

Un pequeño mareo

interrumpió los quehaceres de la oficina a la 1:20 p.m. del 25 de enero. En efecto, al mirar el plano de un C-130 parqueado frente a mi oficina observé un balanceo de movimiento telúrico que más tarde sería reportado en los medios de comunicación como un terremoto, cuyo epicentro según las primeras informaciones estaba en Armenia y Pereira, que acababa de provocar daños considerables.

ENSEÑANZAS DE UN DESASTRE

UNO DE LOS ENCARGADOS DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA DE COORDINAR LAS OPERACIONES EN ARMENIA, NARRA LAS SITUACIONES VIVIDAS DURANTE EL TIEMPO QUE DURO SU LABOR.

Por • Teniente Coronel Francisco L. Bedoya Quintero

Al día siguiente, el Comando de Catam me ordenó trasladarme a Armenia para reemplazar como coordinador de la Fuerza Aérea en las operaciones del aeropuerto de esta ciudad al Teniente Coronel César Rodríguez. Observé en él un rostro cansado, no había dormido y su voz era débil, producto de la fatiga; sin embargo, demostraba la energía suficiente para seguir adelante. Sin tregua, había trabajado por más de veinticuatro horas descargando alimentos, medicinas y equipo de rescate, y evacuando heridos desde Armenia hacia Santafé de Bogotá, Medellín y Cali, principalmente.

COMIENZA EL TRAJIN

Comenzó entonces una difícil tarea no sólo para mí, sino para el Teniente Coronel Diego Suárez, también asignado por la Fuerza Aérea Colombiana. La misión era tomar el mando operativo y el control sobre la torre del aeropuerto de Armenia.

Llegó el atardecer del martes 26; el personal para descargar los aviones se hacía insuficiente, los soldados y poli-





cías asignados para tal fin estaban exhaustos, pues llevaban casi treinta y seis horas de pie dedicados a los trabajos de la rampa; fue necesario improvisar carpas para el descanso obligado, antes de provocar un incidente.

Allí, todos los organismos de socorro transmitían órdenes dispersas, y las organizaciones eran paralelas. Mi primera misión, respaldada por el Comandante de Catam, era la de reunir a todas las organizaciones: Red de Solidaridad, Cruz Roja Colombiana, Ministerio de Salud, Defensa Civil Colombiana, Ejército Nacional, Policía Nacional y Aeronáutica Civil Colombiana, las cuales estaban en el aeropuerto, para asignarles funciones específicas, sacando de la rampa, con la valiosa ayuda de la Policía Militar; cuanto personaje oportunista quisiera aprovecharse de lo llegado.

A partir de ese momento se centralizó en una bodega del aeropuerto, de propiedad del Idema, todo el material de ayuda para que a su vez la red de solidaridad, como único responsable logístico de todo lo llegado, distribuyera a las otras organizaciones lo solicitado.

La Cruz Roja Colombiana, en coordinación con el Teniente Coronel Suárez y uno de sus representantes, controlaba el ingreso de los heridos que requerían ser evacuados. Sólo ingresaban a la rampa los vehículos que bajo mis órdenes procedían a evacuar los alimentos a los centros de acopio señalados por la Red de Solidaridad.

Aquel terreno de arduas batallas entre las diferentes organizaciones por apropiarse de la carga y liderar un protagonismo fue disminuyendo poco a poco, y se fue fomentando el trabajo coordinado y en grupo, bajo las órdenes de los dos oficiales de la Fuerza Aérea, asignados para tal fin. En la mañana del miércoles, el Teniente Coronel Suárez y yo hicimos el primer balance de la carga transportada desde que se abrió el puente aéreo entre Catam y Armenia, y nuestra cifra llegaba a unas cuatrocientas ochenta toneladas, independientemente de las que llegaban a otras ciudades aledañas, mientras que los orga-

nismos de socorro pedían por lo menos trescientas toneladas diarias de alimentos para soportar la emergencia. El traslado y la evacuación de heridos superaba ya las quinientas veinte personas, por lo que la Fuerza Aérea Colombiana estaba cumpliendo con metas que yo jamás había presenciado.

Por lo menos cada veinte minutos teníamos en la rampa del aeropuerto de Armenia un avión de la Fuerza Aérea Colombiana lleno de provisiones. Allí nos dimos cuenta de que ninguno había dormido, ni había previsto un sitio dónde dormir; los maletines con la ropa reposaban al lado de una silla en la estación de bomberos. La magnitud del desastre nos había **dopado**, dándonos fuerza para seguir adelante. Una silla y una mesa conformaron nuestro puesto de mando, muy cerca de la improvisada torre de control.

La magnitud del desastre nos había dopado, dándonos fuerza para seguir adelante.

NUEVAS DIFICULTADES

Pronto enfrentaríamos dos problemas que, a mi manera de ver, entorpecieron fundamentalmente la entrada rápida de los aviones de la Fuerza Aérea con ayuda para los damnificados. El primero era que no existía torre de control ni comunicaciones, indispensables para el control de las aeronaves, pues con el terremoto la torre de control y las instalaciones del aeropuerto fueron semidestruidas y debieron ser evacuadas; el segundo problema se suscitó con las aeronaves pequeñas y helicópteros que querían aportar su granito de arena transportando personajes de la vida pública.

Una cosa sí era clara para nosotros: si la Fuerza Aérea no operaba con agilidad, los alimentos iban a escasear. Entonces, requerimos establecer líneas de coordinación mucho más claras. Afortunadamente, a este magno esfuerzo se le sumó la orden presidencial, al manifestar que a la Fuerza Aérea Colombiana se le debía prestar todo el apoyo necesario.

Cansados por el trajín de una rampa encendida por los rayos del sol, decidimos comer algo y cambiarnos de ropa. Recuerdo que mi ducha fueron tres tarros de agua pequeños, que sólo alcanzaron para un **baño de gato**. Desde Santafé de Bogotá nos habían enviado comida caliente, hicimos entonces un alto en las labores por cerca de diez minutos.

Un nuevo problema tendríamos que afrontar: las largas colas de más de tres mil damnificados que querían ser





ENSEÑANZAS DE UN DESASTRE

evacuados. A ellos no les importaba pasar la noche en vela, con la esperanza de salir lo más pronto posible. El hambre, el sol y la lluvia empezaron a inquietarnos, hasta el punto de romper las mallas para ingresar e invadir la rampa. Con los aviones operando, esto era muy peligroso, y había que evitar cualquier accidente. La Policía Nacional, al mando del Brigadier General Aldemar Bedoya, muy eficientemente trasladó desde Santafé de Bogotá un contingente de antimotines. Para entonces, ya contábamos con la valiosa ayuda del director y del jefe de operaciones de la Aeronáutica Civil, quienes hombro a hombro trabajaron con nosotros las veinticuatro horas, dándonos el respaldo necesario para garantizar las operaciones. Por solicitud del doctor Huertas, Director de la Aeronáutica Civil, se contactó el préstamo de dos MD-83, de Avianca; dos F-27; dos RJ-100 de SAM; un DC-9 de Intercontinental de Aviación, y varios vuelos de la compañía Aces, para evacuar damnificados. Los ánimos disminuyeron, pero lo que era casi imposible de lograr se consiguió sacando, desde las cuatro de la tarde del miércoles, hasta las dos de la mañana del jueves, aproximadamente a mil doscientas personas con destino Santafé de Bogotá, Medellín y Cali.

Al salir del aeropuerto el jueves para establecer la cantidad de damnificados que íbamos a transportar, me encontré en la fila a tres señoras, una de las cuales la tarde anterior había dado a luz, y otras dos con bebés que no superaban los tres meses. Lamentablemente, debido a la inclemencia del tiempo los bebés se vieron afectados con neumonía, y se dispuso su traslado inmediato a Medellín. Pese a la rápida evacuación y a la gentil colaboración de la aerolínea Aces, que dispuso de un avión, el recién nacido falleció.

Sin duda alguna, un homenaje al sacrificio, la responsabilidad y la abnegación se les debe dar a los policías de Armenia, quienes, pese a que en su gran mayoría perdieron a sus padres, esposas o hijos, nunca abandonaron sus puestos de trabajo y, por el contrario, fueron nuestros más fieles colaboradores en las tareas de descargue, distribución, cuidado y orden en el aeropuerto de Armenia.

Muchas otras situaciones, que no cabe mencionar ahora, fueron presenciadas por nosotros durante la semana trágica que vivió el pueblo de Armenia. Pero puedo expresar el orgullo de ser colombiano y miembro de la Fuerza Aérea, por haber prestado un servicio incondicional en esta tragedia, y haber dejado en alto el nombre del Comando Aéreo de Transporte Militar, CATAM. Toda su gente, al igual que yo, vivimos experiencias similares, y aportamos todo de sí, para cumplir con el importante papel que tuvo la Fuerza Aérea Colombiana.