



RETAZOS AEREOS

BASE AEREA DE TRES ESQUINAS

Teniente Coronel ARMANDO URREGO B.

De Germán Olano se ha dicho que "Dejó todo para consagrarse a crear una Aviación Colombiana que fuera su orgullo". El mismo escribió: "Deseo dedicar mi vida, toda mi atención, todo mi entusiasmo incondicionalmente a la Aviación Colombiana con el firme propósito de contribuir eficazmente a la creación de un cuerpo de aviación puramente colombiano que honre al país".

Me inclino a pensar, que con el cierre de la Base Aérea de Tres Esquinas, la Fuerza Aérea Colombiana no ha sido fiel a este pensamiento de Germán Olano. El mismo doctor Enrique Olaya Herrera al crear la Aviación Militar compartía el pensamiento de Germán Olano de formar aviadores nacionales, organizar este ramo de la Defensa Nacional y de la Administración Pública con miras al posible progreso y desarrollo del país. En las frases anteriores se encuentra esculpida desde su iniciación la Misión Histórica asignada a la Fuerza Aérea, orientada y dirigida nada menos que por sus creadores y fundadores.

Hay hechos que la historia debe mantener y golpear en las mentes olvidadas de personas que son indiferentes a la creación y formación de las Instituciones Patrias, símbolos de la nacionalidad. Uno de estos hechos es el que voy a relatar con la autoridad y sen-

cillez de un noble Capitán compañero de los hombres del aire y forjador de la Historia Aérea Colombiana, quien aunque no impulsó las alas ni lució la insignia, sufrió y amó todos los pormenores y vivió con ella sucesos que lo hacen digno de recordar como uno de aquellos héroes olvidados: se llama Capitán Diego Muñoz R.

En un día de diciembre de 1934 se reunieron en la Dirección General de Aviación (DIRGENAV) el entonces Director Capitán Germán Olano, El Capitán Andrés M. Díaz, el ingeniero Juan B. González y el Capitán del Ejército Diego Muñoz R., con el fin de escoger y definir un sitio donde pudiera fundarse una pista de aterrizaje a orillas de un río del Sur y que pudiera reemplazar a Puerto Boy, lugar que se consideraba inadecuado como para una Base Aérea permanente. Se solicitaba la cooperación del Capitán Muñoz, ya que este Capitán tenía experiencia en los problemas del Sur y había sido uno de los fundadores de Puerto Boy. En aquella reunión propuso que en el año de 1935 podía efectuarse una visita al sitio que él conocía como apropiado para la Base y en donde se podría establecer una pista de aterrizaje por ser un lugar que contaba también con facilidades para acuatizar.

El 10 de enero de 1935, salió la co-

misión con destino a Caucajá (hoy Puerto Leguizamo) en el avión Junker 403, lugar donde pernoctaron. Al día siguiente la comisión se dividió en dos aviones W. para dirigirse hacia el sitio escogido por Muñoz. En el primer avión viajaron el Capitán Germán Olano, como pasajeros el Coronel Solano y el Capitán Eduardo Bonitto, en el otro avión el Capitán Andrés M. Díaz, el ingeniero doctor Hernán Bejarano y el Capitán Diego Muñoz. La comisión acuatizó sobre el río Orteguzza cerca a su desembocadura en el Caquetá, atracaron en la mitad de la recta y sobre la orilla izquierda del río. Fue entonces cuando se tuvo que iniciar y afrontar el combate contra la selva que por ese entonces dominaba completamente la región, a machete abrieron trochas para subir a la orilla de la planada. Un pequeño accidente vino a hacer imborrable los sucesos del día, uno de los macheteros de la comisión, tal vez por su empeño e impulso con el arma y con los deseos de destapar de un solo tajo el área deseada, blandió violentamente la peñilla y esta fue a cortar el pantalón del Capitán Andrés M. Díaz a qu'en casi se le lleva de paso la pierna. Andrés M. Díaz, uno de los

TENIENTE CORONEL

ARMANDO URREGO B.

Oficial de la FAC. Inició su actividad militar como Subteniente del Ejército en 1941 y pasó en 1942 como alumno de aviación egresando como Piloto en 1943.

Sirvió en las Bases Germán Olano y Tres Esquinas inicialmente. Fue edecán presidencial en los gobiernos de los doctores Lleras Camargo y Ospina Pérez. En 1952 adelantó en los EE. UU. el curso regular de Comando y Estado Mayor Aéreo. A su regreso fue Jefe del Dpto. A-3 de COMFAC, y luego Comandante de la Base Germán Olano. Actualmente es Oficial del Depto. G-3 del Estado Mayor Conjunto.

empesinados fundadores de la Base, no pensó nunca en aquel momento que este sería su último viaje y que el representaría su gran aporte y ejemplo para la fundación de una unidad aérea.

Después de mostrarle a la comisión la selva; sus alrededores y el posible sitio para el campo de aterrizaje, y a ojo de buen cubero dar las especificaciones de la longitud de pista que se iba a construir, se decidió escoger dicho lugar en forma unánime como adecuado para la nueva Base que debía reemplazar a Puerto Boy y aun a determinada Base X del Caguán. (X del Caguán era la unidad secreta que se tenía para operaciones durante el conflicto con el Perú), partiendo de este río. El mismo día regresó la comisión a Caucajá y el Capitán Muñoz recibió la orden definitiva y especial del entonces Director General de Aviación Germán Olano, para que en forma inmediata se trasladara a Tres Esquinas a iniciar los trabajos con la cooperación de los colonos que vivían en las cercanías sobre el Caquetá y de los indios coreguajes del Orteguzza.

Teniendo por vehículo un pequeño

remolcador, por motor un Jhonsson, por equipo el simple menaje personal, por compañía la soledad de los ríos y por misión la erección de una Base, días después partió Muñoz de la Tagua con rumbo al Orteguzza. Al llegar a Puerto Boy en su ascenso por el Caquetá, sufrió Muñoz el primer impacto que afectaba la misión que tenía por delante, escuchó por la radio del puesto la fatal noticia del accidente de Andrés M. Díaz sucedido en Palanquero y uno de los grandes pioneros de la Aviación Militar. Dos días después arribó a Puerto Solano lugar donde estableció su campamento para trabajar en la fundación de Tres Esquinas. Compró allí

unas diez (10) hectáreas de mejoras para potreros y vacas de leche, estableciendo así su primer apoyo de los servicios.

Después viajó Muñoz a Florencia en donde enganchó a los señores Agustín Hermida y N. Viana para que le sirvieran en el manejo del personal, el movimiento de víveres y la adquisición de suministros; ya con ellos contrató personal para iniciar desmontes por la orilla del Orteguzza y sobre una extensión de 600 metros de largo por 30 de ancho. Para esta época fue enviado desde Bogotá el ingeniero payanés Dr. Francisco Vivas para que procediera a levantar el polígono sobre el cual se iba a construir la pista y se adelantaran juiciosamente los desmontes del terreno. Ayudado de los colonos, indios coreguajes y huitotos, comandados todos por Marcos Manchola se desmontaron 400 hectáreas de terreno en los meses de mayo, junio y julio de 1935, simultáneamente se construyó la primera casa de madera aserrada del Caquetá con expertos carpinteros traídos de Florencia. Fue para la inauguración de esta casa, el 1º de agosto de 1935, y lograr sobre el terreno los últimos detalles de la planificación iniciada, que fueron invitados el Director General de Aviación Germán Olano y el ingeniero doctor Juan B. González.

En las horas de la mañana del día 28 de julio de 1935 comunicaron de Palanquero a Tres Esquinas la salida del avión Junker W. 34 Nº 406 a las 07:50 a. m. que salía hacia el Sur vuelo de tres horas en flotadores y sobre la ruta ya conocida pasando sobre Honda, Girardot, Neiva, Garzón, Altamira, Venecia, ríos Orteguzza y Caquetá. Pasadas las tres horas calculadas y viendo que el avión no llegaba a su destino ni se tenían noticias por la dificultad de las comunicaciones se informó a Puerto Boy sobre la demora, guar-

nición que ya tenía conocimiento sobre el siniestro del avión en que viajaba Germán Olano, el ingeniero Juan B. González, los mecánicos Jorge Jiménez, Manuel Prieto Rojas y Juan Palma.

Este fue el segundo impacto, y pudo ser el definitivo que afectaba el cumplimiento de la misión de Muñoz. Fueron estos los momentos críticos para el desenvolvimiento y creación de la Base Aérea de Tres Esquinas, pues el Capitán Diego Muñoz en vista de la tragedia, su dolor y las consecuencias para la Fuerza Aérea que causaba la desaparición de Germán Olano, creyó que la misión que este le había asignado en relación con la fundación de la Base, había terminado, pues con el viaje acordado al Sur en aquella fecha, se trataba de definir el planeamiento y las proporciones que debía tener la unidad dada la importancia que para Colombia tiene sostener la Aviación Nacional sobre una de las fronteras más importantes y extensas de nuestro territorio. Pero Muñoz no flaqueó, siguió adelante, pues también sabía que "el crebro de Germán Olano era una colmena de proyectos; y que seguramente en el vuelo iba pensando sobre el futuro de la Aviación que fue su única preocupación y su anhelo". Muñoz sabía que había sido puesto allí a la vanguardia y para realizar el espíritu de una magna obra.

Fundación.

Sucedió en la Dirección General de Aviación a Germán Olano el entonces Mayor Arturo Lema Posada, quien con el mejor de los criterios y una acertada orientación hizo saber al Capitán Diego Muñoz que la Base seguiría adelante y se desarrollarían los planes de su antecesor; es decir, que la idea impulsadora de Germán Olano se sacaría

adelante como un homenaje a su fatal ausencia.

Muñoz procedió entonces a contratar alfareros y recordando que sus paisanos eran especialistas en este arte, recurrió a los servicios de Matías Mancera y su hijo para que fueran a elaborar ladrillo para las construcciones. Para atender al renglón de las obras de ubicación y dirección se nombró al doctor Nicolás Rozo, a cuyo cargo también estuvo la construcción del primer horno para cocer el material de adobe elaborado allí mismo, horno que dio magníficos resultados y de donde salió la totalidad del ladrillo para las construcciones permanentes.

En el mes de junio de 1936 y por circunstancias del servicio fue cambiado el señor ingeniero Vivas por el doctor Fabio Romero, personaje este que recibió instrucciones directas del Director de Aviación para la unificación de la Base, fue así de acuerdo con la topografía del terreno ya desmontado y conocido y según los levantamientos en desarrollo, como se hicieron los planos y se realizó la propuesta de planeamiento de la Base en general, contemplando la colocación de sus componentes, tales como el hangar (todavía conserva su puesto), casinos, casa de comando, oficinas y casa de alojamiento para oficiales, alojamiento para el personal de suboficiales y tropa. El plano original de esta fundación se debe encontrar en los archivos de la Base de Tres Esquinas hoy traídos al Comando de la Fuerza Aérea en Bogotá. El objeto de estos planos muy bien meditados y cumplidos por los iniciadores, era el de que los posibles reemplazos en su desarrollo mantuvieran constantemente las pautas contempladas y fijadas originalmente por DIRGENAV.

En octubre de 1936, se adelantó el despeje y limpieza del sector que iría a ocupar la pista de aterrizaje, apro-

ximadamente un espacio de unos 1200 metros, no se contempló pista transversal y para escoger la dirección del trazado, se tuvo en cuenta la orientación de los vientos dominantes de la región. Simultáneamente con esto se inició sobre la orilla del río en la pista de acuatizaje, la construcción de la rampa para poder sacar aviones del agua, obra que aunque un poco fuerte en inclinación prestó más tarde imponderables servicios a los aviones.

Como únicos medios de locomoción y apoyo a los trabajos, en equipo y maquinaria, se menciona la dotación de un caterpillar D6, un motor Johnson de 32 HP. y otro de 16 HP. El servicio de radio-comunicaciones empezó a funcionar en firme en el mes de agosto de 1935 y sus efectivos constaban de una planta motriz, un transmisor con servicio de oficina de radio. Por aquella época también empezó a funcionar el comisariato y se impulsaron las construcciones para alojar a los trabajadores. Hasta fines de 1935 no existían unidades de tropa en la Base.

En enero de 1936 el gobierno determinó que la misión de Puerto Boy había concluido y por consiguiente el personal, los individuos de tropa y elementos fueran trasladados a la nueva Base de Tres Esquinas. Correspondió al Señor Teniente por aquella época Julio Santoyo efectuar el cierre de este Puerto sobre el río Caquetá que tan valiosos servicios prestó durante el conflicto. Cuando se adelantaban las labores de levantamiento del puesto, el 16 de enero del mismo año se sucedió el trágico accidente del avión trimotor junker 624 y correspondió al Teniente Santoyo y al Capitán Diego Muñoz adelantar la labor de rescate de los pilotos O' Byrne y Obando, quienes tuvieron que ser enterrados con nueve (9) pasajeros más como resultado del accidente ocurrido sobre el río Consayá afluen-

te del Caquetá, unos 80 kilómetros abajo de Tres Esquinas. Nueve (9) heridos fueron transportados a Palanquero en los trimotores Junker piloteados uno por el Mayor Bernal (Guachón) y el otro por el alemán Grauthof, quienes en una emulación de capacidad y conocimiento de la región y en su afán por ganar al tiempo con la traída de los heridos, no daban tregua de descanso a la pequeña comisión de rescate. Era la época en que los aprendices de pilotos colombianos, imitando a los alemanes y queriendo sobrepasarlos en destreza, arriesgaban el todo por el todo y efectuaban cruceros y acciones que dieron origen y nombre a la época de la aviación heroica.

Fue a partir de 1936 cuando se inició la etapa de desarrollo de la Base Aérea de Tres Esquinas y sus períodos serán tratados en capítulo especial de acuerdo con los registros históricos que se puedan revivir y lo que en sus mentes conserven los hombres que viven actualmente y que desde aquellas épocas estuvieron al frente de los destinos de la Base.

Hechos sobresalientes.

Por circunstancias del servicio en marzo de 1936, el Capitán Diego Muñoz, fue llamado a la capital, el ejército creía que había desaprovechado las capacidades de este oficial durante su larga permanencia en el sur y fue así como los altos mandos de entonces le criticaron "la carencia de mando de tropas" dizque por haber permanecido en funciones de colonización, fundación y mando de personal por un período de seis (6) años a partir del conflicto. La Fuerza Aérea no reconoció por entonces ni ha reconocido hasta ahora la labor cumplida por este genuino luchador quien al frente de un puñado de valientes tumbó la manigua desafiante sobre las orillas del Orteguzaza y colocó,

con la ayuda de sus coterráneos los primeros ladrillos cocidos que sirvieron de cimientos a toda la estructuración. Se van a cumplir 30 años de estos hechos y es un deber traerlos a la memoria para que nuestros conciudadanos conozcan lo que la institución aérea en colaboración con las otras Fuerzas ha adelantado en aquellos preciados rincones del Sur de Colombia. No se conocen las páginas escritas que están obligadas a registrar a los hombres que sirvieron al Sur, que sacaron como única condecoración el desgaste de sus vidas, el sacrificio de muchos y las enfermedades ocasionadas por una naturaleza hostil, y la mejor paga, el olvido. Sin embargo todavía mantiene allí el país su soberanía, una soberanía que es necesario hacer efectiva en la actualidad con la presencia de hombres y elementos, siguiendo los ejemplos de sus primeros emprendedores.

Ante la Dirección General de Aviación expuso el Capitán Diego Muñoz su nueva situación y su llamamiento al ejército para poner al día sus servicios. En el mes de abril hizo entrega de la Base Aérea de Tres Esquinas al entonces Teniente Roberto Torres Quintero, quien cumplió allí la misión asignada de continuidad de la Base. Reemplazó al Teniente Torres el Mayor Luis Arturo Rodríguez, quien permaneció al frente de la unidad y adelantó dura labor por un período de dos (2) años.

Es necesario mencionar algunos hechos y sucesos que se fueron cumpliendo en la región y que aunque aislados sirven de antecedente histórico a la ruta que más tarde se convirtió en carretera aérea hacia el Sur, por regiones hasta entonces desconocidas descubriendo sitios en donde más tarde la mano del colono fue abriendo campos de aterrizaje y algunas entidades establecieron rústicas ayudas para la navegación.

Desde 1931 el gobierno principió a dictar medidas especiales tendientes al estudio y conocimiento de las regiones limítrofes. Fue así como dispuso que los vuelos a realizar por la aviación militar, en sus escuelas y unidades, debían extenderse y cobijar en lo posible aquellos sitios alejados sobre nuestras fronteras. De dichos vuelos, una vez cumplidos, el personal de pilotos debía establecer y confirmar sus observaciones y detalles, con el fin de hacer posible y práctico el conocimiento que de regiones ignoradas adelantaban los miembros del ejército. Empezóse así a cumplir una misión de reconocimiento, ayuda y participación del Arma aérea por los territorios nacionales y regiones fronterizas.

En febrero volaron al Sur los dos primeros aviones tipo WIL pilotados por Enrique Santamaría, Ernesto Esguerra y Arturo Lema Posada, quienes aterrizaron en la finca denominada Corinto, cerca de la población de Florencia en un campo construido provisionalmente. Por aquella época era Comandante del Destacamento de la Frontera del Sur el Coronel Amadeo Rodríguez. Estos pilotos realizaron un viaje de exploración por el río Orteguzza buscando sitios de posible adaptación para aterrizaje y escogieron el lugar denominado Potosí. En este sitio, para septiembre de 1932 existía un campo de aterrizaje de unos 300 metros de largo y se convirtió en aeródromo a donde llegaban los aviones que viajaban hacia el Sur y que partiendo de Flandes pasaban por Neiva, Gigante y Altamira. Como anécdota curiosa, se recuerda que el vuelo efectuado al Sur al Piloto Santamaría se le cayó el revólver y accidentalmente se pegó un tiro en lo que hoy se entiende por "cuaderno", que casi lo imposibilita para la continuidad de su vuelo, por la delicadeza de la herida y su inconveniente localización.

Era la época en que el piloto usaba su paracaídas en el asiento y sobre el permanecía "encuadrado" todo el tiempo del vuelo.

Durante la misma época volaron de Bogotá a Neiva los conocidos pilotos Méndez Rey, Liévano y algunos otros en los aviones WILD, estableciendo así la ruta aérea. También en el mes de marzo los Tenientes Enrique Santamaría y Gómez Posada efectuaron vuelo a Florencia, partiendo de la Base de Madrid en los aviones WILD 101 y 107 por desperfectos en el avión y circunstancias de mal tiempo, Gómez Posada no logró llegar a su destino.

Vino el conflicto en septiembre de 1932, surgieron las preocupaciones nacionales y el gobierno de aquel entonces adquirió, formó y equipó una de las fuerzas aéreas mejor dotadas del continente. Entonces empezaron a cubrir con sus alas todo nuestro territorio los famosos Hawk, Falcon, los Junker, los Dornier-Wal, llegó el Ricaurte en vuelo desde New York a Bogotá. Por esta misma fecha bajaron los primeros aviadores colombianos al Sur a recibir conocer y entrenarse en doble comando, figurando a la cabeza Esguerra, Lema y Díaz. Eran las épocas de oro de nuestra aviación.

Durante el conflicto, permanentemente, existían como efectivos en Puerto Boy, seis (6) aviones Hawk, tres (3) Falcon, un (1) Super-Hidroavión, el Ricaurte y dos (2) Junker monomotores.

Y así se fundó a Tres Esquinas...

En imponente lugar sobre el río Caquetá, convergen tres puntas sobresalientes del terreno que adquirieron su forma por acción de la naturaleza, al botar el río Orteguzza sus aguas sobre el lecho del río Caquetá después de un recorrido de más de 100 Kms. Este sitio se llama Tres Esquinas y fue en sus inmediaciones donde se fundó la desapa-

recida Base Aérea. Base que sin pena ni gloria ha sido declarada en receso. El mejor monumento que se puede levantar a la memoria de Germán Olano, es la reapertura de esta Base, como símbolo de su gran visión y empeño por cooperar con el país en el reintegro de sus apartadas regiones. Esta Unidad debe ser el puntal de apoyo de la Fuerza Aérea para los actuales planes del gobierno sobre colonización, desarrollo y mantenimiento de la soberanía en la frontera sur.

El Orteguaza es especialmente conocido por los colombianos desde la época del conflicto de Leticia, es muy querido de los colonos y apreciado especialmente de los aviadores, por haber sido durante décadas, punto forzoso de verificación en sus vuelos al sur. ¡Ay del piloto que llegara a confundir sus lineamientos y contornos con sus gemelos el Guayas o el Caguán! Fueron muchos los que pagaron caro el haber pasado por alto su segura observación y reconocimiento.

Corresponde a los hombres que desmontaron las riberas y treparon hasta su nacimiento en busca de tantas riquezas naturales y de ricas tierras, moldear la figura histórica de este río. La abundancia de sus aguas en los ocho meses de invierno lo habilitan para la navegación desde Venecia, puerto cercano a Florencia. De este sitio, de la desembocadura del Orteguaza en el Caquetá y de sus inmediaciones nació

una sencilla pero importante historia de nuestra aviación militar que sirvió de puente hacia el futuro de sus acciones en el sur. Historia que dejó principiada con la ayuda y relato de un amigo de la Fuerza Aérea, quien en buena hora supo servirle; el Capitán Diego Muñoz R.

Reviviendo estos hechos, se desea honrar la memoria de Germán Olano de cuya desaparición trágica se cumplieron el pasado 28 de julio de 1960 25 años.

Intensa fue la conmoción que sufrió el país con el insuceso de su muerte. Hasta los intelectuales le rindieron su tributo y de él dijo Juan Lozano y Lozano: "La vida de Germán Olano, debería ser contada a los niños de las escuelas, a los adolescentes de los colegios, a los mozos de las universidades, como el mejor estímulo para la formación de los hábitos que constituyen un carácter."

Germán Olano sí que supo poner en alto como Director General de la Aviación el contenido simbólico de una de las estrofas del Himno de la Fuerza Aérea. Parece como si de su magna obra, vida y sacrificio se hubieran extractado estas letras:

Soy soldado con alto decoro
Soy piloto la selva me llama
Nuestro avión como flecha de oro
Va buscando en la altura la fama.

Fácil será a vosotros recordar cómo concibió Germán Olano la Aviación Nacional. Consideró que debía ser el motor de incontenible empuje, que, sirviendo los más altos ideales, proyectara a Colombia hacia las mejores metas.

Entendió Germán Olano a la aviación como la actividad ungida por excelencia para servir a la patria.

Brig. Gral Alberto Pauwels R.