siglo quinto antes de Jesucristo. Es decir, hace dos mil quinientos años. Pero él narraba por escrito, en idioma sánscrito, leyendas y memorias de una antigüedad mucho mayor, que no se ha podido precisar jamás.

La *Ilíada* dice en repetidas veces de los dioses que venían volando al palenque de las lides en sus carros voladores. Tomaban partido en las disputas de los hijos de los hombres, y luchaban contra ellos, o por ellos. O llegaban por sus propios medios, aéreos, voladores como Mercurio, que tenía alas en las sandalias, uncidas a los talones.

Y la *Biblia* nos narra de Elías, que fue “*arrebataado*” por un carro de fuego, volador. De Elías se supone que vive aún, en algún empíreo inimaginable, porque el libro sacro no dice de su regreso a la tierra de aflicciones. Elías vivió su aventura hace dos mil novecientos años.

Y desde Creta, cuna de una civilización portentosa, Dédalo y su hijo lograron escapar de un laberinto sin más escape que el aéreo, luego de fabricarse unas alas enormes que se ingeniaron a partir de tendones y plumas de gallina, unidas con cera a una armazón frágil, atada a los brazos con correas. Así ascendieron. La edad sensata del padre no le toleró la embriaguez del vuelo, pero Ícaro, el joven, sí que la sufrió. Y así, borracho de liviandad, de azul, de aire que atravesaba alígero, se acercó tantísimo al astro rey que su calor fundió la cera que unía a las plumas. Ícaro se desplomó desde las vertiginosas alturas reservadas a los dioses, y se sumergió en otra profundidad azul y negra: la del mar Mediterráneo.

La fábula parece escrita por los dioses, celosos de su don. Parecería una advertencia de castigos para quienes osen hallar y hollar el techo de la tierra, camino reservado a los dioses, a los ángeles y a los pájaros. Y a las nubes, esos continentes voladores.

Esas leyendas, y los dibujos o esculturas que dicen de carros voladores no fueron, ciertamente, extrañas en América. En la moderna ciudad de México se puede observar en el museo principal una pintura antigua que representa a Quetzalcóatl, una divinidad que vuela en una nave que tiene alas, y que según las leyendas descendió de los astros a estar con los hombres.

Para la época de estas fábulas, el hombre, que ha sido desde siempre un envidiador de los poderes de otros seres, había ya esclavizado al de cuatro patas, incapaz de transportar grandes cargas sobre su espalda, o de ir tan rápido como el caballo es de ir, y tan lejanamente, adueñándose de él. Si no podía homologarlo al equino, lo domeñaba. Yendo sobre él fue tan rápido como él, y tan lueñemente. Pero ese sueño de ser hombre y caballo estaba representado desde mucho antes en el centauro, poderosa criatura con torso humano y cerebro y manos de hombre incrustados bellamente en el cuerpo del animal. El centauro fue un anticipo del dominio sobre la bestia.

Las fábulas dichas fueron también un anticipo. Se manifestó en muchas épocas, de diversas maneras. Una de las más recientes en las plumas dibujadoras de Leonardo da Vinci, un genio multifacético, que previó el paracaídas antes del vuelo humano, antes de la necesidad de caer protegidamente desde un aparato que se hubiera elevado sobre las nubes, sobre la gravedad terrestre, sobre el aire liviano. Y que dibujó las aspas giratorias de un autogiro o helicóptero antes del motor poderoso capaz de elevarlas. Cuando se fantasea un poco con esas cosas perturbadoras se puede con facilidad caer en la conclusión de que el hombre es capaz de prever su futuro. En algún modo es así. Cada inventor pudo prever. Cada constructor previó.

Pero también, por el tiempo de las fabulaciones, había el hombre envidiado los caminos de agua del pez y de la ballena, que eran rectos, sin altibajos, si se quería, sin vueltas como los caminos terrestres. Lentos y arduos, éstos, los caminos terrestres, con montañas atravesadas y ríos atravesados y bosques o desiertos atravesados. Y por eso el hombre, envidiador de las cosas de los otros, se había inventado ballenas de madera que le permitieron ir por las planicies del mar, caboteando, llevado del aire movido que se llama viento. Es decir que, para el tiempo de la fábula de Ícaro, el hombre ya dominaba en la tierra, y dominaba en el agua. Pero el aire le seguía siendo el espacio ilimitado de los dioses y de las criaturas con alas. Por él solamente lograba volar con la imaginación.

Su ciencia en asuntos de aves y de vuelos no era demasiada. Suponía que el vuelo era asunto de plumas. Salvo éstas, las plumas del ave, ignoraba todo. Ignoraba el esqueleto de huesos huecos, para la liviandad y la fortaleza. Ignoraba los vigorosos músculos que, asentados desde una quilla exclusiva de las aves, movían las alas. Ignoraba el corazón desaforado de los plumíferos. Desconocía la temperatura tan alta que es de su uso, y a su metabolismo acelerado.

Ignoraba lo sustancial de un pelícano, por ejemplo, que incluidas plumas e incluido pico e incluidas patas, pesa apenas seiscientos cincuenta gramos. Pero que los músculos que mueven a esos pocos gramos son cinco veces más pesados: esa relación insospechada era la clave del vuelo. De ahí que pudiera imitar con maderos a la ballena, incluso en la desmesura de su volumen y tamaño, y domeñar al bagual, pero que el aire se le resistiera.

Por siglos y siglos después de la fábula cretense el cielo seguiríale siendo vedado al hombre. Muchos, en épocas distintas, creyendo una realidad el mito de Ícaro y Dédalo, se fabricaron alas que pretendieron mover con los brazos. Llenos de una fe angélica se lanzaron desde torres, atalayas, precipicios. A todos les fue nefasta la aventura. La historia ha recogido a muchos de los nombres de esos osados. Los más murieron en el intento. Los menos se hicieron añicos la osamenta. Porque volar no era únicamente asunto de alas, sino de una fuerza enorme capaz de moverlas con la velocidad suficiente y el impulso adecuado.

Solamente cuando el motor de combustión interna hizo su aparición pudo el hombre saber que su sueño iba ya siendo realizable. Él le daría a las alas la velocidad necesaria para sostenerse en la delgadez del aire. Y entendió con mucha rapidez, corriendo en los automóviles que el motor de gasolina permitió, que con la velocidad con que se lo recorra el aire “se endurece”, más duro y sólido mientras mayor la velocidad. Mientras más velocidad más densidad cobra la sustancia que respiramos, y entonces hay una mucha mayor capacidad de sustentación. Eso le hizo entender que las alas no tendrían que moverse, sino que serían una sustentación en el aire duro. Se tendrían en él como un pie en una superficie dura.

Como en el caso de muchos otros inventos que se han dado simultáneos en la tierra, y por hombres distintos, igual que si la idea estuviera flotando y algunos la captaran (como en el caso del

teléfono y de la televisión, para no citar sino a esos dos, el avión fue inventado no solamente por los hermanos Wright, en Norteamérica, sino también por el brasileño Alberto Santos Dumont, que residía en París). Entre el primer vuelo dirigido y controlado de los norteamericanos y el primero homologado del brasileño, mediaron dos años. Pero en esa época descomunicada, el brasileño no tuvo noticia ninguna de los norteamericanos. Él y ellos autónomos en su invención. Estamos diciendo de la invención de un aparato más pesado que el aire, y autónomo de movimientos. Porque lo que es un dirigible liviano, inflado de gases de muy poca densidad, munido de un motor, ya había sido experimentado por el brasileño, como el primero.

Antes de que los norteamericanos volaran impulsados por el motor de gasolina, Santos Dumont, también impulsado del motor, lo había hecho en un globo inflado con gas, y movido de hélice conectada al motor. Con ese aparato, que tuvo seis antecesores, cada uno mejorado sobre el anterior, ganó en Europa premios de mucha importancia. Sin embargo, luego de haber llegado con esos aerostatos al tope de las posibilidades, entendió que no era ese el camino para domeñar el aire. Se requería de aparatos de mucha mayor flexibilidad y capacidad de maniobra, que solamente lograría si se sostenían sobre alas y tenían un timón para los cambios de dirección, y para el ascenso y el descenso. Fue entonces cuando decidió encaminar a sus afanes por el aeroplano en sí. Ya hemos dicho que logró su propósito, el mismo de los norteamericanos, apenas a dos años de ellos, y sin tener conocimiento de los antecesores.

Santos Dumont es un gran olvidado.

Empero, tanto los norteamericanos como Santos Dumont se inspiraron, para el diseño del cuerpo del avión al cual se le adaptaría un motor, en un planeador que desde 1896 había diseñado en Alemania Otto Lilienthal. Con ese aparato el alemán consiguió efectuar algunos vuelos controlados. En el último de ellos se

mató. Sin embargo, su invención de un cuerpo que asemejaba en algo al de un pájaro, con una cola y timones, fue un gran avance que utilizaron sus seguidores. La historia de toda ciencia y de todo arte ha sido siempre una historia de aportes de muchísimos. Arte y ciencia son acumulaciones. La capacidad que tiene el hombre de comunicarse y de recibir conocimientos, bien en las aulas, o bien por medio de los libros, es lo que ha permitido a la especie hombre dominar sobre la tierra. Ese milagro –pues manifiestamente lo es– se debe al lenguaje. Tanto al oral como al escrito, pero especialmente a éste. Ciencia y técnica son transmisiones, son herencias. A su caudal inmenso algunos aportan gotas o algo más, pero al cuerpo principal se lo encontró ya estructurado. En cada una de sus manifestaciones esto ha sido tan perceptible que se ha vuelto axioma. A medida que el caudal de conocimientos crece, su desarrollo se acelera. Todo principio es, pues, necesariamente, lento: porque necesita acumular los logros de muchísimos.

La única ventaja, que éticamente es discutible, que las guerras han aportado a la humanidad, ha sido la de mejorar en tiempos muy reducidos lo que de otros modos pacíficos hubiera tardado veintenas de años. Los gobiernos empeñados en las contiendas asesinas, y entonces sí, y en su afán de apañar con la victoria, destinan ingentes cantidades de esfuerzos de hombres capaces, agrupados, y dotados de los dineros suficientes para las investigaciones, al afinamiento, acrecimiento y mejoramiento de lo que está en embrión y que básicamente puede ser dedicado a la destrucción del enemigo.

El aeroplano no ha sido ajeno a esta condición. Cuando la Primera Guerra Mundial asomaba su faz de calavera, ya los gobiernos conocían las posibles y terribles ventajas del avión. Un aparato capaz de penetrar en territorio enemigo por el aire, en donde las fronteras son ilimites y difícilmente protegidas. Primero para tener observaciones sobre movimientos de tropas y de artillería, y después, como en la Segunda Guerra Mundial, para llevar la

destrucción y la muerte a las ciudades del interior. Así se dedicaron los gobiernos a mejorar el invento de Santos Dumont y de los dos hermanos norteamericanos, que era también el sueño de Dédalo, y de Leonardo da Vinci, y de Otto Lilienthal. Obsérvese, de paso, la nacionalidad variada de los inventores.

En esa primera contienda mundial el avión era todavía algo rudimentario. Sin embargo, los cielos de Flandes y Francia y luego de la vencida Alemania soportaron combates aéreos en aparatos frágiles, de escasa capacidad de transporte, que tenían, en el mejor de los casos, dos plazas. Con todo, cuando la destrucción y la muerte plegaron la negrura infame de sus alas, se dio como cierto que el aparato volador que era, repetimos, algo endeble, con un motor inseguro, y poco confiable en todo sentido, sería el acortador de distancias y que serviría mejor a los pueblos uniéndolos que destruyéndolos. Se había desarrollado como biplano, sobre una armazón de madera recubierta de tela impermeable, y las riostras y los tensores eran de alambre. Las gasolinas usadas en los motores de escasa potencia carecían de refinamientos. El avión de entonces era tosco, inseguro, e inadecuado para el transporte.

Con todo, las naciones vencedoras, nada más apagado el eco del último disparo, se dispusieron a emplearlo para la paz. Casi simultáneas se formaron en el mundo algunas pocas compañías para el transporte por el aire. Hombres y mercancías irían por él más rápidamente.

Una de ellas se fundó en Antioquia.

Cuando la Primera Guerra Mundial acabó su cosecha horrible de víctimas y dejó atrás de sí más destrucciones que diez millones de huracanes, el avión no se había hecho culpable de su cuota de destrucciones. Había servido, precariamente, de observador, desde sus cielos bajos, de movimientos de tropas y de artillería, del estar de las trincheras, y aún de algunos bizarros combates con

sus homólogos enemigos. Primero fueron los aviones observadores desarmados, pero no se tardó en dotárseles de ametralladoras. Desde abajo, desde las trincheras de los campos de Flandes, escenario de más de muchísimas guerras, se les veía maniobrar en la justa. Una justa que a veces terminaba con una larga cola de humo que seguía al aparato que iría a estrellarse, destrizando a una vida que apenas si se iniciaba. La seguían, a la justa, las voces roncadas de aliento que desde sus cuevas de tierra y lodo y sangre y miseria y piojos y mugre costrosa daban los soldados enflaquecidos. Alguna de esas cuadrillas de cuatro o cinco aparatos estuvo conformada por pilotos norteamericanos que se fueron a Francia para poner su gramo o sus baldados de sangre en la contienda.

Lo de destruir ciudades enteras desde el aire tardaría una veintena de años más, cuando el aceleradísimo desarrollo del avión permitiera asesinar con bombas a la población civil, so pretexto de destruir fábricas y vías de comunicación. Del invento atroz puede culparse a Hitler, que lo estrenó en una ciudad absolutamente indefensa que se llamó Guernica. Lo único bueno que quedó de ese genocidio despiadado fue un cuadro que perpetuó el horror, y lo pintó uno que se llamó Pablo Picasso. Pero el avión acabó con todo respeto por la vida de los seres de más allá de las trincheras. En realidad el avión acabó con estas, haciendo de la guerra algo total. Algo que involucró, como nunca antes, a las mujeres y a los niños y a los ancianos y a los mutilados de los hospitales y a las palomas de los parques y a las estatuas de los mismos. El hombre, es sabido, es la única bestia que se combate a sí misma, se destruye, secuestra, expolia. Esa vergüenza conlleva, al lado de los logros arquitectónicos, científicos, culturales, misericordiosos. Algún día, que verán los hijos de nuestros hijos, tal vez la especie sea sólo lo mejor y haya dejado lo cavernario que todavía lo acompaña.