

**EL IR Y VENIR DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA:
UN ACERCAMIENTO A LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN COLOMBIANA
Y A LA DE AQUELLOS A QUIENES LES CONFIAMOS NUESTRAS VIDAS
A LA HORA DE VOLAR.**

AUTOR:
ADRIANO MARCONI GORNER

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
COMUNICADOR SOCIAL

CAMPO PROFESIONAL:
AUDIOVISUAL

DIRECTOR:
LUIS ÁNGEL URDANETA QUINTERO



PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE COMUNICACIÓN Y LENGUAJE
CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

BOGOTÁ

2016

I. INFORMACIÓN BÁSICA

A. Problema

1. ¿Cuál es el problema? ¿Qué aspecto de la realidad considera que merece investigarse?

La aviación colombiana es una de las más grandes e importantes industrias que hay en el país. Cuando nos subimos a un avión, sin importar a dónde nos dirijamos, siempre pensamos que nos encontramos en una máquina que se maneja por sí sola, pero no consideramos que realmente al frente de esta se encuentra una persona que carga con una gran responsabilidad. Los aviadores a lo largo de su carrera llevan consigo las vidas de miles de personas, las cuales no se percatan de la importancia que estos tienen durante los vuelos. Se quiere mostrar de manera cronológica, la historia de la aviación en Colombia, centrándonos en Avianca como principal y más antigua aerolínea del país.

Además, se buscará mostrar más a fondo la vida privada y cotidiana de estos a quienes les entregamos nuestras vidas, ya que al igual que todos, ellos también son seres humanos. Por último, dentro de este campo existen varios estereotipos debido a la fuerte presencia que han impuesto los pilotos, tanto por su carácter como por el riesgo que manejan. Es por esto que en los últimos años se ha convertido en una de las carreras más apetecidas por los jóvenes y en la que se encuentra una gran competencia. Sin embargo, la aviación ha cambiado radicalmente en temas operacionales en los últimos años, lo que la ha convertido en un trabajo aun más complicado y por lo que se quiere hacer un paralelo entre los nuevos y los antiguos pilotos.

2. ¿Por qué es importante investigar ese problema?

- No solo para la comunicación, sino para cualquier campo profesional es importante la historia. De eso se trata este producto, de dar a conocer la historia de una de las industrias más importantes no solo para el país sino para el mundo.
- No existe un producto que se haya realizado a partir del inicio de la aviación en Colombia hasta el día de hoy. El uso de las entrevistas a los actores actuales y pasados de este mundo, le darán coherencia a una historia que es real y que nos compete a todos.
- A modo personal, la aviación siempre ha rondado en mi vida gracias a mi padre. Es importante que los documentales que se realicen tengan un sentimiento íntimo, para que se resalte el sentimiento que estos siempre buscan lograr.
- Académicamente no se ha realizado ningún documental (mucho menos un trabajo de grado) que resalte la importancia de aquellos en quienes confiamos nuestras vidas al montarnos a un avión. La vida personal de los pilotos es muy importante para conocer bajo qué condiciones estamos viajando. Casos como el de “Germanwings” nos muestran que cualquier cosa puede suceder si la vida familiar de un piloto le está afectando.

3. ¿Qué se va investigar específicamente?

Se va a investigar directamente la transformación que ha tenido la aviación en Colombia en sus casi 100 años de historia. Además, se hará énfasis en la vida de algunos pilotos que han tenido la oportunidad de vivir de cerca momentos importantes. No solo es importante la historia, también se busca hacer un acercamiento a la vida de estos aviadores que cargan con una responsabilidad

enorme al llevar la vida de tantas personas en sus manos y conocimientos. Como toda industria, la aviación ha sido también objeto de avance en temas de tecnología. Su crecimiento en los últimos años ha sido sorprendente y por eso se hará un paralelo entre las antiguas generaciones y las nuevas, que nos ayudarán a encontrar estos cambios y procesos que sea han dado más que todo en los últimos 20 años.

Se trabajará de la mano con la aerolínea Avianca y con sus colaboradores, quienes serán los encargados de señalar los eventos que han marcado la aviación.

La idea principal es tener imágenes de los sitios que han presenciado los avances de esta industria a lo largo de los años. Viajar a la ciudad de Barranquilla, luego ir a Soledad, donde se encuentra el primer campo de aterrizaje, visitar monumentos históricos como también museos.

Las entrevistas a los pilotos se harán en sus respectivos hogares o en donde más cómodos se sientan. La idea de este documental es que estos puedan expresarse de la manera más sincera sobre el tema que aman.

El documental está basado en el libro “Historia de la aviación en Colombia” de Alberto Farías Mendoza. Lastimosamente este libro fue publicado en 1986, por lo que los años siguientes salen de otras fuentes y de los mismo entrevistados.

B. Objetivos

1. Objetivo General:

- A través de un documental, se busca hacer un recuento histórico de la aviación comercial en Colombia, donde podamos hacer referencia a sucesos (alegres y dolorosos) que marcaron la vida de Avianca, empresa bandera de Colombia tanto a nivel nacional como internacional.

2. Objetivos Específicos (Particulares):

- Por medio de entrevista, mostrar cómo los pilotos manejan su vida privada y cotidiana, su familia y relaciones por fuera del avión y la manera en que esto puede afectar su trabajo.
- Describir los estereotipos que se manejan en el campo de la aviación y qué tan verdaderos son.
- Además de usar archivo de memoria para recrear la historia de la aviación en Colombia, se hará un paralelo entre las antiguas y nuevas generaciones de pilotos, para así demostrar el cambio que ha surgido en la aviación durante los últimos 20 años.

II. FUNDAMENTACIÓN Y METODOLOGÍA

A. Fundamentación Teórica

1. ¿Qué se ha investigado sobre el tema?

No existen aun realmente investigaciones que traten el tema como se tiene planteado. Sin embargo, hay algunos documentales antiguos, como “Volando por los aires”, donde se hace una breve narración sobre la historia de la aviación a nivel mundial hasta los años 90. Igualmente, en un libro de Alberto Farías Mendoza, Historia de la aviación en Colombia, se hace una investigación más específica sobre lo sucedido en este campo en Colombia, lo que puede facilitar y complementar en el momento de realizar el documental. En cuanto a los cambios “generacionales” ocurridos durante los años en el campo de la aviación, lastimosamente no existe algún documento que lo trate.

2. ¿Cuáles son las bases conceptuales con las que trabajará?

Se van a usar conceptos tales como: estereotipos, aviación, aeronáutica, mitos, cambios generacionales y operativos. Se hará un contraste entre una generación antigua y una nueva generación de pilotos para poder de esta forma marcar un paralelo y notar el cambio que ha existido en la aviación en los últimos años. Otra base sobre la que se trabajará será la familia, ya que se busca exponer de manera concreta cómo es modo de vida familiar que manejan los aviadores a lo largo de su vida. Igualmente, se utilizará la historia como base para poder desarrollar el contenido y que esta sea un eje transversal del trabajo, que ayude a seguir un tratamiento narrativo específico.

B. Fundamentación metodológica

1. ¿Cómo va a realizar la investigación?

Además del conocimiento personal que se tiene acerca del tema, por haberlo vivido, este trabajo investiga distintos documentales sobre la historia de la aviación ya realizados anteriormente, al igual que libros y otros textos sobre el tema. Se utilizará el formato de entrevista para los momentos específicos en donde los pilotos hablen de su vida familiar al igual que los cambios generacionales y operativos que ha sufrido la compañía. Con imágenes de apoyo, como también una voz en off, este documental introducirá la historia de la aviación en un eje transversal, con el cual se comienza narrando y a medida que pasan los años y los cambios, se ponen en escena las imágenes de la entrevistas, vuelos y momentos personales.

2. ¿Qué actividades desarrollará y en qué secuencia?

Adjunto se encuentra el Cronograma realizado para la elaboración de este documental. Aquí se podrá encontrar el proceso de producción y postproducción.

3. Bibliografía básica:

- FARIAS MENDOZA, Alberto. *HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA*. Bogotá, Colombia. Círculo de lectores, S.A. 1986
- ORTEGA BONILLA, Francisco Enrique. *Sueño de nubes los Caballeros del Aire*. Lawrence, Massachussets. CBH Books. 2013
- ECHEVERRI GIRALDO, Irene. *Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos*. Medellín, Antioquia. 2010
- SÁNCHEZ RUBIO, Lina María. *El estudio del factor humano en accidentes de aviación*. 2010
- PARRA RESTREPO, Bernardo. *Vida, Pasión y Muerte de Scadta Origen y Desarrollo de la Aviación en Colombia*. Colombia. Innovar: Revista de Ciencias Administrativas y Sociales. 1998

4. Presupuesto (Sólo para trabajos con producción).

Adjunto se encuentra el presupuesto establecido para la realización de este documental.

Desarrollo del documental

El proceso para la realización de este documental tuvo un inicio bastante agilizado. Escoger el tema no fue muy complicado, ya que hacía mucho tiempo tenía pendiente y la idea en la cabeza, de realizar algún tipo de proyecto relacionado con la aviación. Además, saber que contaba con el apoyo de mi papá y de algunos de sus compañeros para realizarlo, me facilitaba el camino. No obstante, mi relación con mi papá nunca ha sido realmente cercana ni tampoco del todo exitosa. Por este motivo, para llegar poder hablar con él tuve que esperar mucho tiempo, casi hasta el final de los tiempos de grabación, teniendo en cuenta que está conmigo todos los días en la casa. Primero me puse en la tarea de hacer la investigación, ya que sin esta no podría darle forma al documental. No fue un proceso sencillo, ya que no existen muchos referentes sobre la industria que me pudieran ayudar a recoger los datos necesarios. Fue entonces cuando tuve que dedicarle una profunda lectura a los libros que encontré sobre historia de aviación. Gracias a estos, me di cuenta de una gran cantidad de datos de los que no tenía idea alguna. Y fue aquí cuando me empecé a enamorar un poco más del tema que iba a tratar. Posteriormente, me senté por varios días a redactar los dos capítulos que contienen la historia y así poder empezar con las grabaciones.

Una vez terminada la redacción, me puse a pensar quiénes podrían ser los personajes que me podían ayudar con los datos suficientes para la realización del documental. Conozco a varios pilotos, mas nunca he tenido un contacto directo con ellos. Algunos de ellos se encontraban fuera de la ciudad y debido a sus ajustadas agendas, a causa de sus vuelos, no era muy fácil conseguir

el tiempo para viajar y alcanzar a tener las entrevistas. También quise ponerme en contacto con el historiador de aviación colombiana, Gustavo Arias de Greiff, un hombre al que jamás había conocido, pero que sabía iba a ser de gran ayuda en mi trabajo de grado. Realicé viajes a distintas ciudades del país como Santa Marta, Barranquilla, Medellín y Cartagena con el fin de encontrar a estos personajes que podían ayudarme y buscar locaciones con referentes a la aviación. Estos vuelos los realicé durante cuatro fines de semana seguidos, yendo en la madrugada del sábado y volviendo el mismo día por la noche. Fueron días duros de trabajo, pero también muy provechosos. Una vez cumplidos los viajes, me dediqué a buscar y hablar con las personas que se encontraban en Bogotá. En un principio no sabía muy bien cómo abordarlos, ni de qué manera hablarles. Sin embargo, una vez iniciadas las conversaciones con estos todo fluyó de manera agradable, tan agradable que cuando me senté a revisar el material tenía casi 300gb, alrededor de unas 3 horas de grabaciones. Aun me faltaba conseguir el material de apoyo para la historia antigua, la cual tuve que ir a buscar durante 3 días en el archivo del “Patrimonio Fílmico Colombiano”.

A partir de este momento pude pensar con claridad cómo quería abordar el documental y reducir la mayor cantidad de material posible para no tener algo exhaustivamente largo. El nostálgico tener que desechar algunas anécdotas muy interesantes de los pilotos, pero la base sobre la que tenía pensado trabajar era de un máximo de 30 minutos. Faltando escasas 3 semanas para la entrega, me dediqué de lleno a redactar la parte final del trabajo escrito y empezar a hacer el montaje audiovisual. En este punto me di cuenta que necesitaba de un narrador para poder contar lo que iba a mostrar. A pesar de no ser un amante de mi propia voz, me aventuré a escribirla y narrarla yo mismo, ya que quería darle un toque personal, de autor, a mi propio documental.

Ahora ya se encuentra listo, no me cabe en la cabeza el tiempo que ha tomado poder realizarlo. En un principio el panorama parecía fácil y rápido, en el cual esperaba terminar con un margen de tiempo de casi un mes antes de la entrega. Sin embargo, el resultado a mi concepto ha sido satisfactorio y espero con ansias poder mostrarlo y por qué no aprovechar los comentarios y las dudas para poder mejorarlo. Este fue en pocas palabras el camino que usé para poder llegar al final de mi idea.



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Bogotá

PTG-E-3

Referencia: Formato Resumen del Trabajo de Grado

FORMATO **RESUMEN** DEL TRABAJO DE GRADO CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

Este formato tiene por objeto recoger la información pertinente sobre los Trabajos de Grado que se presentan para sustentación, con el fin de contar con un material de consulta para profesores y estudiantes. Es indispensable que el Resumen contemple el mayor número de datos posibles en forma clara y concisa.

FICHA TÉCNICA DEL TRABAJO

Autor (es): Nombres y Apellidos completos en orden alfabético)

Nombre(s):

Adriano

Apellido(s):

Marconi Goner

Nombre(s):

Apellido(s):

Nombre(s):

Apellido(s):

Nombre(s):

Apellido(s):

Campo profesional:

Audiovisual

Asesor del Trabajo

Luis Ángel Urdaneta

Título del Trabajo de Grado:

un acercamiento a la historia de la aviación colombiana y a la de aquellos a quienes les confiamos nuestras vidas a la hora de volar

EL IR Y VENIR DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA:

Tema central:

Aviación colombiana

Subtemas afines:

Historia, pilotos, Avianca, documental

II. RESEÑA DEL TRABAJO DE GRADO

1. Objetivo o propósito central del trabajo:

Por medio de un documental, se espera poder acercar un poco a las personas a esta industria de la aviación que es tan importante en Colombia. Con base en una narración histórica y una exhaustiva investigación, se espera poder dar a conocer más a fondo los sucesos y vivencias de algunos pilotos que han sido parte de este mundo.

2. Contenido (Transcriba el título de cada uno de los capítulos del Trabajo)

1. **La historia que marcó los cielos colombianos.** Los inicios de la aviación en Colombia, junto con todos sus acontecimientos y el conocimiento de los entrevistados. Desde la creación de SCADTA hasta su transformación en Avianca
2. **Nacimiento y vida de la aerolínea bandera de Colombia.** Trata sobre la vida de la aerolínea Avianca, así como la aparición de empresas como competencia. Desde los años 40 hasta el 2015.
3. **Los pilotos y su vida detrás de la máquina.** Testimonios de los pilotos de distintas generaciones sobre el paso de la aviación, los cambios que esta ha traído consigo para el país y cómo es su vida personal detrás del uniforme.

3. Autores principales (Breve descripción de los principales autores referenciados)

GUSTAVO ARIAS DE GREIFF – Historiador colombiano, especializado en industrias propias del país y de importante desarrollo para el mismo, como es la aviación y el ferrocarril. Autor del libro “Otro Cóndor sobre los Andes”, Gustavo fue de vital importancia para la realización del documental.

ALBERTO FARÍAS MENDOZA – Trabajador en la aerolínea Avianca por muchos años hasta 1986. Escribió el libro “Historia de la aviación en Colombia”, el cual sirvió de guía fundamental para la investigación histórica.

GRUPO AERONÁUTICO DE COLOMBIA – Más que un autor, este libro, creado por con bases de datos de la Aerocivil, recopila la mayor cantidad de sucesos dentro de los primeros 75 años de aviación en Colombia.

4. Conceptos clave (Enuncie de tres a seis conceptos clave que identifiquen el Trabajo).

Investigación (histórica) – es referente al tema de los sucesos históricos que han existido en la aviación

Aviación – tema central del trabajo

Pilotos – la importancia de estas personas en este mundo y su vida personal

Avianca – la aerolínea central del trabajo y pionera en la aviación colombiana

Documental – Producto por el cual se espera transmitir la información

5. Proceso metodológico. (Tipo de trabajo, procedimientos, herramientas empleadas para alcanzar el objetivo).

Para el trabajo escrito se realizó una investigación basada en distintos libros y autores acerca del tema de la aviación en Colombia. A partir de esto, se generó un guion ficticio para poder realizar a continuación, entrevistas a expertos en el campo de la aviación como lo son los pilotos más antiguos de la empresa Avianca, así como el historiador colombiano, Gustavo Arias de Greiff.

El documental está basado en las distintas (8) entrevistas realizadas a estos personajes, junto con una voz en off, realizada por su propio autor, con base en la información obtenida a través de la investigación.

Igualmente, se requirió de una recolección de archivo en el Patrimonio Fílmico Colombiano, como también de distintos viajes a otras ciudades para conseguir material de apoyo.

6. Reseña del Trabajo (Escriba dos o tres párrafos que, a su juicio, sinteticen el Trabajo).

La historia de la aviación en Colombia tiene su origen muchos años atrás. Desde la fundación de SCADTA en 1919, donde se convierte en la segunda más antigua del mundo, así como su aporte al ejército colombiano durante la guerra con el Perú. Luego de realizar grandes hazañas, esta se convertiría años más tarde, 1940, en la aerolínea bandera de Colombia, Avianca. La aviación ha contado con muchos altibajos a lo largo de su historia. El inicio y fin de la Segunda Guerra Mundial, así como algunos accidentes y renovaciones tecnológicas, han hecho posible la continuidad de esta aerolínea y de aquellos a quienes les confiamos nuestras vidas a la hora de volar. Muchas generaciones de pilotos han pasado por las distintas cabinas y aviones que han existido a lo largo de la historia.

En los últimos 20 años, esta industria se volvió parte de mi vida, ya que mi papá es piloto hace más de 40 años. Pocas personas conocen el fantástico mundo aeronáutico y la importancia que esta industria tiene en el país. Con base en algunas entrevistas, tanto a conocedores de aviación y pilotos, se busca lograr acercar un poco más a las personas de este país a la industria aeronáutica colombiana. Poder conocer este mundo, directamente desde las personas que viven su día a día en el y que están dispuestos a compartir con todos nosotros su perspectiva y su vida como personal como pilotos.

III. PRODUCCIONES TÉCNICAS O MULTIMEDIALES

1. Formato (Video, material escrito, audio, multimedia).

Video (DVD) .mp4

2. Duración audiovisual (minutos): 32 minutos

Número de casetes de vídeo:	1
Número de disquetes:	
Número de fotografías:	
Número de diapositivas:	

3. Material impreso Tipo: Monografía Número de páginas: 81

4. Descripción del contenido

Documental que relata la historia de la aviación colombiana, contada directamente por aquellos que se encuentran detrás de la máquina y que han vivido distintos sucesos a lo largo de su carrera. Desde los inicios de la aviación en Colombia, se inicia con SCADTA, para luego continuar con Avianca hasta la fecha. Al finalizar se hace un paralelo entre los pilotos de distintas edades y generaciones para darnos cuenta del cambio en los últimos años. En este documental, van a encontrar entrevistas con expertos en el tema de la industria aeronáutica en Colombia, así como imágenes de archivo antiguas y otros apoyos realizados en viajes.

Agradecimientos

Luego de cinco años de enseñanzas y saberes obtenidos durante toda una carrera es realmente satisfactorio estar en este punto del camino. Una historia realmente fascinante a la que decidí enfrentarme y que ha dado un resultado más allá de lo esperado. Agradezco a todos aquellos que formaron parte de este producto y que hicieron posible la realización del mismo. Empezando por el autor del libro que inspiró este trabajo, Alberto Farías Mendoza, como también el gran historiador Gustavo Arias de Greiff, gran conocedor de la historia de la aviación colombiana. Gracias a Rafael Boada, Santiago Luna, Iván Darío Cardozo, Eduardo Mendoza, Juan José Boada y Sebastián Ibáñez, los pilotos y expilotos que hicieron posible llevar a flote este proyecto por su conocimiento y calidad humana. Como no agradecerle a mi gran amigo de toda la vida, Jan Willem Eshuis, por su apoyo incondicional durante todo el proceso de grabación. Por último, gracias a mi asesor, Luis Ángel Urdaneta, quien, con su conocimiento y experiencia, me apoyó y me dio las bases y las guías necesarias para que esto que hoy finaliza, tuviera un resultado exitoso.

Dedicatoria

A mi mamá, Sabine Görner, quien siempre me ha apoyado en todo momento. Sabes que esto ha sido un proceso largo y duro, pero por fin ha llegado a su final, te amo con todo mi corazón. A mi papá, Vittorio Marconi, quien con sus historias y conocimientos fue la gran inspiración para este tema. Sé que siempre me has apoyado y por eso quiero dedicártelo, te amo papá. Nani, hermanita mía, donde quiera que te encuentres, esto también es para ti. Siempre me has impulsado en los más duros momentos y por eso te mereces este reconocimiento, te amo.

TABLA DE CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	CAPÍTULO I	
	LA HISTORIA QUE MARCÓ LOS CIELOS COLOMBIANOS	3
2.1	SCADTA - SOCIEDAD COLOMBO ALEMANA DE TRANSPORTE AÉREO.....	5
2.1.1	<i>Primeros vuelos</i>	6
2.1.2	<i>Retos internacionales</i>	9
2.1.5	<i>SCADTA llega a su fin</i>	12
3.	CAPÍTULO II	
	NACIMIENTO Y VIDA DE LA AEROLÍNEA BANDERA DE COLOMBIA	15
3.1	AVIANCA – AEROVÍAS NACIONALES DE COLOMBIA.....	16
3.2	<i>Los aviones</i>	17
3.3	<i>“El Tablazo”</i>	20
3.4	<i>Momento de hacer competencia</i>	21
3.4.1	LANSA	22
3.4.2	AEROTAXI	24
3.4.3	HELICOL.....	25
3.4.4	SAM.....	25
3.4.5	AEROCÓNDOR.....	26
3.4.6	SATENA.....	28
3.4.7	TACA.....	29
3.5	<i>Grandes momentos y grandes apoyos</i>	31
3.6	<i>Nuevas rutas</i>	34
3.7	<i>La historia continúa</i>	36
3.8	<i>Fin de un siglo y comienzo de un nuevo milenio</i>	39
4.	CAPÍTULO III	
	LOS PILOTOS Y SU VIDA DETRÁS DE LA MAQUINA	43
4.1	PARALELO ENTRE PILOTOS JÓVENES Y ANTIGUOS	44
4.2	LA VOZ DE LOS ANTIGUOS.....	45
4.2.1	<i>Rafael Boada Castro</i>	46
4.2.2	<i>Vittorio Emilio Marconi Carbone</i>	48
4.2.3	<i>Iván Darío Cardozo Manrique</i>	50
4.3	SIEMPRE EXISTE UN PUNTO MEDIO	51
4.3.1	<i>Eduardo Mendoza de la Torre</i>	52
4.3.2	<i>Santiago Luna</i>	54
4.4	LA MIRADA JOVEN DE LAS NUEVAS GENERACIONES.....	55
4.4.1	<i>Juan José Boada</i>	56
4.4.2	<i>Sebastián Ibáñez</i>	58
4.5	VERDADES Y MENTIRAS DE LO QUE SE DICE SOBRE LOS PILOTOS	60
5.	CONCLUSIONES.....	63
6.	BIBLIOGRAFÍA.....	68
7.	ANEXOS	70
7.1	GUION DOCUMENTAL	70
7.2	CRONOGRAMA	80
7.3	PRESUPUESTO.....	81

1. Introducción

Desde muy pequeño siempre me vi envuelto en el mundo de la aviación, ya que mi papá fue piloto durante más de 30 años. Mis recuerdos yendo al aeropuerto a ver los aviones o acompañarlo en la oficina, así como los vuelos en la cabina me llevaron a querer mostrar al mundo un poco de la historia de la aviación en Colombia, así como también la de los pilotos que nos llevan de un lado a otro. Recuerdo tantas historias contadas por mi papá y la de sus compañeros de trabajo, que además siempre me decían que mi padre ha sido el mejor piloto que han conocido y el mejor que tuvo este país.

Por medio de un documental basado en entrevistas, espero poder acercar un poco más a las personas a esta industria que tantas alegrías y avances le ha traído a nuestro país y que en mi pensamiento no está lo suficientemente valorada. Igualmente, de forma personal quiero conocer más desde la investigación y la comunicación con los directamente implicados en la realización de los vuelos. La importancia también de conocer cómo viven ellos su vida personal y privada con su familia es de gran importancia para darnos cuenta de que son seres humanos comunes y corrientes, no como algunos quizás piensan y ven como todopoderosos.

La aviación es una de las industrias más importantes a nivel mundial y eso se ve demostrado en su exponencial crecimiento y desarrollo a través del tiempo. Grandes cantidades de personas viajan a lo largo del año y esta industria es indirectamente la responsable de que se creen nuevas relaciones sociales y culturales, como también en aspectos comerciales y políticos. La aviación,

además, crea una enorme cantidad de puestos de trabajo para cumplir en temas de calidad, servicio y para satisfacer las necesidades de sus clientes. Como toda industria, la aviación ha tenido momentos de tristeza y dolor (en cuanto a catástrofes), pero también momentos de grandes alegrías. Sin embargo, estos eventos no se pueden saber si no se conoce su historia.

La industria de la aviación existe hace muchos años, pero lo que muy pocos saben, es que, la aviación colombiana es pionera a nivel mundial. Cuando se habla de aviación, se piensa en los aviones, pilotos y aerolíneas, pero hay que tener en cuenta la gran historia que existe detrás todo esto. De este modo, considero muy importante empezar contando su historia, al menos parte de ella, concentrándonos en Colombia, país que además cuenta con una de las aerolíneas más antiguas del mundo.

“Una vez hayas probado el vuelo siempre caminarás por la Tierra con la vista mirando al Cielo, porque ya has estado allí y allí siempre desearás volver”

(Leonardo DaVinci, 1452-1519)

2. Capítulo I
La historia que marcó los cielos colombianos

La aviación en Colombia cuenta con varios acontecimientos de los cuales los colombianos pudieron ser testigos antes de su verdadero comienzo. A pesar de ser un vuelo personal y de exhibición, en diciembre de 1912, el canadiense John Smith, realizó un vuelo de acrobacia deportiva en Barranquilla. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994: 7). Años más tarde, el encargado de realizar una nueva hazaña sería el estadounidense Knox Martin, quien a bordo de un avión Curtiss (adquirido en Estados Unidos), hizo el primer vuelo de correo. Esto se dio el 18 de junio de 1919, donde el invitado fue Don Mario Santodomingo. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994: 7). Este evento daría pie para que más adelante se creara la *Compañía Colombiana de Navegación Aérea*, la cual se fundó en octubre de 1919 y más tarde, en diciembre, fue autorizada por el presidente Marco Fidel Suárez para transportar correo y pasajeros en el territorio. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 7).

A pesar de que la Compañía Colombiana de Transporte Aéreo fue la primera empresa de aviación consolidada en Colombia, esta no pudo continuar sus operaciones y tuvo que ser liquidada luego de tres años de servicio al país. Sin embargo, había otra empresa que ya estaba operando en el país y que había sido creada casi al mismo tiempo. Esta se convertiría en la compañía aérea más importante y reconocida de Colombia y además sería un ejemplo ante los ojos del mundo. Estamos hablando de SCADTA o Sociedad Colombo Alemana De Transporte Aéreo.

Basado en el libro “Historia de la aviación en Colombia” de Alberto Farías Mendoza

2.1 SCADTA - Sociedad Colombo Alemana De Transporte Aéreo

El 5 de diciembre de 1919, en Barranquilla, los colombianos Ernesto Cortizos, Rafael María Palacios, Cristóbal Restrepo, Jacobo Correa y Aristides Noguera, junto con los alemanes Werner Kaemerer, Alberto Tietjen y Stuart Hosie, fundaron la Sociedad Colombo Alemana De Transporte Aéreo (SCADTA). Una empresa marcada por los conocimientos técnicos y el espíritu de lucha y de trabajo de los alemanes, junto con el capital y el positivismo de unos colombianos que apoyaron esta iniciativa, este reto. La creación de una empresa de aviación no era algo fácil, ya que era una industria prácticamente inexistente en el mundo. Debido a que los materiales para la construcción de los aviones no existían en Colombia, había que adquirir en Alemania los aviones sobrantes de la guerra y transportarlos en un barco carguero. Igualmente, debido a la falta o más bien inexistencia de pistas de aterrizaje, los aviones tuvieron que ser modificados. Se acomodaron a las condiciones atmosféricas, se les sustituyó las llantas por flotadores, los cuales a su vez eran contruidos y adaptados en Colombia. (Farías, 1986, p. 14).

El río Magdalena fue el primer encargado de guiar los vuelos que se realizaban en el país. Así mismo, aquí era donde se acuatizaba y aquellos que se encontraban en tierra lanzaban una cuerda para acercar el avión. Se trataba de un gran reto cuando no se conocía bien la geografía y no existían navegadores digitales. Todos y cada uno de los empleados de esta compañía ponían todo su empeño para que cada detalle estuviera preparado a la hora de ir a volar. Podría decirse que SCADTA inventó la aviación comercial en Colombia, ya que cada paso que se daba para poder realizar un vuelo, la adaptación de los aviones, la creación de campos de aterrizaje y las rutas de vuelo, todo fue un proceso del cual ellos se encargaron.

“fue así como nació, creció y se desarrolló Scadta y como fue construyendo su telaraña que la vendría a convertir en una importante empresa nacional, con destacada posición internacional.” (Farías, 1986, p. 17).

El presidente de la compañía era Ernesto Cortizos (importante personalidad en Barranquilla) y el primer piloto era el alemán Fritz Hammer, piloto durante la guerra. Este, se encargó de traer el primer avión a Barranquilla a principio de 1920, directamente desde Alemania. Se efectuaron distintos vuelos de prueba entre Barranquilla y Puerto Colombia de transporte de correo. Sin embargo, el primer vuelo con pasajeros se llevó a cabo en septiembre de 1920. (Parra, 1998, p. 100)

2.1.1 Primeros vuelos

El piloto Fritz Hammer fue el encargado de realizar el primer vuelo en territorio colombiano. Lo acompañaban en el avión Guillermo Schurbusch y Stuart Hosie, mecánico y primer pasajero respectivamente. A pesar de que el vuelo cubrió una ruta muy corta, entre Barranquilla y Puerto Berrío, este tuvo una duración de cinco horas y media. Durante este recorrido, el avión se vio obligado a hacer acuatizajes en Zambrano y El Banco por motivos técnicos (Farías, 1986, p. 14). Este, sería el primer avance en Colombia hacia la aviación comercial, ya que a partir de aquí se comenzaron a hacer vuelos con mayor frecuencia y nuevas exploraciones de rutas que más adelante ayudarían a la aviación a tener un conocimiento de la geografía colombiana.

Fue así como un mes después, como presidente de Colombia, Marco Fidel Suárez viajó con sus ministros a Girardot para cumplir con el deber histórico y sin precedentes en la América Latina, de presenciar el acuatizaje y recibir un avión procedente de Barranquilla, que venía al comando del héroe legendario, capitán Hellmuth Von Krohn (Parra, 1998, p. 95). Esto ha de considerarse un gran avance tanto para la aerolínea como para el país. Ya no se trató de un trayecto corto entre dos ciudades, sino de atravesar media Colombia.

Hubo que esperar a lo largo de casi un año, para que SCADTA realizara una nueva hazaña, la cual llegaría en septiembre de 1921. Esta vez, la compañía y sus arriesgados pilotos, establecieron una ruta prolongada hasta Neiva, cubriendo así todo el trayecto navegable del río Magdalena. Este fue un hecho muy importante para Colombia y para la aviación comercial, ya que por primera vez en la historia de América Latina se establecía una operación fija, de itinerario (Farías, 1986, p. 15). Sin duda esto es un hecho para tener en cuenta en la historia, ya que se trataba de cruzar casi la totalidad del país, lo cual abriría nuevas oportunidades sociales y de negocios. Por este y muchos otros eventos que veremos más adelante, es que considero la industria de la aviación como una de las más importantes en el mundo. La aviación se ha encargado no solo de abrirle puertas a los países, sino de unirlos, de darle un sentimiento de nación el cual antes de que esta apareciera era algo casi imposible de lograr.

“... el transporte aéreo ha sido el motor que unió nuestras alejadas regiones y conformó un país unido y con propósitos comunes.” (Farías, 1986, p. 12)

Ahora bien, el nuevo reto para la compañía era llegar a la capital, algo muy complicado si se tiene en cuenta el tamaño de las montañas que rodean a Bogotá. Los aviones no estaban hechos para subir a grandes alturas y por esto navegaban por el río. El capitán Hellmuth Von Krohn intentó muchas veces cruzar la cordillera para llegar a la Bogotá. Sus intentos fueron fallidos, pues el mal clima junto con la altura de las montañas eran factores que volvían suicida la labor del capitán, quien solo contaba con su visión para volar. Sin embargo, su deseo de aterrizar en esta ciudad era inagotable. El ingeniero Schurbusch reemplazó los flotadores del avión por las llantas de un antiguo automóvil Hudson, ya que en Bogotá no había un lugar adecuado para acuatizar. Finalmente, Von Krohn encontró un espacio en el boquerón por el cual se filtró, usando todo el poder de su motor para ver por primera vez desde el aire este hermoso tapete verde y azul de la sabana de Bogotá. (Forero, 1964, p. 74) Con este acontecimiento ya no solo se había logrado atravesar parte del país, sino que ahora la capital estaba conectada directamente con las demás ciudades, algo que es de extrema importancia sobre todo para las relaciones de gobierno.

Esta fue la mayor victoria para SCADTA en la época y a partir de aquí se comenzó a volar a distintas ciudades del territorio colombiano como lo fue Medellín, en 1923, Cali, los Santanderes, Buenaventura, Guapi y Tumaco, en octubre de 1927. Finalmente, Popayán, Ipiales, Montería, La Guajira y los Llanos, se fueron uniendo a esta extensa red, que borró de los mapas de Colombia las inaccesibles montañas, los indomables ríos y las inmensas selvas y llanuras, para unir a los colombianos (Farías, 1986, p. 15). La aviación se encargó entonces de unir el país a través del tiempo, de conectar las diferentes culturas y razas que por mucho tiempo vivieron

alejadas y que no habían tenido quizás la oportunidad de conocer otras ciudades y ambientes, lo cual los mantenía cerrados a lo que era su propia cultura y propio conocimiento.

“Para borrar estas fronteras culturales, fue necesaria la aparición y desarrollo de la aviación, que cruzó los cielos de frontera a frontera, de mar a mar y desde la cima de los Andes hasta el Amazonas y los Llanos, para unificar los dialectos y los acentos, para refundir los gustos y para crear la Colombia que hoy conocemos.” (Fariás, 1986, p. 15)

2.1.2 Retos internacionales

La SCADTA ya había conquistado prácticamente todo el territorio colombiano y ahora planeaba salir a conocer nuevas tierras. Nuevamente se puede considerar esto como un reto, en ese entonces no había comunicación con tierra y todo debía ser a ojos del piloto, pero estos eran hombres visionarios y querían llevar la aviación más allá. Fue por eso que Herbert Boy, en 1928, hizo el primer vuelo de reconocimiento sobre las rutas que llevarían a SCADTA al Ecuador, haciendo escalas en Quito y Guayaquil. Por primera vez se cruzaba los Andes, la línea Ecuatorial. Más tarde lo volvió a hacer, pero esta vez yendo un poco más lejos, hasta Paita al norte de Perú (Fariás, 1986, p. 17).

La empresa ya sabía de lo que era capaz y querían algo más. El entonces presidente de Scadta, Peter Von Bauer, elaboró junto con sus colaboradores un plan de operación detallado, contemplando hasta las más mínimas posibilidades, para volar desde Barranquilla hasta la Florida, en Estados Unidos, en dos aviones bimotores Dorniel Wal, el Atlántico y el Pacífico, siguiendo la ruta del Caribe y Centroamérica con escalas en Cartagena, Colón, Puerto Limón,

Managua, Amapola, Libertad, San José y Yucatán, para sobrevolar el golfo de México y acuatizar en Cuba y finalmente en Miami y Palm Beach, en el Estado de Florida, en los Estados Unidos. El capitán de la expedición fue el piloto alemán Von Buddenbrock y cuando acuatizaron en la Florida, se cumplió por primera vez un vuelo entre Suramérica y Norteamérica. Claramente todo era alegría para los colombianos que habían logrado algo inexistente en el mundo, pioneros en la aviación internacional por delante de los mismo estadounidenses. Esta gran aerolínea logró algo que jamás se había pensado, viniendo de un país prácticamente desconocido.

“Parece fuera de lugar, fuera de época, como hablando de una novela de Julio Verne, tratar de hacer un recuento histórico de los avances y el desarrollo de una pequeña línea aérea, en las inexistentes rutas internacionales de los años veinte, cuando el país se movía a lomo de mula, cuando los automóviles y camiones eran rudimentarios y además no existían las carreteras; cuando ni siquiera se había iniciado la labor de sentar rieles para tener un ferrocarril...”
(Farías, 1986, p. 19)

A pesar de que todo parecía alegría, terminó teniendo un sabor amargo. El Congreso de los Estados Unidos se preocupó tanto al ver el avance de este pequeño país Suramericano, que le prohibió a la empresa despegar de sus aguas y el avión tuvo que ser desarmado para devolverlo en barco a puerto colombiano. Este insólito hecho, abrió los ojos del gran país del norte que desde ese día empezó a apoyar los programas de desarrollo de la aviación internacional, acción que culminó con la creación de Pan American Airways en 1929 (Farías, 1986, p. 21).

“El orgullo norteamericano no podía permitir que Colombia y Scadta completaran un vuelo de ida y regreso entre Suramérica y Norteamérica y usó su autoridad para impedirlo. Pero la operación se había cumplido.” (Fariás, 1986, p. 21)

2.1.3 Vicisitudes

La compañía no solo sufrió este lamentable suceso, hubo otros más que marcaron su historia. Como se mencionó al principio, la aviación tiene momentos de tristeza y dolor. Para Scadta uno y quizás el más doloroso de su historia, fue el accidente sufrido por Von Krohn, quien era una persona de gran importancia para la empresa y para el país que había sido testigo de su valentía. “El 7 de junio de 1924, con motivo de la visita a Barranquilla de los ministros de Hacienda y Obras Públicas, quienes venían a inaugurar los trabajos de Bocas de Ceniza, un grupo de funcionarios de Scadta y amigos barranquilleros estaban reunidos en las horas de la tarde. Ernesto Cortizos, presidente de la empresa, encabezó la idea de efectuar un vuelo sobre la ciudad para lanzar volantes explicando la importancia y trascendencia de la obra y fue así, como al mando del capitán Von Krohn, se elevaron sobre los cielos de Barranquilla.” El avión volaba sobre el centro de la Avenida Central, en el barrio El Prado, cuando empezó a hacer maniobras extrañas hasta precipitarse con toda violencia contra el suelo. Todos murieron. “Perdió Scadta a su presidente, a su prestigioso primer piloto, al Capitán Von Roseneck y otros dos alemanes, uno de ellos directivo del Banco Alemán y un mecánico colombiano. La tragedia era muy grande. La conmoción en la ciudad, fue también muy grande. Barranquilla sentía que su gran empresa, pionera en el mundo, orgullo de Colombia, había sido herida de muerte.” (Fariás, 1986, p. 22)

Este quizás no fue un accidente que causara conmoción en el mundo aeronáutico, ya que no contó con un gran número de víctimas. Sin embargo, fue motivo para que se levantara el famoso “monumento al Águila” en la ciudad de Barranquilla. Este, a pesar de ser muy pequeño, es uno de los pocos símbolos de la historia de la aviación que tenemos en este país y que prácticamente nadie conoce.

2.1.4 El conflicto colombo-peruano

Scadta también participó en la guerra con el Perú (1932), prestando y modificando sus aviones ya que por tierra era muy demorado llegar a Leticia. *“La Scadta se entregó toda, íntegra, a Colombia.”* (Farías, 1986, p. 23). Este hecho llevó a que Herbert Boy, quizás el más grande héroe de la guerra en el aire, se convirtiera en ciudadano honorífico y coronel en jefe de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC). El capitán Iván Darío Cardozo afirma “se aprovecharon estas aeronaves que eran de correo principalmente para enviar pertrechos y provisiones a las tropas que estaban acantonadas en Leticia y defender todo el sur del Amazonas”. Estos aviones se vaciaron completamente, sacándole así las sillas para poder acomodar tanques de combustible y una ametralladora para la defensa del país. No había en este entonces una fuerza aérea como se le conoce hoy en día, pero gracias a este “préstamo” realizado por la compañía, se creó un ala del ejército que poco a poco se independizó y que más adelante daría paso a la creación de la FAC.

2.1.5 SCADTA llega a su fin

Dicen que toda historia tiene su final y esta no sería excepción. Lastimosamente el mundo sentía la presencia de una nueva guerra, la cual marcaría el futuro del mundo. El famoso Eje

Roma-Berlín, más específicamente el gobierno alemán, bajo la dirección de su canciller Adolf Hitler, se encontraba presionando a las distintas empresas de aviación latinoamericanas con el fin de ejercer su control. El gobierno norteamericano tenía los mismos objetivos y no podía permitir que los europeos tuvieran dominio sobre los cielos de América Latina y el acceso al Canal de Panamá. Scadta se encontraba en el medio de ambos bandos, pero fue el norteamericano el que terminó ganando la batalla. En febrero de 1930, con mucha presión sobre Von Bauer, Juan Trippe, el gobierno de los Estados Unidos y la fábrica de aviones Ford, amenazaban con no venderle más aviones a la compañía. Esto terminó con la venta del 84.4% de las acciones de Scadta, que pertenecían al señor Von Bauer. Esta operación fue completamente secreta y continuó así por nueve años (Fariás, 1986, p. 33).

Juan Trippe había elaborado dos planes secretos. El PLAN A, consistía en contratar un grupo de colombianos y norteamericanos, para irlos situando en posiciones claves en la administración y departamentos técnicos, para que fueran remplazando, paulatinamente, a los alemanes. El PLAN B, consistía en preparar en los Estados Unidos la cantidad necesaria de técnicos y administradores norteamericanos, para que en un momento dado, en forma repentina, asumieran el manejo total de la empresa. Scadta tenía 800 empleados, de los cuales 150 eran alemanes. Pan American Airways le envió a Scadta dos aviones DC-3, los más modernos, dentro de los cuales venían camuflados los 150 norteamericanos que iban a remplazar a los alemanes.

El 12 de junio de 1939, a las 5 de la tarde, todos los pilotos y operadores alemanes recibieron cartas de despido, con liquidación de prestaciones. Jamás se le permitió a ninguno volver a su oficina ni escritorio a sacar sus cosas personales. Al día siguiente, como si nada hubiera pasado,

toda la compañía funcionaba normalmente con sus nuevos empleados y gerentes, la mayoría norteamericanos o latinoamericanos vinculados a la Pan American (Farías, 1986, p. 33).

“Los sueños de unos ambiciosos jóvenes alemanes se habían hecho realidad en el trópico colombiano. Una gran empresa había surgido y lo único que había pasado, era que había cambiado de manos. Hoy era norteamericana y colombiana. Mañana sería sólo colombiana, para honra de nuestro país. Pero honremos también a sus fundadores que a brazo partido, con tenacidad, a base de mil esfuerzos y sacrificios, crearon la Aviación Comercial para Colombia y los colombianos.” (Farías, 1986, p. 34)

“Tras estos hechos, se le quitó (injustamente) la nacionalidad colombiana a Von Bauer, quien además fue tildado de ladrón y tuvo que irse del país. Este se fue a vivir a Chile y cada vez que realizaba un viaje en barco al norte paraba en Barranquilla donde muchas personas iban a saludarlo a pesar de que este nunca volvió a pisar el suelo colombiano”, afirman Gustavo Arias de Greiff y Eduardo Mendoza.

La salida de los pilotos y demás trabajadores de la compañía, así como la llegada de algunos norteamericanos, daría inicio a una nueva etapa de la aviación en nuestro país, como también a la consolidación de la compañía en la que siempre pensamos cuando vamos a viajar o mejor aún cuando se habla de Colombia.

3. Capítulo II
Nacimiento y vida de la aerolínea bandera de Colombia

3.1 Avianca – Aerovías Nacionales de Colombia

Fundada bajo el nombre de Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca), esta comenzó sus operaciones en 1940, bajo la presidencia de Don Martín del Corral. En esta compañía se venía implementando una disciplina casi militar, en cuanto a puntualidad y respeto se trataba.

“El piloto tenía su motor prendido, la puerta cerrada, los tacos de las ruedas del avión habían sido retiradas y las manos del comandante estaban listas para operar sus aceleradores.”

(Farías, 1986, p. 47)

Avianca comenzó utilizando las antiguas rutas que tenía Scadta gracias a que estos habían construido ya varios aeropuertos en las grandes ciudades. De modo que se podría decir que contaba con cierta ventaja a diferencia de las compañías que más adelante se crearían para hacerle competencia.

“La gran disciplina alemana, ya heredada y administrada por colombianos, acabó de forjar la personalidad y el carácter de los empleados, haciendo de todos ellos hombre con un gran concepto del cumplimiento del deber y de una total dedicación al servicio.” (Farías, 1986, p. 46)

Una empresa dividida entre colombianos y estadounidenses, debido a la fuerte inversión de estos últimos para tener su control. Sin embargo, a principios de los años cincuenta, los colombianos tomaron la totalidad de la empresa. Como comenta el historiador Gustavo Arias de Greiff en la entrevista realizada, “el gobierno colombiano había firmado una cláusula que le permitía hacerse con las acciones que tenía en su momento Pan American. Con el tiempo estos

adquirieron las acciones y pidieron únicamente que se les diera dos puestos en la Junta Directiva de la compañía. Desde ese momento existe una representación del gobierno en Avianca, la cual no está directamente respaldada por acciones como las demás”. La mayoría de los empleados eran jóvenes que venían cubriendo labores de segundo o tercer cargo, pero debido a las necesidades creadas dentro de la compañía, estos tuvieron que ser ascendidos rápidamente sin olvidar su gran servicio y eficiencia.

“Y esta, sin duda, fue también la razón por la cual sus hombres asumieron posiciones importantes en el campo internacional, mereciendo la aprobación y el acatamiento de los grandes profesionales de la industria aérea, europea y norteamericana que veían con enorme simpatía, pero con gran respeto, a los jóvenes empleados de Avianca.” (Farías, 1986, p. 48)

Esto demuestra que, desde sus inicios, Avianca se ha caracterizado por contar con un personal joven, no solo de pilotos y auxiliares sino también de personal en tierra que hace posible el rendimiento y la organización de toda la compañía.

3.2 Los aviones

La última flota que tuvo Scadta y que sería su gran orgullo era “la flota de los conquistadores”. Para la época fue algo increíble poder contar con nueve aviones Boeing 247D. Estos contaban únicamente con nueve o diez puestos, lo cual para la época en que se consolidó Avianca ya no era útil tener estos aviones, ya que el tráfico de pasajeros poco a poco iba aumentando. Además, solo algunos de estos contaban con un baño, lo cual en vuelo largo podía llegar a ser algo molesto.

Con la creación de Avianca, la Pan American envió como contribución al progreso los aviones Douglas DC-2 y DC-3. Estos aviones fueron de gran ayuda para la compañía, los DC-3 se encargaron de darle alas al transporte aéreo en todo el mundo. Con estas aeronaves se pudo cubrir toda la geografía colombiana, además tenían la capacidad de hasta 28 puestos, una cantidad mucho mayor a la que tenía Scadta en su momento. “Es un avión que tiene rueda de cola no tiene rueda de nariz y al uno ir carreteando no se ve mucho la pista, ya que la nariz está elevada. Además, el carreteo había que hacerlo en zic zac y guiarse por los conos” comenta el ex comandante Rafeal Boada.

El DC-3 fue el avión más importante construido en la época y que aún hoy en día continúa paseando por los cielos del mundo, así como los de Colombia. El comandante Vittorio Marconi afirma “el DC-3 es uno de los pocos aviones que hoy en día continúan operando en el llano por su facilidad para aterrizar en terrenos no pavimentados”. Este fue el avión con el que comenzó la operación en el llano y que seguramente será difícil de olvidar.

“Su obra principal, su gran realización, fue la de integrar la aviación comercial colombiana. Porque borró los problemas y las fronteras; porque el mismo avión nos llevaba a las grandes ciudades, dotadas de modernos aeropuertos y a pequeños sitios, perdidos en las selvas, en los llanos, a la orilla de los ríos, en las playas de nuestros mares.” (Farías, 1986, p. 52)

La operación en el Llano es de gran valor para el país, ya que era una zona que no contaba con ningún aeropuerto a excepción de Villavicencio, pero que igual merecía poder llevar a sus

habitantes a las distintas ciudades. “Un personaje muy importante para Avianca, fue Gonzalo Arango Mejía, un hombre que vivía sentado en un avión o una mula a medio domar, para recorrer los Llanos y encontrar sitios donde fuera posible hacer una pista (campo) de aterrizaje”. (Farías, 1986, p. 61)

La aviación en el Llano siempre fue bastante aventurera como también arriesgada. “Teníamos que volar muy bajo, ya que no existían radio-ayudas y así lograr ver a ojo que no hubiera ninguna vaca en el campo de aterrizaje” comenta Rafael Boada. Igualmente, la forma de saber que la pista se encontraba habilitada para aterrizar, “era cuando un campesino extendía una sábana blanca en el suelo, de ser roja era que se encontraba cerrada”. (Arias de Greiff)

“Durante diez años esta aeronave encabezó el mercado gracias a su adelanto tecnológico y a su moderna construcción, muy adecuada para el transporte de pasajeros. Esta aeronave es de muy grata recordación para el país.” (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 237)

Otro avión importante para Avianca fue el Dakota C-47, creado durante la segunda guerra mundial, que contaba con un piso reforzado y una puerta de ingreso más amplia que el DC-3, lo cual fue de gran ayuda para la compañía que empezaría usándolos para su transporte de carga dentro del país.

Luego apareció en el mercado el DC-4, “un avión de la nueva generación”, considerado como el hermano mayor del DC-3. Era un avión más grande, con cuatro motores y capacidad para cincuenta y cinco pasajeros. Los pilotos de Avianca tuvieron que trasladarse a los Estados

Unidos para entrenarse en el nuevo avión. Esto sucedía directamente en la fábrica de los mismos. Gracias a la llegada de estos aviones, Avianca comenzó a pensar en las operaciones internacionales a los países vecinos como Panamá, Ecuador y Venezuela. Pero también se vio la oportunidad de volar más lejos, a destinos como México, Lima, Miami y hasta Nueva York. (Fariás, 1986, p. 54)

Luego aparecería el Constellation 749 y el Super Constellation. Dos aviones producidos por el multimillonario Howard Hughes. Eran aviones que tenían como propósito cubrir necesidades tanto comerciales como militares. Avianca incorporó el primero de estos para cubrir las rutas internacionales y tuvo un resultado exitoso. Sin embargo, pocos años después, algunas modificaciones que se le realizó al avión (mundialmente) resultaron defectuosas, lo que ocasionó que tuvieran fallas mecánicas constantemente. Estas fallas hicieron que las compañías no pudieran cumplir con sus horarios y esto llevó a que Avianca perdiera prestigio, debido a frecuentes demoras en los aeropuertos, cosa que hasta ese momento no había ocurrido.

3.3 “El Tablazo”

Si continuamos en la dirección de eventos desafortunados como el desprestigio de la compañía, también hay que remarcar un momento de extremo dolor para la creciente compañía y el país. El 15 de febrero de 1947, un DC-4 de Avianca, iba de Barranquilla rumbo a Bogotá. La aeronave al mando del capitán Poe se encontraba totalmente llena y mientras iba sobrevolando el río Magdalena, justo antes de llegar a la altiplanicie andina, este encontró la destrucción al golpearse con el alto pico denominado El Tablazo. Este accidente, debido a su gran número de muertos, se convertía en el más grande y grave sucedido en la historia. En este momento fue un

duro golpe para el desarrollo de la joven empresa y un retroceso para la industria mundial de la aviación comercial. Los aviones de esa época eran más duros y más complicados de maniobrar. “Se trataba de una guaya que iba directamente a la cola del avión” comenta el piloto Juan José Boada. Este pudo ser un factor en contra para el piloto, quien, a pesar de tratar de cambiar el rumbo del avión al ver el pico, no alcanzó a hacerlo en su totalidad y un ala logró impactar el mismo.

Avianca se encontraba cursando un gran momento en su historia, donde el año anterior al accidente había recibido el Premio Mundial de la Seguridad. Por este motivo, el accidente fue de gran impacto mundialmente que además podía llegar a manchar el nombre de la compañía. (Arias, 1999, p. 197)

3.4 Momento de hacer competencia

Así como Avianca, quien después de la Segunda Guerra pudo hacerse con varios aviones, algunas personas, entre ellos aficionados a la aviación, se lanzaron a la aventura y compraron algunos aviones por su propia cuenta. Digo lanzarse a la aventura porque esto era un mundo completamente nuevo, la aviación estaba en su punto de arranque por encima de otros medios de transporte y tenían que enfrentarse a una compañía que ya contaba con un pasado en la industria.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, se organizaron los llamados “Surplus Sales”. Principalmente en Estados Unidos, pero también en otros países del mundo. Esto consistía en la venta de sobrantes de guerra, entre los cuales se encontraba una gran cantidad de aviones de transporte, en su mayoría los Curtis C-46, Douglas DC-3 y C-47. (Arias, 1999, p. 200)

En este momento de la historia Avianca perdió varios de sus trabajadores que se aventuraron a comenzar sus propias empresas de transporte aéreo. Gracias a la facilidad de comprar aviones a buenos precios, en ese periodo posguerra de más o menos unos cuatro años, se crearon aproximadamente 23 compañías de transportes aéreos comerciales. (Arias, 1999, p. 202) Es por esto que este momento es tan importante para la aviación mundial. Este proceso llevó a un gran cambio por la aparición y sobretodo el aumento de frecuencias e itinerarios. Es aquí cuando se empieza a desarrollar también como un gran mercado en donde las tarifas comienzan a negociarse. Se crearon entonces empresas filiales y competidoras de Avianca.

3.4.1 LANSÁ

Se podría decir que Lansa fue en su momento la aerolínea que mayor competencia le puso a Avianca. Esta fue creada por antiguos trabajadores de Avianca, quienes compraron una cantidad de aviones después de la guerra. Lansa , inicialmente “Limitada Nacional de Servicio Aéreo”, luego “Líneas Aéreas Nacionales S.A” fue como comenta Arias de Greiff “una empresa muy exitosa, competencia directa a Avianca y que se anunciaba como una empresa colombiana con todos sus pilotos colombianos. Sin embargo, Avianca no le permitía usar sus aeropuertos lo que la llevó a construir los suyos propios”. Fundada por el capitán Ernesto Recamán, capitán Pirles, Mauricio Obregón, esta se creó el 5 de mayo de 1945. Esta empresa tenía a favor, el hecho de que sus fundadores fueran antiguos trabajadores de Avianca, lo que los llevó a tener gran conocimiento de sus operaciones y negocios. De hecho, les fue tan bien que en el primer reporte anual las estadísticas mostraban un total de 26 mil 507 pasajeros transportados. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 80)

Al concluir su segundo año de servicio, Lansa contaba ya con 18 aviones DC-3 y se postulaba ya como la segunda en el país. En 1948 cuando se encontraba en su mejor momento, habiendo ganado el Premio de Seguridad de Vuelo por tercer año consecutivo, lastimosamente tuvieron dos accidentes, que ocasionaron, en gran medida, el deterioro de su imagen. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 81) Esto junto con lo mencionado anteriormente sobre tener que construir sus propios aeropuertos, llevó a que Lansa entrara en una crisis económica. “El gobierno de Laureano Gómez no quiso ayudar a Lansa diciendo que prefería tener una compañía que funcionara bien y no dos a mal” según Arias de Greiff.

Esto llevó a que primero Avianca absorbiera a Lansa, operación que duraría aproximadamente unos dos años. En principio no se trató de consumir la empresa, sino de mantenerla a flote y trabajar en conjunto a pesar de que el 1 de septiembre de 1951 Avianca pasó a tener el control.

“Fueron muchos los esfuerzos que hicieron para sobrevivir y tal vez la solución que veían con menos simpatía, era el que su compañía fuera controlada y fusionada con Avianca, que había sido su gran competidora y su objetivo principal de victoria.” (Fariás, 1986, p. 75)

Se empezó por cancelar las operaciones internacionales que estaban desangrando a la compañía y su economía. También reorganizaron las operaciones del correo, pero ya en 1954 Lansa plegó sus alas y Avianca asumió el control total de la empresa. (Arias, 1999, p. 202) “Lansa fue la empresa que en su momento llegó a tener la mayor cantidad de Douglas DC-3 y

cuando Avianca la absorbió por completo, de los 35 que tenía por lo menos 17 pasaron a Avianca” afirma Gustavo Arias de Greiff.

3.4.2 AEROTAXI

La compañía Aerotaxi S.A fue fundada en 1948 por unos accionistas particulares y bajo el auspicio de Avianca. Esta empresa se fundó con el objetivo de poder brindar sus servicios a las comunidades en los Llanos Orientales, que cómo se dijo anteriormente, era muy complicado operar. La compañía era pequeña, pero llegó a tener una flota de 25 o más avionetas Cessna 185 a su servicio. La dirección de esta compañía estaba a cargo del Director Comercial de Avianca, Herbert Wild, quien luego le cedería el paso completo a Avianca.

El cambio que tuvo esta empresa en el tiempo fue muy grande. El avance en las operaciones y el crecimiento en cantidad de pasajeros superaba las expectativas de la compañía. Aerotaxi, que únicamente se encargaba de llegar a las zonas más alejadas, pasó de tener 8 empleados a 80 y además transportó a un total de 101.402 pasajeros en el año 1957, en tan solo nueve años desde su fundación. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 88)

Fue una compañía que ayudó mucho a la población colombiana, sobre todo a aquella que se encuentra en lugares apartados y complicados de acceder dentro de la geografía de este país. Contaba como bases de operación las ciudades de Medellín, Bucaramanga, Villavicencio, Cúcuta, Montería, Cartagena y El Banco. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p.87) Eran como lo que llamaríamos hoy en día los “alimentadores” de las grandes troncales de Avianca, ya que volaban a 250 comunidades a lo largo y ancho del país.

3.4.3 HELICOL

Helicol es quizás la empresa de transporte aéreo no regular con mayor experiencia y trayectoria en el mercado. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p.67) Podría decirse que desde un comienzo contó con el respaldo de Avianca, lo cierto es que el gerente de una empresa de helicópteros en Filadelfia, Peter Wright, quiso poner a funcionar la empresa en Colombia, pero por legislación colombiana las empresas de aviación deben tener una mayoría de capital de este país. Fue por eso que el norteamericano se acercó a Avianca, quien accedió, pero únicamente si el 51% de las operaciones eran de Avianca. Este accedió bajo las condiciones impuestas por Avianca y fue así como se creó Helicópteros Nacionales de Colombia, Helicol. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 67)

3.4.4 SAM

Mediados de 1944 y se creaba una nueva empresa en Medellín. SAM o Sociedad Aeronáutica de Medellín, empezó siendo una compañía carguera, la cual años más tarde ya se encontraría cubriendo la ruta de carga entre Miami y Medellín. SAM fue una compañía que creció con buen ritmo manteniendo únicamente rutas de carga, hasta que en 1954 empezó la operación con pasajeros. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 39)

En este momento entra a jugar un papel dentro de la aviación colombiana la empresa holandesa KLM, considerada la más antigua del mundo desde su fundación como Royal Dutch Airlines. Esta compañía quiso entrar en Colombia e iniciar sus operaciones, pero esto no fue

posible ya que no se había firmado un pacto bilateral entre Holanda y este país al no existir un interés por parte de las empresas colombianas de volar a Holanda. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 40)

Fue por este motivo y con el fin de solucionar el problema, que KLM participó en la formación de una nueva compañía, RAS- Rutas Aéreas de Colombia, la cual se asociaría con SAM. Esto sucedería en 1956 y dentro del convenio se establecía que RAS o SAM llevarían pasajeros hasta Aruba y Curazao con el fin de transportarlos desde ahí con KLM a Europa. La empresa holandesa le facilitó dos aviones Douglas DC-6-B con ciertos lujos y comodidades para llevar estos pasajeros. Sin embargo, este consorcio fue acusado ante la FAA (Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos) por violación de pactos bilaterales. Esto llevó no solo a que en 1961 terminara el convenio, sino que además perdieran el permiso para volar a los Estados Unidos. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 40)

SAM continuó en ocasiones sirviendo a Avianca como frente de competencia con las nuevas empresas, hasta que en 1990 se diera una renovación completa de su flota, además de la integración empresarial con Avianca y Helicol. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 43) Esta alianza entre ambas compañías facilitaría que luego entre el 2002 y 2004 se creara junto con Aces la Alianza Suma, la cual no duró mucho llevando a Aces a la quiebra y finalmente a la transformación definitiva de SAM a Avianca en el año 2010. (Flight Internacional, 2004, p. 63)

3.4.5 AEROCÓNDOR

En febrero de 1955 otro grupo de pilotos antiguos de Avianca se reunió con el fin de fundar una nueva compañía aérea. Aerocóndor sería el nombre de esta, la cual, al igual que muchas otras empresas, tendría su base principal en la ciudad de Barranquilla. (Farías) Esta comenzó sus operaciones únicamente transportando carga, pero a principios de los años 60 esta adquirió unos Douglas DC-4 y decidieron abrir el mercado de pasajeros.

“Aerocóndor logró ser la primera empresa del país en transporte de carga. Sus aviones llevaban por lo menos el 80% de las exportaciones de flores al mercado norteamericano.”
(Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 77)

Mi papá (Vittorio Marconi), al llegar de Italia, comenzó su carrera como aviador en esta compañía. Él me cuenta que esta era en su momento una empresa de mucho prestigio que además se encontraba avanzando rápidamente y teniendo un crecimiento y desarrollo inigualable. Una anécdota que recuerdo de cuando estaba pequeño, era la de tener que pasar a unos escasos metros sobre la pista de Curazao, ya que esta no contaba con torre de control y la única manera de saber si la pista estaba libre era haciendo un tipo de reconocimiento. Mi papá me decía que tocaba descender para asegurarse, ya que en algunas ocasiones ocurría, de que no hubiera ninguna cabra o un indígena caminando en la zona.

De hecho, los primeros vuelos internacionales que realizaba esta compañía era a las Islas de Curazao y Aruba, las cuales se convirtieron en un mercado crucial para Colombia. Aerocóndor adquirió en ese entonces unos aviones Lockheed Electra hasta que luego en 1972 iniciaron la

operación en Boeing 720B, el mismo que se encontraba usando Avianca. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 76)

En el año 1975, la compañía sufrió un accidente que afectó mucho su estabilidad, cuando un Lockheed carguero que se encontraba despegando en el aeropuerto de Bogotá se precipitó a tierra cayendo sobre un DC-6 de Aerocosta que se encontraba en plataforma. Lastimosamente, este hecho sumado a la crisis de finales de los años 70, que afectó a la industria de la aviación, Aerocóndor se vio en una situación muy crítica que los llevó a cancelar sus operaciones y dejar sin empleo a unas 3000 personas aproximadamente. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 76)

“Sin duda alguna, desde los años 50 cuando operó Lansa en el país, ninguna otra empresa había logrado el nivel de desarrollo que alcanzó Aerocóndor, que llegó a situarse en un plano de casi igualdad con Avianca” (Fariás, 1986, p. 84)

3.4.6 SATENA

A mediados de 1962, se creó esta compañía con el interés básico de operar a las áreas más subdesarrolladas, localizadas en apartadas regiones del país y donde ninguna otra empresa pensaba operar dado el riesgo para sus aeronaves. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 53) Uno de los motivos principales para que esta compañía decidiera iniciar sus operaciones era que, Avianca acababa de anunciar su operación total en aviones Jet, lo que le impedía por completo entrar en estas zonas.

Satena fue creada por la Fuerza Aérea Colombiana, la cual operaba con pilotos militares y que tenía un gran conocimiento de vuelo en estas regiones apartadas. En los últimos años, Satena, se ha convertido en ese puente o enlace que hay entre las comunidades más alejadas con el centro del país. Su operación es vital para el crecimiento y desarrollo del país. Esta compañía se encuentra utilizando aviones Fokker, de hélice, lo cual facilita su vuelo en las zonas alejadas y que, gracias a esta, se ha convertido en un complemento importante para las operaciones de las empresas comerciales.

3.4.7 TACA

Esta empresa irrumpió fuertemente en el mercado colombiano. Desde un comienzo, Taca (Transportes Aéreos Centroamericanos) logró obtener todos los permisos legales para su operación dentro de este país. Además, esta llegó ofreciendo a todos sus pasajeros los mejores precios y las mejores comodidades. Tuvo algunas complicaciones cuando Avianca no le permitió usar el aeropuerto de Techo para sus operaciones. Sin embargo, esta empresa consiguió el permiso para utilizar el aeródromo de Madrid, el cual venía siendo una base de la FAC. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 83)

El éxito de TACA fue aumentando hasta el punto en que comenzó a tener filiales en varios países como fue Brasil, Panamá, Costa Rica, Guatemala, Nicaragua, Colombia y su sede principal en El Salvador. Sin embargo, existía una ley que obligaba a las aerolíneas a autenticar los documentos de compra de los aviones para poder utilizarlos y matricularlos en Colombia. Se descubrió que algunos aviones de Taca no contaban con tal documentación y esto llevó a que su filial, Taca Colombia, tuviera que salir del país. Para Avianca esto fue una buena noticia ya que

se encaminaba a ser una dura competencia en el mercado. La salida de Taca daría paso al crecimiento en su momento de Lansa quien fue la que empezó a ocupar este vacío en los cielos colombianos. (Escobar, 2008) Hoy en día podemos seguir disfrutando y siendo testigos del apoyo de Avianca en el deporte colombiano. La selección Colombia de fútbol siempre está acompañada por esta empresa que recientemente pintó uno de sus aviones con las caras de los jugadores y con el cual transporta a los pasajeros que van a cada partido.

No obstante, en busca de nuevas alianzas y mercados extranjeros, en el año 2009 Avianca y Taca se asociaron y formaron la nueva AviancaTaca. En su momento correspondía el nombre debido a la unión de ambas compañías, a pesar de que Avianca contaba con el 65% de las acciones del Holding. Este nombre no duraría mucho más dado que esta empresa aumentaría en un 10% las acciones, pasando así a contar con más del 75%. A partir de mediados de 2013, la compañía pasaría a tener nueva y únicamente el nombre de Avianca. (Baquero, 2012)

A pesar de la competencia en el mercado, la aparición de nuevas empresas, rutas e itinerarios, Avianca siempre se ha mantenido fuerte, logrando así, no solamente quedarse con la mayor parte de la industria aeronáutica en Colombia, sino también ser en este momento la más importante en Latinoamérica. Es importante resaltar, que hay gran parte de apoyo por parte de otras compañías con las cuales Avianca ha podido aliarse, para poder llegar a cada rincón de este país e ir creciendo en el mercado global.

“Avianca es la única empresa de transporte aéreo que ha logrado subsistir en nuestro país. Todas las demás que se han formado desde 1919, hasta la fecha, han recorrido una parábola

que las ha llevado a un relativo progreso durante algún tiempo, para afrontar la quiebra cuando han logrado una expansión difícil de administrar.” (Farías, 1986, p. 84)

3.5 Grandes momentos y grandes apoyos

Luego de hablar sobre los accidentes y aquellos momentos lamentables para la industria aeronáutica, hay que aclarar que no todo puede ser tristeza en este mundo, por eso también es muy importante resaltar los buenos momentos que ha vivido la empresa y que muy pocos conocen.

Avianca comenzó apoyando a los equipos de ciclismo, junto a otras grandes empresas como Coltejer y Bavaria, estos les brindaron patrocinio. Un acto muy importante siendo Colombia un país representado por el ciclismo, pero que en ese momento contaba con pocos recursos. Cabe anotar que esto también ayudó a la compañía a crecer y a hacerse notar, ya que su nombre fue llevado a todos los niveles de la población (Farías, 1986, p. 93).

“Fueron muchos los esfuerzos que hicieron para sobrevivir y tal vez la solución que veían con menos simpatía, era el que su compañía fuera controlada y fusionada con Avianca, que había sido su gran competidora y su objetivo principal de victoria.” (Farías, 1986, p. 91)

Avianca igualmente se unió a los reinados de belleza, que no solo eran de carácter nacional sino también internacional. Sus aviones se encargaban de transportar a los periodistas, comitivas

y a las reinas. Además, el nombre de la compañía comenzó a salir en las propagandas, dándoles un reconocimiento aun mayor (Farías, 1986, p. 94).

Otro importante apoyo que brindó Avianca, fue la unión con la Dimayor quien buscaba crear el Campeonato Nacional, pero que no había tenido la posibilidad de trasladar a los equipos. Avianca le concedió un 45% de descuento en los vuelos, teniendo en cuenta que estos eran los días sábado y lunes, los de mayor demanda. Aquí la compañía aprovechó y creó un nuevo tema publicitario, “Avianca la empresa de los deportistas” (Farías, 1986, p. 96).

Entre los grandes momentos hay que señalar el primer vuelo a Nueva York. Este se dio a finales de los años 40, en época de navidad, con el fin de traer de esta ciudad radios y tocadiscos para ponerlos en el mercado. Se decidió que lo más conveniente era realizar la operación a la una de la mañana. Sin embargo, el aeropuerto era el viejo campo de aterrizaje de Scadta en Techo, con una pista corta y sin iluminación. Se colocaron carros y buses a ambos lados de la pista para iluminarla. A pesar de no ser un vuelo directo hasta Nueva York, por tener que hacer escala en Miami, la operación fue exitosa y para Avianca fue un triunfo tanto nacional como internacional. La operación fue conocida y la compañía empezó a ganar nombre como empresa seria, organizada y técnica. Años más tarde, esta operación abriría puertas y facilitaría en los Estados Unidos y otros países la operación de posteriores vuelos internacionales (Farías, 1986, p. 97).

Como no hablar sobre el vuelo de refugiados a Europa. Un vuelo casi imposible el que se planeaba realizar justo después de la segunda Guerra Mundial en busca de sobrevivientes

colombianos en Alemania. El DC-4 con el que contaba la compañía no estaba hecho para sobrevolar todo el Océano Atlántico hasta Europa. Pero luego de una gran gestión y un excelente cálculo técnico, la operación se llevó a cabo. Saliendo de Bogotá hacia el norte de la Isla de Bermudas, para cruzar el Atlántico a la Isla de Azores y continuar hasta el continente europeo a España, Francia y Alemania. El vuelo se cumplió de forma prevista y el regreso fue vía África hasta el puerto de Dakar. De ahí cruzando el Atlántico por el punto en que más se acercan los continentes, aterrizando en Manaus para seguir por el Amazonas y Orinoco, hasta aterrizar sanos y salvos en Bogotá (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 34).

Este último fue un vuelo muy parecido al que me comenta el capitán Eduardo Mendoza, quien, en 2010, fue el encargado de traer el primer ATR 72 de la compañía. Eduardo relata este acontecimiento como algo espectacular y especial. Una ruta muy larga que hoy en día cuenta con todo tipo de radio ayudas, pero que, si uno se pone a pensar en aquella época y todas las dificultades por las debieron pasar, debió ser un viaje maravilloso, una gran aventura para la aviación del momento.

“Teníamos que comunicarnos con los grandes aviones de Lufthanse o de Airfrance que pasaban por encima de nosotros y que sí tenían comunicación con las torres de control más próximas, para que supieran que seguíamos en camino” (Mendoza, 2016)

Por último, entre estos grandes eventos que marcaron la compañía y el país, toca recordar el famoso “Vuelo Olímpico”. La cooperativa olímpica de Colombia acudió a Avianca para buscar una opción de viaje hasta Australia para transportar a sus 40 deportistas. Como de costumbre, su

avión (DC-4) tuvo que ser reacondicionado para este largo viaje que tenían por delante. Partieron hacia Australia subiendo por Barranquilla y luego a Texas, cruzando el Pacífico hasta Hawaii, para volver a bajar a Fiji, Cantón Islands y Melbourne. Colombia llegó justo para participar en el desfile inaugural. A pesar de no ganar ninguna medalla, este avión si ganó un nuevo sello. Conocido como el avión Olímpico, hasta su venta para ser renovado, a este se le pintó el escudo Olímpico al lado de la puerta (Farías, 1986, p. 98).

3.6 Nuevas rutas

Avianca buscó la manera de crear nuevas operaciones a nivel internacional. Fue así como inició vuelos a Europa. La ruta no era simple y mucho menos como se conoce hoy en día. Se salía de Bogotá hacia las Bermudas, para cruzar el Océano Atlántico hasta las islas Azores y continuar a Madrid, París, Frankfurt y Hamburgo, regresando por la misma vía. Se le concedió a Avianca la libertad de volar entre Frankfurt y Hamburgo, siendo ambas ciudades alemanas, ya que para ese entonces el país estaba dividido entre los aliados y estos estuvieron de acuerdo en que la compañía siguiera esta extensión del vuelo (Farías, 1986, p. 101).

Comenzó la operación a los Estados Unidos, el 22 de enero de 1947. Con un DC-4, Avianca abrió la ruta Bogotá – Barranquilla – Miami y fue el origen de una importante labor entre los dos países que además se convirtió en la fuente primordial de ingreso de divisas para la empresa. Esta operación además le demostró a Avianca que una gran cantidad de pasajeros que llegaba a Miami, continuaba hacia Nueva York. Y fue así como el 20 de abril de 1949 se decidió extender los servicios de Miami a Nueva York. El 2 de julio de 1969, se abrió la operación a California, tres veces a la semana originándose desde Bogotá con escalas en Panamá y Ciudad de México

para terminar en Los Ángeles. Esta operación hizo crecer mucho a la compañía, ya que un gran mercado tanto turístico como de negocios del Lejano Oriente (China, Taiwan, Corea, Japón, etc.) fueron atendidos en una agencia de Avianca en Tokio. Esto complementó los servicios de Avianca en toda América de Sur, ya que ofrecía transporte no solamente a Europa sino al este y al oeste de los Estados Unidos (Farías, 1986, p. 133).

“Avianca era otra de las empresas mundiales de aviación. Era la empresa de los colombianos.”
(Farías, 1986, p. 118)

También comenzó a operar en Suramérica. Esto no fue tarea fácil, ya que aquí contaba con una gran competidora, Panagra. Avianca abrió los ojos y miró más allá. Se dio cuenta que Suramérica no terminaba en Lima, por lo que luego de varios estudios y planeación, se abrieron rutas hasta Santiago y Buenos Aires.

Brasil no fue la excepción, era un gran país, que generaba muchas ganancias y además tenía un alto atractivo turístico. Fue así como a mediados de 1968 se tomó la decisión de iniciar una operación que, originándose en Bogotá, volara a Sao Paulo y a Rio de Janeiro. Por un lado, Rio de Janeiro era un gran atractivo turístico para todo el mundo, lo que generaba un gran volumen de pasajeros. Por el otro lado, Sao Paulo era la gran ciudad industrial de Brasil, que generaba la mayor producción para la compañía (Farías, 1986, p. 118).

“Dejamos de ser la pequeña compañía colombiana, la Aerolínea del Banana Republic, para convertirnos en gran empresa aérea internacional en competencia directa con las grandes

compañías suramericanas, con las norteamericanas y con las europeas, y ya no nos miraban por encima del hombro porque no podían, porque no los dejábamos.” (Farías, 1986, p. 117)

3.7 La historia continúa

Avianca entra en un periodo de cambio, de renovación. Un paso muy importante fue adquirir los nuevos aviones Jet que empezaron a surgir en el mercado. En 1960 se alquiló aviones a la Pan Am para prestar los servicios internacionales. Más adelante, Avianca se inclinó por los aviones Boeing 720B ya que tenía una mayor potencia en proporción a su peso y eso facilitaba el despegue en Bogotá, además tenía mayor capacidad de pasajeros a los aviones que iba a remplazar. En muy poco tiempo, la compañía operaba todas sus rutas internacionales en aviones jet exclusivamente y este era un valiosísimo argumento de promoción y propaganda.

Entre 1976 y 1984 estuvieron al frente de la empresa Ernesto Mendoza 1976 a 1979 y Álvaro Cala 1979 a 1984. Esta fue una época difícil y dura no solo para la compañía sino para el mundo de la aviación. Uno de los momentos más complicados fue la conocida crisis del petróleo a comienzo de los años setenta. Otro fue la crisis mundial que trajo como consecuencia las sensibles alzas en el costo de vida que afectaron todos los factores de producción. Subieron los intereses al capital, lo que afectó mucho a la industria aérea, pues simultáneamente estaban apareciendo en el mercado los grandes aviones jumbos a precios cercanos a los cincuenta millones de dólares por unidad, que para adquirirlos era necesario financiarlos y absorber los enormes costos de los intereses.

Avianca reemplazó todos sus aviones pistón para operar exclusivamente con aviones de propulsión. Por este motivo, se decidió que los Boeing eran los mejores y se adquirió los 737 y 727, siendo los primeros más pequeños, destinados a operaciones nacionales. Siguiendo la línea de los Boeing, el 6 de diciembre de 1976, el día siguiente de cumplir Avianca 57 años de operación ininterrumpida, inauguró la operación con el gran Jumbo, Boeing 747. En ese momento y durante un largo tiempo, fue la aeronave más moderna, más potente, más grande y de mayor capacidad que operaba en el mundo. Su adquisición fue prematura y excesiva para la compañía por su enorme costo y su desproporcionada capacidad transportadora.

Los aviones venían transportando aproximadamente entre 150 y 180 pasajeros, pero este Jumbo permitía transportar 350 o más. Este avión lo fueron introduciendo en las rutas principales, las más grandes empresas privadas o estatales, forzando a las demás operadoras a elevar su servicio al mismo nivel o a ser testigos de la pérdida de su tráfico. Con la introducción del Jumbo, la compañía extendió sus operaciones en Europa hacia Roma y Londres. Los resultados dejaron mucho que desear y luego de mucho esfuerzo, de muchas premoniciones y gastos en propaganda, visitas y diversas actividades, se llegó a la conclusión de que esta operación estaba produciendo pérdidas.

En el año 1978 la compañía se volvería completamente colombiana al comprarle el resto de las acciones que tenía Pan American. Un gran logro para esta empresa que a partir de ahora podía disfrutar de ser 100% colombiana y además estar realizando vuelos de suma importancia a Europa. Igualmente, en el año siguiente Avianca recibe un nuevo Boeing 747, del tipo Combi, el cual sería asignado a las rutas de Estados Unidos, Santiago de Chile, Lima y Europa. El hecho de

que fuera combinado entre carga y pasajeros hacía que la operación fuese muy versátil. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 37) Sin embargo, como me comenta Santiago Luna “no era fácil llevar a cabo una operación de carga y pasajeros, ya que cada una de estas tiene formas de manejo distintas y podía no ser rentable para la compañía”. Cualquiera pensaría que contar con aviones de este tamaño debe ser muy bueno para una compañía y que debe aumentar considerablemente sus ganancias. Lo lamentable es que no es así. En una entrevista realizada, el comandante Rafael Boada afirma “las personas hoy en día están buscando más frecuencias. Es preferible poder tener 30 horarios de vuelo a Medellín con aviones pequeños, que una sola en todo el día que transporte 400 personas”.

En 1981 se inaugura el Terminal Puente Aéreo, el cual sirvió para ampliar el servicio en tierra de los pasajeros, ya que para la época se comenzó a manejar una gran demanda de viajeros. Inicialmente este sirvió a la compañía para las rutas a Medellín, Cali, Pasto, Montería, Miami y Nueva York. Los siguientes años no fueron muy agradables para la empresa. Lastimosamente, la década de los 80, contó con tres eventos marcaron la historia de Avianca. Uno de estos se dio el 27 de noviembre de 1983, donde uno de sus aviones Jumbo (747) que cubría la ruta París – Madrid – Bogotá, se estrelló en su aproximación al aeropuerto Barajas, en Madrid. A bordo se encontraban 190 personas de las cuales 181 murieron. Este ha sido el peor accidente sufrido por Avianca hasta la fecha. Otro hecho lamentable se dio en Cúcuta, donde en marzo de 1988, un Boeing 727, se estrelló contra el cerro Espardillo, matando a sus 143 ocupantes (Aviation Safety Network). Por ultimo, el recordado accidente en noviembre de 1989, cuando otro Boeing 727 fue objeto de un atentado terrorista por parte de Pablo Escobar. La bomba que estalló y mandó el avión en picada al piso, resultó en la muerte de las 107 personas a bordo (El Tiempo, 2009).

Al comienzo de la década de los 90, Avianca lograba un gran desarrollo en el transporte de carga, obteniendo una capacidad promedio de 550 toneladas semanales. Además, para esta época Avianca compra nuevas aeronaves del tipo Boeing 757 y 767, con la última tecnología y lo más avanzado que existía. Los pilotos como Juan José Boada y Sebastián Ibáñez afirman “el 767 fue el avión del que me enamoré cuando era pequeño y que al estar dentro de su cabina empezó mi gusto por la aviación”. En el año 1993, con la llegada de Gustavo Lenis a la presidencia de la empresa, esta adquirió 10 aviones Fokker F-50, con los cuales amplió su cubrimiento de rutas nacionales hacia destinos secundarios, tales como Manizales, Armenia, Quibdó y Arauca. (Grupo Aeronáutico de Colombia, 1994, p. 38)

Al finalizar los años 90, antes de entrar en el siglo XXI, Avianca lograba modernizarse completamente y volverse una empresa más competitiva no solo en el mercado nacional sino también en el internacional. Su alianza con Sam y Helicol llevó a que Avianca pudiera llegar a más sitios y nuevos destinos en el país. Como dice el Grupo Aeronáutico de Colombia “*Avianca, al acercarse a la conmemoración de los primeros 75 años de la aviación colombiana, vuelve a encabezar la lista de pioneros de la aviación comercial porque, sin ninguna duda, hoy es la aerolínea con la flota más moderna y joven de América Latina*” (1994)

3.8 Fin de un siglo y comienzo de un nuevo milenio

El arranque de este nuevo siglo o milenio, comenzó con lo que podría ser un buen avance para Avianca. Luego de hacer alianza con Helicol y Sam, y con el fin de fortalecerse en el

mercado colombiano, Avianca forma una nueva sociedad. Esta vez se uniría a la aerolínea Aces, que, junto con Sam, armarían lo que se llamó en su momento Alianza Summa, en 2002. Podría decirse que esta nueva alianza no fue exitosa, ya que, Aces entró pronto en quiebra, por lo que se decidió, en 2003, liquidar esta sociedad y encaminar todos sus esfuerzos a fortalecer a Avianca. (Aviancaholdings.com)

Nuevamente, Avianca se ve beneficiada con la unión de otras empresas, las cuales no solo harían posible que tuviera menos competencia, sino que también le entregaban nuevo capital y nuevos aviones. Como dice el portal enter.co “En ese mismo año, la compañía se acogió al denominado Capítulo 11 de la legislación estadounidense, que permite que las empresas en problemas operen normalmente mientras reestructuran sus negocios. Salió de esa condición en 2004. Sin embargo, ni en esos momentos difíciles la aerolínea dejó de innovar”. La compañía aprovecharía los nuevos medios de comunicación que se estaban utilizando y lanzaría su portal de internet para así poder acercarse más a los colombianos. En 2005 vendría un nuevo cambio de nombre para la compañía. A pesar de que no cambió sus siglas (AVIANCA), esta pasaría a llamarse Aerovías del Continente Americano S.A. (Aviancaholdings) Es importante resaltar, que, para este momento, el brasileño Germán Efromovich, se había hecho con el 100% de las acciones de la empresa, lo que lo llevaría a convertirse en su nuevo dueño. (Enter.co, 2013)

Synergy Group, de Germán Efromovich, es dueña de otras compañías en la región, además de estar muy interesada en industrias de comunicaciones, hotelería y petróleo. Podríamos decir que se trata de una buena rama de intereses que junto con la aviación compaginan muy bien. Ahora bien, bajo este nuevo grupo, Avianca nombra como nuevo presidente de la compañía a Fabio

Villegas, quien modifica la imagen de la compañía e introduce un nuevo esquema rojo. (Ramírez, 2006) La compañía decide renovarse drásticamente, trayendo nuevos aviones a su flota como lo fueron y siguen siendo el Airbus A320, primero en volar en el año 2008, así como sus hermanos A318, A319, A21 y A330. “El último de estos estaría únicamente en modo de préstamo mientras llegaban a la compañía los nuevos y más tecnológicos Boeing 787 Dreamliner”, explica Vittorio Marconi. Sería la primera vez en la historia que Avianca adquiriría aviones de la marca Airbus en su flota, ya que esta mantenía una cierta fidelidad hacia la Boeing.

En el año 2009 se dio una importante nueva alianza para Avianca. Esta vez sería con la empresa centroamericana TACA, lo cual llevó a tener nuevos y mayores destinos a nivel mundial y al crecimiento de sus empleados. En un principio (como ya se había explicado anteriormente) la empresa adoptó el nombre de AviancaTaca en sus filas. Sin embargo, este nombre no duró mucho hasta que volvió a llamarse solo Avianca.

Por último, en el 2012, Avianca ingresa oficialmente a Star Alliance, evento que la lleva a abrir nuevas posibilidades de mercado y nuevas conexiones a nivel global con las demás aerolíneas asociadas. Londres volvería a ser una ruta para la compañía en el 2014, en parte gracias a la llegada a Colombia del primer Boeing 787-8. En este momento la aerolínea cuenta con alrededor de 151 aviones, 18.000 empleados, vuelos a 100 destinos en 25 países de América y Europa y tiene 678 vuelos diarios. (enter.co, 2013) Estos son datos impresionantes para una compañía que se encuentra en este pequeño país y que quiere dar la pelea en medio de un mercado cada vez más competido.

“Avianca es hoy en día una aerolínea fuerte y sana en lo financiero, mejorando su servicio continuamente y con estrictos estándares en políticas de combustible, seguridad, CRM y manejo del idioma inglés para su tripulación, derivados de las dolorosas y costosas lecciones del pasado”. (Ramírez, 2006)

4. Capitulo III
Los pilotos y su vida detrás de la maquina

4.1 Paralelo entre pilotos jóvenes y antiguos

La compañía se interesa mucho en el entrenamiento y las capacitaciones de todo su personal. Precisamente, cuando miramos los números de la cantidad de empleados que tiene Avianca, hay que pensar en la importancia que tiene cada uno de estos para llevar a cabo las operaciones y todas las necesidades de la compañía con éxito. Es por esto, que me parece muy importante hablar de los pilotos. Los pilotos o aviadores como también se les conoce, son las personas que están a cargo de una gran máquina, máquina la cual nos ha llevado casi a cada uno de nosotros a alguno rincón de este planeta. Siempre quise saber, de boca de ellos, que se siente volar, que se siente estar al mando de esta aeronave, cuál es la responsabilidad que ellos sienten y cómo manejan su entorno familiar o social cuando no se encuentran en casa. No debe ser fácil llevar una vida en la cual disponen de casi todo el tiempo para la compañía, pero lo mejor es que ellos mismos lo digan. Por este motivo, realicé distintas entrevistas, a pilotos, tanto jóvenes como antiguos (de todas las edades) y también a algunos que además ocupan cargos administrativos en Avianca.

A modo personal, yo toda la vida tuve que vivir la ausencia de mi padre, ya que este se encontraba viajando internacional y lo que recuerdo es que pasaba más tiempo por fuera que en la misma casa. Los tiempos han cambiado y la aviación poco a poco ha ido avanzando, evolucionando y ya no es lo mismo que era hace 15 años. No solo se trata de saber cómo ellos se sienten, también hay que entender algunos mitos que hay en la aviación, lo que se habla por ahí. Los pilotos, a mi modo de ver, son personas diferentes, son gente que cuando los vemos ingresar al avión o pasar por una sala de espera nos causan curiosidad y hasta admiración. En el fondo siguen siendo personas común y corrientes, pero esa no es la imagen que ellos nos muestran.

“... llevaban con orgullo su corona de héroes. Y la sociedad los acataba y los trataba como tales. Y ellos disfrutaban este estado de cosas que les otorgaba un status especial. En los salones públicos, en las calles y en particular en los aeropuertos o en los aviones, se pavoneaban deslumbrando a las mujeres y a las chicas solteras, circunstancias que ellos sabían aprovechar.” (Farías, 1986, p. 58)

4.2 La voz de los antiguos

Comienzo realizando entrevistas a pilotos antiguos de la compañía que me pudieran contextualizar con la vida en ese momento. Pilotos que volaron hace más de 30 o 40 años y que seguramente en su momento contaban con características distintas a las que hay hoy. No solo es importante saber cómo era su vida en ese momento sino también entender lo que para ellos significaba volar. En este momento existen muchos jóvenes que quieren estudiar aviación ya sea por intereses económicos, de estatus social o por seguir el rumbo de sus padres, pero estos son pilotos que empezaron casi al mismo tiempo que Avianca lo que los hace pioneros en este tema y que quizás no contaban con ningún referente familiar dentro de la industria.

La mirada de estos pilotos es de suma importancia para que conozcamos algunos mitos que existen dentro de la industria, así como también experiencias e historias. La voz de aquellos que vivieron en épocas distintas a la mía, facilita que, yo pueda saber un poco más acerca de la historia detrás de sus vivencias y quizás también sentirme más familiarizado con esta.

“Los pilotos, en nuestra era son unos técnicos; en el inicio de la aviación eran unos héroes.”

(Fariás, 1986, p.57)

4.2.1 Rafael Boada Castro

Tuve la oportunidad de hablar con un piloto, entre los más antiguos que quedan de Avianca, Rafael Boada. Un hombre de 82 años, pensionado ya hace 20 años, pero que como cualquier otro piloto vive y respira aviación. Rafael, como muchos otros de su época, comenzó siendo piloto de guerra, volando en la FAC y años después pasaría a ser piloto de Avianca. Comenzó a volar en el año 1957, en ese momento Avianca ya llevaba 17 años consolidada. Sin embargo, él cuenta que “en ese momento los aviones eran de hélice, un avión que se llamaba el AT-6 avión de la Segunda Guerra Mundial, duros, complejos de volar”. Luego de esto, él se presentó a una academia de aviación en Guaymaral, aplicó para ser piloto comercial, haciendo 5 horas de vuelo en una avioneta. Fue así como en 1958 le dieron su licencia de aviador e inmediatamente ingresó a Avianca. Un proceso bastante corto si lo comparamos con todas las horas de vuelo que hay que hacer hoy en día para poder ingresar a una compañía. Rafael cuenta que “en esa época no eran tantos los pilotos que se presentaban a Avianca, no era una carrera que se ejerciera tanto como hoy. Es por eso que los procesos eran más cortos y no se requería de tantas horas de vuelo”. No obstante, es importante recordar que este ya contaba con varias horas como piloto militar lo que le daba ya mucha experiencia.

“Volar es una sensación de placer que no la puede experimentar todo el mundo” (Boada, 2016)

Él explica también que en esa época la cantidad de vuelos que hacían era mayor a la que se hace hoy en día. “Podíamos hacer hasta 15 o 16 aterrizajes en un día” afirma Rafael, quien también dice que los vuelos en su momento parecían de un avión “lechero”, ya que estos vuelos se realizaban de pueblo en pueblo, ida y vuelta. Los itinerarios y las operaciones en el momento eran muy rudimentarias me explicaba él, quien describe ese momento como terrible. Un hombre que llegó a ser copiloto del Constellation y Super Constellation, aviones que volaban a Europa, quien lo describe como un avión muy bonito con tres colas. La aviación en ese momento no contaba con todas las ayudas que tiene hoy en día, Boada afirma “era preferible volar de noche para poder ver los rayos a cierta distancia y así poder esquivar las nubes y no meterse en las tormentas que podían destrozar el avión”.

La vida familiar no es algo fácil cuando se es piloto. Rafael dice “muchas veces es complicada, un piloto tiene que estar por fuera a veces los 24 o 31 de diciembre”. En este sentido junto con otras complicaciones como pueden ser los vuelos tarde o las madrugadas y estar todo el día por fuera, puede llevar a la inestabilidad en un hogar. No es un trabajo con horario fijo y muchas veces también tienen que dormir por fuera, en hoteles. Este motivo también hizo que él pasara por dos divorcios. Me comenta que para una mujer no es fácil estar en una casa casi siempre sola y que el marido se la pase por fuera. Lo mismo le puede afectar al piloto que puede tener sus propios problemas personales, así como cualquier otra persona. Sin embargo, como afirma el capitán “lo importante es que una vez en piloto se ponga el uniforme y entre al avión, todos estos problemas desaparezcan para que no afecten la estabilidad del vuelo”.

4.2.2 Vittorio Emilio Marconi Carbone

Ese es el nombre de mi papá. Tiene 65 años y actualmente se encuentra trabajando en el área de mantenimiento y proyectos de Avianca. Tuve la oportunidad de hablar con él y quise entrevistarle de último, no sé si por miedo a lo que me pudiera decir o porque me parecía el más importante y quería tener ya todo lo demás bajo control. Vittorio es piloto pensionado de Avianca hace ya 16 años, desde que tuvo que dejar de volar por un infarto al corazón que lo llevó a perder su licencia de vuelo. En ese momento ya llevaba más de 30 años volando y había estado en dos aerolíneas de mucha importancia como lo fue en su momento Aerocóndor y luego Avianca. Comandante de 767 y 757, Vittorio voló desde el DC-3 y DC-4 como también el Curtiss C-46. Comenzó volando en Italia, país de donde proviene, pero que tuvo que venir a Colombia por temas personales. En la entrevista realizada, él habla de que en esa época los pilotos tenían viajes magníficos, en los que se quedaban ocho días en Europa y tenían vuelo interno. Allá les daban carros a las tripulaciones con los cuales se iban a pasear y a recorrer los países. “Era una aviación muy distinta a la que es hoy en día” afirma el capitán Marconi, quien además explica que lastimosamente realizar ese tipo de vuelos por tantos días ya no es posible, ya que no le genera ninguna rentabilidad a la compañía. Él considera la aviación de aquel entonces como algo riesgoso, ya que esos aviones funcionaban gracias a la capacidad de los pilotos al no ser máquinas tan avanzadas como las que tenemos hoy.

“Sin duda volvería a ser piloto, pero con base en lo que a mí me ocurrió, yo no solamente estudiaría aviación, sino que estudiaría algo también colateral” (Marconi, 2016)

Para él, en su consideración, el piloto no solo debe saber de aviación sino de muchos otros temas. “Debe investigar por su cuenta y abrir sus horizontes hacia otro tipo de información y conocimiento” afirma Vittorio. En ese momento ocurrían casos muy particulares que hoy casi no se ven. Una anécdota que cuenta sobre un vuelo, donde volando hacia Barranquilla un rayo impacta el avión lo que los llevó a subir de 6.000 a 11.000 pies de altura y a volar invertidos completamente. “Ya no contaba con el apoyo del otro piloto, porque este se había salido de su silla y me tocó hacer varias maniobras al mismo tiempo de manera solitaria y bueno logré sacar el avión de esa condición a escasos 100 pies de la tierra” relataba Marconi. Este tipo de cosas hoy no se presentan porque los aviones tienen una protección completa anti rayos.

El entorno social o familiar para un piloto no es nada fácil de manejar o al menos como él comenta “en mi caso sí se vio afectado en algunas oportunidades”. Este también recalca que para un piloto no existe a veces un 24 o un 31, ni los cumpleaños de los hijos o del mismo piloto. Para él es importante que las personas con las que se comparte un vínculo puedan entender la situación en la que se encuentra el piloto y que se puedan apoyar mutuamente. Además, el hecho de pasar tanto tiempo por fuera y como era en ese momento de estar semanas en otros países, lleva a que se dé un distanciamiento entre los integrantes de la familia. Sin embargo, la aviación trae consigo también ciertos beneficios que pueden balancear esta inestabilidad que puede existir en el entorno familiar. Un piloto tiene la oportunidad de aprovechar estas estadías fuera de su casa para conocer nuevos sitios, nuevas culturas y a otra gente.

En cuanto al vuelo en específico, el piloto sabe que tiene una gran responsabilidad y que esta responsabilidad no solo es con los pasajeros sino principalmente “ante sí mismo, ante la

compañía y ante el mundo” afirma Vittorio. Para él, volar es una sensación de libertad y de tener algo poderoso entre las manos, así sea una avioneta. A pesar de que la industria de la aviación esté avanzando tan rápido, Marconi no considera, como mucha gente lo cree, que en un futuro los aviones puedan funcionar por si solos y que siempre deberá existir la presencia de un piloto dentro del mismo.

4.2.3 Iván Darío Cardozo Manrique

Iván tiene 54 años y actualmente se encuentra trabajando como director de estándares de vuelo en Avianca. Se graduó en el año 1981 de la escuela militar de aviación y se desempeñó como piloto militar durante 10 años hasta incorporarse como piloto comercial en Avianca. Su experiencia en la FAC fue algo que le dio mucha agilidad ya que este era piloto de combate. En ese momento tuvo la oportunidad de volar con Satena y cubrir gran parte del territorio nacional. Voló el Douglas DC-3 y el C-47 que son aviones de dos motores a pistón. Iván hizo toda su carrera como piloto comercial en Avianca en donde comenzó como copiloto de 757 y 767, pero que luego cuando pasó a la comandancia empezó desde el Fokker F-50 por cinco años hasta poder ascender al MD-83 y luego continuar nuevamente a los Boeing que volaban internacional. Lastimosamente, él tuvo que dejar de pilotear por motivos médicos, al entrar en un estado de ceguera y perder su licencia a una muy temprana edad.

“Yo no dejo de ser piloto, yo dejo de volar que es diferente” (Cardozo, 2016)

Para él “Avianca siempre ha sido un referente para Colombia en cuanto al tipo de aeronaves que tiene y la tecnología”. Considera que la industria de la aviación siempre ha sido muy

importante para este país y más aun con las condiciones de infraestructura terrestre que tiene. En gran parte, los temas de desarrollo del país van ligados al avance que también se va dando en la industria aeronáutica, la cual va trayendo nuevas personas y grandes cantidades de estas. Además, el hecho de ser un país “tricordillano” hace más difícil la comunicación entre las distintas ciudades en cuanto a tiempos.

El tema familiar para él no ha tenido grandes dificultades, comenta “el apoyo por parte de mi familia siempre estuvo y está presente”. Sin embargo, en cuanto a la generalidad de los pilotos se refiere, si dice que pueden existir muchas contras “es el sacrificio que tiene uno al estar fuera de casa, lejos de su familia y ver crecer a su hijo en unos momentos que posiblemente lo necesitan a uno”. Para él volar es un trabajo agradable con una oficina que tiene muy buena vista y es la sensación de estar haciendo uno de los mejores trabajos en el mundo. Igualmente comenta “qué bueno era ir a Europa en esa época porque nos quedábamos cinco días en Europa y ahora todo el mundo añora y pregunta ¿por qué ya no nos quedamos todos esos días por allá? Pues porque no da”. Hoy en día las rotaciones de las tripulaciones ya no dan para hacer ese tipo de viajes y la empresa tiene que ganar plata, mover su gente y tiene que minimizar costos y todo aquello que le genere gastos extra, como pasaba en ese momento.

4.3 Siempre existe un punto medio

Luego de haber hablado con estos pilotos antiguos, consideré que era importante tener una visión un poco transicional entre los jóvenes y los viejos, siendo esta la época de los 90, para saber cómo es su visión de la aviación y de la vida del piloto en ese momento. Por este motivo, decidí entrevistar a dos pilotos que arrancaron en ese mundo durante esos años. La visión de

estos aviadores me podía ayudar a complementar lo hablado anteriormente con los antiguos y quizás dar pie a la entrada del mundo de los jóvenes. Una época que tuvo grandes cambios en las tecnologías, pero que no llegan a ser las mismas que conocemos hoy en día. Además, a diferencia de los pilotos antiguos, estos siguen volando en Avianca y tienen un conocimiento mucho más cercano a lo que el siglo XXI se refiere. Durante este tiempo se da la llegada de nuevos aviones y un crecimiento muy importante para la industria. También comienzan a darse cambios operacionales y las nuevas alianzas de la compañía.

4.3.1 Eduardo Mendoza de la Torre

Eduardo es actualmente el vicepresidente senior de seguridad, ética y cumplimiento de Avianca. Además de ocupar este importante cargo, él también es piloto de la compañía y ha tenido un vínculo con esta desde hace muchos años. Su tío, Ernesto Mendoza, fue presidente de Avianca entre 1976 y 1979 y como me dice Eduardo “él fue quien me inculcó un poco el interés por la aviación desde muy pequeño y yo lo acompañaba a veces solo para ver los aviones”. Si se remonta aun más atrás, su abuelo, Marco Tulio Mendoza, fue quien defendió y apoyó al entonces presidente de Scadta, Peter von Bauer, en la transacción que realizó esta compañía con Pan American.

Un aspecto muy importante para la empresa es la seguridad de la misma y de sus pasajeros y por esto, Eduardo Mendoza (quien fue viceministro de Justicia en los años de Pablo Escobar), es el encargado de esta. “Desde hace muchos años la aviación ha venido implementando mejoras y ha invertido mucho más capital en lo que a seguridad se refiere” afirma Eduardo. La seguridad hoy en día es el aspecto en el que más han mejorado las empresas de aviación en las últimas dos

décadas. Según él “gracias a la globalización, la interconectividad del mundo y la economía en la aviación ha hecho que la gente le perdiera el miedo a volar y que en los últimos tiempos haya aumentado la demanda de pilotos”. Esto se puede ver en la cantidad de vuelos diarios que hay hoy en día, algo que no sucedía tiempo atrás.

“La mejor decisión de mi vida fue venirme para Avianca” (Eduardo Mendoza, 2016)

“Es un trabajo que exige mucho” son sus palabras cuando se le pregunta sobre cómo es la vida de un piloto. Al igual que los demás, Mendoza también dice que las madrugadas son tremendas y las estadías por fuera en los hoteles hace estén lejos de la casa. Esto puede afectar la vida familiar de un piloto, pero que como él dice no fue su caso, ya que teniendo un cargo administrativo también le permite ir a su casa y tener más tiempo con sus hijos y señora. Lo que sí comenta Eduardo es que hay que cambiar la mentalidad que se tenía antes de que el piloto es Superman, porque realmente no lo son y tienen problemas en sus vidas como cualquier otro ser humano. También opina, al igual que Vittorio, que la aviación trae muchos beneficios, no solo en el tema económico sino en la oportunidad de conocer nuevas personas, recorrer Colombia y el mundo.

Igualmente mantiene la postura de que a futuro la aviación va a seguir necesitando de una tripulación y de unos pilotos que puedan interactuar con la máquina. Lo que si considera él es que cada día va a haber más énfasis en la seguridad, aviones más cuidadosos con el medio ambiente y más eficientes los cuales si ayudan más a los pilotos, pero lo que más espera Eduardo es “un regreso de la aviación a atender más al cliente”.

4.3.2 Santiago Luna

Santiago es piloto de Avianca hace ya 32 años. Desde que salió del colegio quiso estudiar aviación y a pesar de que su padre le dijera que estudiara otra carrera, él hizo un semestre de economía y enseguida se inscribió en la escuela de pilotos. De la escuela en Guaymaral pasó directo a Avianca, lo cual describe como algo emocionante “pasar de la escuela en un monomotor y de repente te encuentras que estás en la aerolínea de Colombia volando un jet”. No solo el cambio de la escuela a la compañía ha sido gigante sino también los cambios que se han dado durante los años que ha prestado el servicio en Avianca. “Las cabinas fueron cambiando poco a poco” afirma Santiago quien ha pasado por muchos cambios de aviones como lo han sido el Fokker F-50, el Boeing 727, el Jumbo y que hoy en día ha tenido que pasar a la familia AirBus con el A320 y A330.

“Todo ese mundo misterioso y ese olor a combustible que había en las plataformas, desde ahí me fui enamorando” (Luna, 2016)

En el ámbito familiar, Santiago sostiene que paradójicamente o se está muy cerca de su familia o muy lejos. Para él es muy importante aprovechar sus días libres con su familia y utilizar los beneficios que le da la compañía en cuanto a tiquetes para poder viajar todos juntos a algún lado. Igualmente, comenta sobre la importancia de llevar mucho tiempo trabajando para Avianca, algo que le permite escoger sus itinerarios y las fechas importantes. Su hijo Daniel también comenzó su carrera de piloto recientemente y a la hora de compararse siempre le dice a su papá que por qué él no puede tener la misma libertad. Luna dice “los tiempos han cambiado, ahora el mundo se mueve más rápido y cuando tengas 32 años volando para la compañía seguro

podrás hacer lo mismo”. Esto demuestra que con el paso del tiempo a los pilotos se les exige mucho más y la vida ya no es como se muestra en películas donde tienen mucho tiempo para pasear y conocer tal como se hacía antes, al menos no mientras se es joven y se está comenzando.

Luna considera que la tecnología en la aviación avanza aún más rápido que en los mismos celulares y que esos cambios han sido de vital importancia para la industria. Lo mismo considera acerca de la aviación como industria de gran valor para el desarrollo de un país, poniendo como ejemplo un vuelo a Medellín que se ve tan fácil en avión, pero que si toca hacerlo en carro se gastan más de 7 horas. “Antes tenías que navegar más, tenías que sacar más cartas y cambiar radio ayudas. Hoy en día solo tienes que programar un computador y ya si todo se hace bien el avión va del origen al destino sin hacer muchas intervenciones” explica él, quien sí considera posible que en un futuro los vuelos se hagan, así como se manejan hoy en día los drones. Un pensamiento más moderno el de este piloto quien tiene la experiencia de estar trabajando en este momento con mucha gente joven que ha ingresado recientemente a la compañía.

4.4 La mirada joven de las nuevas generaciones

Por último, se entrevistó a dos jóvenes que tienen una mirada y una versión renovada de lo que es la aviación y ser piloto hoy en día, pero que además tienen papás pilotos y que también han vivido esa experiencia desde años atrás. Esta visión es fundamental para saber si realmente se han dado cambios en la industria y conocer hacia donde se dirige. Las nuevas generaciones están mucho más en contacto con la tecnología y su adaptación a los nuevos aviones ha sido muy fácil. Seguramente en tiempos de antes o si se les diera un avión fuerte como los que se

manejaba anteriormente, la situación se les complicaría un poco. En este momento la competencia ha aumentado significativamente, ahora encontramos más aerolíneas y muchas más frecuencias, lo que ha llevado a que el ritmo de vida de un piloto cambie con respecto a sus antecesores. A modo personal, estos compañeros son contemporáneos conmigo y me ayudaron a conocer si realmente esto puede ser lo que quiero hacer en un futuro.

4.4.1 Juan José Boada

Juan José es el hijo menor del capitán Rafael Boada (entrevistado anteriormente). A sus 25 años, él se desempeña como copiloto de la compañía a tan solo unos meses de pasar a la silla izquierda. A diferencia de antes, hoy en día los pilotos entran a volar desde el avión más pequeño de la empresa y con el tiempo y capacidades van escalando hasta llegar al más grande. Sin embargo, cuando pasan a la comandancia, vuelven a tomar el avión pequeño y repiten el proceso. Juan tuvo la posibilidad de comenzar en el Fokker F-50, avión de hélice y que las operaciones que maneja según él son las más pesadas. Este avión realiza vuelos a las ciudades más pequeñas dentro del territorio nacional y se encuentra en función todo el día. Él comenta que hoy el piloto puede hacer hasta cinco asignaciones, lo que es una gran diferencia a las 16 que comentaba el capitán Rafael.

Boada afirma “la compañía es muy buena con los que quieren estudiar otra carrera y dan la opción para que el piloto realice vuelos en la mañana y estudie por la noche”. Sin embargo, este es un ritmo de vida bastante pesado, ya que como él mismo explica, las madrugadas son a las tres de la mañana y toca estar sentado en un avión hasta mediodía. A pesar de su corta edad Juan José dice que él no se siente trabajando y que está disfrutando lo que hace. Sin embargo, comenta que

hay varios pilotos de su misma edad que simplemente lo hacen para tener un buen ingreso y obtener estatus. “El estilo de vida es muy rico y hay que tener alma de gitano... un día se está aquí y el otro allá” comenta Juan.

“Siempre creo que hice lo correcto, porque yo desde pequeño fui enfermo de los aviones”
(Boada, 2016)

El tema familiar a él no le molesta en absoluto y por su edad tampoco tiene realmente que preocuparse por la estabilidad en un hogar o con su pareja. Por este motivo, él considera “algo que se tiene que disfrutar y toca ser consciente que lo van a poner a volar un día del padre, día de la madre, así como un 24 o 31”. Él personalmente tuvo una relación sentimental con una auxiliar durante dos años, lo cual dice que fue algo chévere poder compartir los mismos gustos además poder viajar a donde quisieran, pero que igual no tenían problemas si no estaban juntos. Igualmente, si considera que el hecho de estar mucho tiempo por fuera y lejos de casa puede perjudicar a una familia, por lo que él cree que toca ser muy flexible con los tiempos y tener una buena comunicación dentro de la relación.

“El hecho de ser piloto lo hace crecer muy rápido” comenta él, quien describe como una gran responsabilidad tener un avión de 200 millones de dólares entre las manos, lleno de pasajeros a una edad tan corta. En este campo se requiere de mucha disciplina, levantarse temprano y de estar muy bien vestido. Además, hay que estar preparado por si en alguna ocasión se le vence el tiempo de vuelo y tiene que quedarse en otra ciudad, por fuera de casa. Como persona joven si menciona que se dificulta mucho poder mantener sus relaciones sociales con amigos y hacer los

planes que hacen los jóvenes hoy en día. Normalmente tienen un día libre a la semana y como él comenta “yo puedo estar libre un lunes, pero dígame quien está libre un lunes o si se arma un paseo y a uno le tocó cubrir un vuelo en otra ciudad”.

Según él, la aviación ha evolucionado mucho y hoy en día todo se maneja a través de computadores. Ya no es necesario el uso de los ojos para ver si hay una tormenta cerca, ya que los radares le indican todo a una distancia considerable. Sin embargo, su mirada a futuro no está muy alejada de los anteriormente mencionados y no cree que en algún momento los aviones comerciales se puedan volar solos o a distancia. De hecho, realiza la siguiente pregunta ¿usted como pasajero se montaría a un avión sin piloto? Considera que siempre debe existir una comunicación hombre máquina, ya que los aviones no toman decisiones. Así mismo se lamenta de no haber podido volar en esas épocas donde se quedaban una semana en Europa y les daban carros, hoy en día solo tienen 24 horas en vuelos internacionales, pero es consciente de que es insostenible mantener ese ritmo para la empresa.

4.4.2 Sebastián Ibáñez

Como uno de los pilotos más jóvenes de Avianca, Sebastián se encuentra en este momento en transición al A330 o Boeing 787. Con tan solo 22 años, él ya ha tenido la posibilidad de realizar viajes internacionales a Estados Unidos, Brasil, Argentina y México entre otros. Hizo su carrera de piloto en California y no se demoró sino cinco meses en obtener su licencia. Regresó inmediatamente a Bogotá para aplicar en Avianca y con 19 años comenzó a volar en esta. Su papá, Adolfo Ibáñez, es también piloto de la compañía hace muchos años y a pesar de que este le

insistió a su hijo de no estudiar la misma carrera, este no encontró otro mundo y decidió seguirle los pasos.

“No es fácil uno con 19 años adaptarse a una vida profesional con semejante responsabilidad” afirma Sebastián, quien no solo llegó joven a Avianca, sino que esta empresa se encontraba en renovación de flota, lo que lo llevó a volar el A320 como su primer avión. Para él, este cambio de la avioneta al avión jet de la compañía fue drástico y además comenta que hay pasajeros que se sorprenden cuando lo ven y notan que es tan joven. Sin embargo, resalta que el hecho de ser joven no significa que no se encuentre en la capacidad de hacer perfecto su trabajo, ya que cuenta con todas las certificaciones y entrenamientos de la compañía que validan su potencial como piloto comercial. “La gente tiene un estereotipo de que el piloto tiende a ser un señor mayor” comenta Ibáñez, quien considera que eso ya está cambiando porque el crecimiento aeronáutico en Colombia ha sido exponencial y ya no pueden seguir existiendo los estancamientos que se daban antes.

Para él la vida familiar no ha sido ningún problema actualmente, a pesar de que si afirma lo duro que es no poder estar un 24 o 31 y que en su caso son ambos días debido al escalafón. Sin embargo, recuerda que su padre lo conoció 21 días después de él haber nacido y que si le daba muy duro en ese momento cada vez que su papá se iba varios días fuera de casa. Sebastián en cambio, si señala las complicaciones que existen en el ambiente juvenil cuando se es piloto. “Esa vida de joven pasa a otro plano porque ya se tiene otras responsabilidades” son sus palabras en cuanto a las relaciones sociales se refiere. Por eso el considera que los pilotos deben dar un esfuerzo extra para poder mantener las amistades y los vínculos sociales. De no ser así afirma

que el trabajo es bastante egoísta, ya que pasan mucho tiempo solos y el no mantener relaciones sociales lo convertiría en algo aún más egoísta. Igualmente, comenta que ser piloto lleva consigo mucho estrés, problemas de sueño y de alimentación, por lo que tienen que estar haciendo revisiones médicas constantemente.

En cuanto al futuro de la industria, Sebastián solo ve avances en velocidad y en tiempos de vuelo de los aviones. Lamenta no haber podido estar en la época cuando se quedaban una semana en Europa, pero al igual que Juan José, es consciente que el mundo ya no funciona así afirmando “antes se daban esas condiciones porque el tráfico no era igual, las personas no viajaban con la misma frecuencia y los negocios no tenían el mismo auge que hoy en día”. Igualmente, considera que “los pilotos son cada vez más necesarios porque todo es más computarizado hoy en día y las computadoras están es programadas y no tienen la capacidad de razonar y pensar para tomar decisiones”.

“Tiene que tener cerebro y corazón para poder volar, hay que pensar y sentir el avión” (Ibáñez, 2016)

4.5 Verdades y mentiras de lo que se dice sobre los pilotos

Por medio de la comunicación siempre se escuchan distintas opiniones, referencias y algunos mitos que existen sobre la industria de la aviación. Por este motivo, realicé ciertas preguntas basadas en lo que se escucha por ahí. Estos “datos curiosos” puede que en cierta medida sean reales, pero era mejor saberlo de la boca de los directamente implicados. Este punto, igualmente, podría ayudar a aclarar algunas dudas que hay y que siempre es bueno asegurarse de qué tan

ciertas son. Comunicarnos y expresarnos es de suma importancia en este mundo y en muchas ocasiones este tipo de ideas terminan siendo chismes sin verificar.

El primero de estos mitos va encaminado a que tan cierto es que los pilotos suelen emparejarse mucho con las auxiliares de vuelo. Sin duda alguna esta fue una de las respuestas más sencillas para todos en general. Todos y cada uno de los entrevistados afirmó que era sencillo emparejarse y algunos dieron la respuesta “pues difícil no es”. Además, es importante rescatar que todos los entrevistados se encuentran actualmente casados o ennoviados con una auxiliar y así es el caso entre mi papá y mi mamá. No obstante, algunos quisieron aclarar esto, al decir que es un medio en el cual se puede presentar esto con mucha facilidad. Viven y duermen casi todos los días con las mismas personas, son compañeros de trabajo y tienen los mismos gustos. Igualmente, resaltan que eso es lo que sucede casi en todos los campos profesionales, el médico con la enfermera, el teniente con la sargento y la actriz con el actor.

Otro comentario que a veces se escucha en la calle es que la aviación es únicamente para hombres. Esto lo respondieron todos, sin excepción, con un no rotundo. De hecho, varios comentaron de las grandes pilotos que hay hoy en día en la compañía y que cada vez se están presentando más mujeres en el mundo aeronáutico. Iván Cardozo recordó las aventuras de Amelia Earhart, pionera en la aviación y todas las aventuras que realizó. Muchos explicaron que anteriormente se consideraba algo más para hombres quizás por los movimientos bruscos y la dureza de los aviones de la época, pero que hoy en día existen excelentes comandantes y hasta tripulaciones enteras de solo mujeres.

Una duda que tienen muchas personas es si el avión hace todo solo y el piloto es solo decoración. La mayoría no supo cómo responder a esa pregunta, ya que en definitiva el avión si hace casi todo solo, hoy en día realmente lo único que hacen los pilotos es despegar. Ya hay aviones que tienen sistemas de aproximación y pueden realizar aterrizajes perfectos. Sin embargo, los pilotos deben siempre estar presentes y atentos por si hay alguna eventualidad o cambios en la operación. Además, ellos son los que le ingresan todos los datos a la computadora.

Por otra parte, también se pregunta mucho si los pilotos pueden conocer todo el mundo y pasear mucho en los vuelos internacionales. A pesar de que la respuesta a esa pregunta puede estar resuelta antes en este texto, los pilotos de antes afirman que si se podían dar ese lujo y que siempre salían a pasear en carro y quedarse en hoteles durante sus estadías largas en Europa. En cambio, los jóvenes de hoy en día dicen que la primera vez quieren salir a conocer de todo, pero el tiempo es muy corto y tienen que alcanzar a descansar para regresar al día siguiente.

Finalmente, la gente piensa que los pilotos se sienten más poderosos que los demás. De esto obtuve respuestas como ¡es que somos importantes! Como también otros que dijeron que lo que sucede es que siempre ven el mundo desde arriba, lo que podría llevar a pensar que se muestran imponentes. Sin embargo, otros afirman que la culpa la tienen los pasajeros al mirarlos como si fueran alguna clase de superhéroe y hasta les piden fotos, algo que no les incomoda en absoluto y que al contrario agradecen y se sienten halagados.

5. Conclusiones

Este proceso marcó mi vida personal de una manera que jamás había pensado. Yo siempre he estado muy cerca del tema de la aviación gracias a mi papá, pero haber podido hablar con estos pilotos y haber investigado la aviación desde sus comienzos me hizo querer mucho más esta industria. Hace algunos años quise estudiar aviación y así poder continuar con los pasos de mi padre. Sin embargo, él desde un comienzo me prohibió estudiarla hasta no haber sacado otra carrera adelante. Gracias a su decisión decidí estudiar Comunicación Social, la cual no solo me ayudó a encontrar otra pasión dentro de mí como lo es el audiovisual, sino que me dio todas las pautas para poder realizar este trabajo y acercarme un poco más a la aviación. Durante este proceso me di cuenta de la importancia que tiene la comunicación en la vida. No solo como carrera profesional, sino como medio para que el mundo avance y sea lo que es hoy en día.

Específicamente, resaltando la importancia de la comunicación dentro de la aviación, entendí que sin ella todo esto no sería posible y simplemente los pilotos no existirían. La comunicación es vital para el funcionamiento de las máquinas, para la operación de los vuelos y para el crecimiento de las compañías. El fortalecimiento de Avianca como empresa a través de los años ha sido también gracias a la comunicación que ha tenido con sus clientes, por medio de su página web (medio digital que marca a los comunicadores), gracias a sus alianzas con distintas empresas o socios inversionistas y gracias a las nuevas estrategias que han implementado para ser el referente que es hoy en día.

Por medio de este trabajo, aprendí que la aviación misma es un medio de comunicación, así como muchos pilotos lo explicaron, esta permite que haya conexiones a nivel mundial, así como

nacional para que las personas se estén comunicando constantemente, ayudando al desarrollo de este país. El hecho de poder conocer la historia, algo que todos deberíamos conocer por ser pioneros de la misma, es muy importante para poder ver hacia donde nos dirigimos. Desde su comienzo la propia Scadta nos ayudó por medio del correo a comunicarnos entre nosotros. Esta aerolínea hace parte no solo de nuestro país sino de nuestra cultura.

Realizar la comparación entre pilotos de distintas edades y que vivieron distintos momentos de la aviación fue algo increíble. En primer lugar, me di cuenta que los antiguos tienen un conocimiento muy profundo en todos los temas mecánicos de los aviones y que son mucho más pasionales sobre el tema. Además, estos tienen un conocimiento histórico muy amplio y podría uno sentarse a hablar sobre aviación durante muchos días. En cuanto al tema familiar considero que todos van sobre la misma línea, tanto jóvenes como antiguos. La diferencia radica en que los pilotos de hoy, no cuentan con una familia sobre la cual tienen que responder, pero que seguramente en un futuro van a opinar lo mismo. Todos en general son centrados en lo que hacen y tienen muy clara la responsabilidad que tienen al ser pilotos. Lo mismo sucede con la mirada a futuro, todos afirman que van a existir muchos cambios dentro de la industria y nuevas mejoras tecnológicas, pero se mantienen firmes en el pensamiento de que los aviones no podrán volar solos y que siempre habrá la necesidad de un ser humano dentro de la cabina.

Realmente la aviación es de gran importancia, es una industria que ha llevado al progreso y desarrollo del país y de nosotros como ciudadanos. A pesar de ser algo que podría parecer rutinario, claramente no lo es. En este mundo se viven cosas maravillosas, todos los vuelos son distintos, pero la importancia de que esta siga creciendo creo que no compete a todos por igual.

Es un mundo muy competido hoy en día y los vuelos ya no son lo que eran antes. Ahora se trata de un mercado mucho más global, donde los tiempos son fundamentales para el crecimiento de una compañía. Avianca le ha entregado mucho a este país, en ocasiones se le ha tratado mal y muchos hemos tenido nuestros disgustos con esta empresa. Sin embargo, considero que la industria va mucho más allá, más allá de lo que cada uno de nosotros pueda opinar como persona. Realmente no conocemos la importancia de la misma y es un poco triste que, durante la realización de este trabajo, le pregunté a algunas personas sobre aviación en Colombia y casi nadie sabía siquiera que contamos con una de las aerolíneas más antiguas del mundo. Debemos estar más familiarizados con el tema de la aviación, conocer un poco más sus cimientos y ojalá se pudiera hacer un museo real de aeronáutica en Colombia.

La experiencia fue increíble, desde un comienzo cuando me planteé hacer este documental pasé por muchos altibajos. Sentía mucha curiosidad por conocer más a fondo la historia de la aviación y creí que sería sencillo. Tenía un cronograma perfecto para realizar todo, pero cuando uno entrevista personas que están volando la mayor parte de su tiempo no es nada fácil. Además, realizar un documental completamente solo y trabajando a la par, me llevó a largas jornadas de traspasar, pero que cuando se hace lo que a uno le gusta eso no importa. Pude interiorizar y darme cuenta si esto es realmente algo que me apasiona, cosa que tuvo un resultado bastante satisfactorio. La investigación fue un poco dura, es un tema que se ha tratado muy poco y del cual no se ha realizado ninguna tesis al respecto. Ocupé mis tiempos de fin de semana viajando a entrevistar pilotos de afuera, realizar tomas de apoyo en distintas ciudades y eso me dio la oportunidad de acercarme mucho más a este mundo aeronáutico. Pude abrirme más con mi papá,

persona con la que hemos tenido siempre dificultades personales y que por fin tuve la oportunidad de sentir más como él se siente.

Haber tenido la oportunidad de realizar este documental, a modo de apoyo, me ayudó a darme cuenta de la importancia que tiene la aviación en nuestro país, me mostró que tenemos algo lindo y apasionante que lastimosamente estamos dejando de lado. Claro que esto no lo hubiera podido realizar de no haber sido por ciertas materias que hicieron posible que lo llevara a cabo. Por medio de materias como documental comercial y documental de creación, pude poner en práctica varias teorías de realización de documentales y saber por dónde quería que se encaminara, saber cómo acércame a los entrevistados y hacer un guion imaginario. Otras clases de suma importancia fueron Proyecto 1 y 2, que hicieron que encontrara realmente el tema que quería trabajar y que antes me había costado mucho trabajo siquiera pensarlo. Narrativas Audiovisuales fue otra materia que me enseñó mucho en cuanto a la estructura de lo que quería contar. Me dio las bases fundamentales para poder escribir y direccionar este trabajo. Por último, pero no por eso menos importante, quiero resaltar la función de materias como Lenguaje Audiovisual, Televisión Experimental, Realización de Televisión y todas las demás que podré estar dejando por fuera, pero que me enseñaron tanto procesos creativos, como también lo fundamental para la realización con cámara en temas de encuadres y planos, al igual que la Postproducción.

Por último, es muy lindo uno poderse acercar a los campos que más le gustan y juntarlos como son la comunicación y la aviación. El hecho de haber podido hablar frente a frente con estos personajes como son los pilotos, conocer desde su propia voz su vida personal y darme cuenta que son seres humanos comunes y corriente como todos nosotros, como dijo Eduardo Mendoza

“no somos ningún Superman”, fue algo muy significativo a modo de catarsis personal y creo que es muy importante que la gente pudiera conocer un poco más sobre esta industria y que deberían existir más medios por los cuales se pueda transmitir.

6. Bibliografía

- FARÍAS MENDOZA, Alberto. *HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA*. Bogotá, Colombia. Círculo de lectores, S.A. 1986
- ORTEGA BONILLA, Francisco Enrique. *Sueño de nubes los Caballeros del Aire*. Lawrence, Massachussets. CBH Books. 2013
- ECHEVERRI GIRALDO, Irene. *Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos*. Medellín, Antioquia. 2010
- SÁNCHEZ RUBIO, Lina María. *El estudio del factor humano en accidentes de aviación*. 2010
- PARRA RESTREPO, Bernardo. *Vida, Pasión y Muerte de Scadta Origen y Desarrollo de la Aviación en Colombia*. Colombia. Innovar: Revista de Ciencias Administrativas y Sociales. 1998
- Grupo Aeronáutico de Colombia. *75 años de la aviación en Colombia*. Bogotá D.C Colombia. AERONOTICIAS. 1994
- BARQUERO S, Marvin. (11 de Octubre de 2012). *Nombre TACA desaparece del fuselaje de los aviones*. En el 2013 la flota llevará la marca Avianca. Diario La Nación. Recuperado, de http://www.nacion.com/archivo/Nombre-TACA-desaparece-fuselaje-aviones_0_1298470175.html
- Flightglobal (2004) *Directory: world Airlines*. FLIGHT INTERNATIONAL. Recuperado el 12 de Octubre de 2016, de <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/2004/2004-09%20-%200305.html?search=%22SAM%20Colombia%22>
- ESCOBAR CORRADINE, Jaime. (09 de febrero de 2008). *Taca de Colombia*. AEROLÍNEAS COLOMBIANAS DESAPARECIDAS. Recuperado el 12 de Octubre de 2016, de <http://www.aviacol.net/aerolineas-desaparecidas/taca-de-colombia.html>

- FORERO, José Ignacio. *Historia de la Aviación en Colombia*. Bogotá, Colombia. Aedita, Editores Ltda. 1964
- ARIAS DE GREIFF, Gustavo. *Otro Cóndor sobre los Andes*. Historia de la Navegación Aérea en Colombia. Bogotá, Colombia. BANCAFE – FIDUCAFE. 1999
- RAMÍREZ, Andrés. (30 de Abril de 2006). *El Portal de la Aviación* . Obtenido de aviacol: <http://www.aviacol.net/aerolineas-colombianas/avianca.html>
- Revista Dinero. (18 de Agosto de 2016). Avianca pasó de la quiebra al cielo en menos de una década. Colombia. Obtenido de <http://www.dinero.com/edicion-impresa/caratula/articulo/historia-de-avianca-sobre-la-quiebra-y-recuperacion/228961>
- Avianca. (11 de Julio de 2013). *AVIANCA: LA HISTORIA DE 93 AÑOS DE INNOVACIÓN*. Obtenido de ENTER.CO: <http://www.enter.co/lanzamientos/avianca/2013/avianca-la-historia-de-93-anos-de-innovacion/>
- Avianca Holdings S.A. (s.f.). *Historia*. Recuperado el 30 de 10 de 2016, de <http://www.aviancaholdings.com/historia>
- LEÓN VARGAS, Karim. (01 de 12 de 2011). *Historia de la aviación en Colombia, 1911 - 1950*. Bogotá, Colombia: Credencial.
- SCADTA.co. (s.f.). *Historia de Scadta*. Recuperado el 28 de Octubre de 2016, de Historia: <http://scadta.co/category/historia/>

7. Anexos

7.1 Guion Documental

Desde muy pequeño siempre he estado en contacto con la aviación.

Esto debido a que mi papá es piloto de Avianca desde hace ya más de 40 años y siempre tenía alguna historia que contar acerca de sus vuelos.

La pintura de aviones en las paredes de mi cuarto, así como los aviones de juguete, llevaron a que en algún momento de mi vida quisiera seguir sus pasos, pero fue él quien me insistió para que estudiara antes otra carrera.

Mi papá perdió su licencia debido a un infarto al corazón hace ya 15 años.

Sin embargo, creo que nunca he conocido a alguien tan apasionado por lo que hace a pesar de ya no encontrarse al mando de un avión.

Por medio de este documental quiero poder acercar un poco más a las personas a la industria aeronáutica en Colombia, que escuchen desde la voz de aquellos, que tantas alegrías nos han regalado, cómo se vive detrás de la máquina.

Así mismo, de manera personal, espero poder acercarme más a mi papá y a este, su mundo.

Su complicada geografía, las frágiles vías de comunicación y la ineficiencia de las vías férreas, pidieron desesperadamente la aparición de la aviación moderna en Colombia.

Fue así como el 5 de diciembre de 1919, la Sociedad Colombo Alemana De Transporte Aéreo – SCADTA, extiende por primera vez sus alas sobre el suelo colombiano.

Barranquilla abrió sus puertas a la industria de la aviación en Colombia.

Una empresa marcada por los conocimientos técnicos y el espíritu de lucha y de trabajo de los alemanes, junto con el capital y el positivismo de unos colombianos.

Los aviones eran traídos de Alemania y se les adaptaban flotadores para poder acuatizar sobre el río Magdalena, principal encargado de guiar los vuelos en este país, así como lo explica el historiador colombiano **Gustavo Arias de Greiff**.

SCADTA simbolizó un avance en el desarrollo de la industria aeronáutica en Colombia al consolidarse como la segunda aerolínea del mundo, luego de la empresa holandesa KLM.

Testimonio

En el año 1921, por primera vez en la historia de América Latina, se establecía una operación fija, de itinerario.

Un hecho muy importante que abría las puertas a nuevos negocios y oportunidades a lo largo del país.

El honorable capitán Hellmuth von Krohn sería quien por primera vez lograra entrar a la capital colombiana. **Foto.**

A partir de este momento muchas ciudades del país se fueron uniendo a esta red, que borró de los mapas de Colombia las inaccesibles montañas, los indomables ríos y las inmensas selvas y llanuras, para unir a los colombianos. **Vuelos de Boada**

Luego de conquistar el territorio colombiano, SCADTA se propuso llevar la aviación más allá. Herbert Boy, en 1928, realizaría el primer vuelo de reconocimiento sobre Ecuador y más tarde sobre Perú.

Por primera vez, se cruzaba los Andes y la línea ecuatorial. **Gustavo Arias de Greiff**

El presidente de la aerolínea, Peter von Bauer, elaboró más tarde un plan detallado para volar desde Barranquilla hasta la Florida, en Estados Unidos.

Este vuelo se realizó en dos aviones Dornier Wal, el Atlántico y el Pacífico. **Gustavo y Eduardo**

Este insólito hecho, abrió los ojos del gran país del norte que desde ese día empezó a apoyar los programas de desarrollo de la aviación internacional, acción que culminó con la creación de la Pan American Airways, en 1929.

Desafortunadamente, la compañía tuvo algunos hechos lamentables como fue el accidente sufrido por Von Krohn en 1924, donde no solo murió él sino también el entonces presidente de la empresa Ernesto Cortizos.

Hoy en día, en la avenida central del barrio El Prado en Barranquilla, se puede apreciar el monumento al Águila que se construyó en memoria de este accidente. **Imágenes**

Para 1932, durante la guerra con el Perú, SCADTA prestó sus aviones con el fin de ayudar al ejército colombiano a trasladarse más rápido, así como también a cubrirlos desde el aire.

Cardozo y Greiff.

Este suceso daría paso a la creación años más tarde de la Fuerza Aérea Colombiana, FAC.

Con el fin de eliminar a la competencia, Juan Trippe, presidente de la Pan American Airways, junto con la fábrica de aviones Ford, en Estados Unidos, amenazaron con no venderle más aviones ni repuestos a la compañía colombiana.

Von Bauer realiza un viaje a los Estados Unidos y en una operación secreta vende acciones de SCADTA a cambio de inyección de capital. **Mendoza**

Nueve años más tarde, con el inicio de la Segunda Guerra Mundial, Juan Trippe notifica al gobierno colombiano que da por terminado el acuerdo realizado con Von Bauer, reclamando entonces, las acciones que le pertenecían. **Greiff y Mendoza**

Hitler pone sus ojos sobre las distintas aerolíneas que existían en Suramérica, incluyendo a SCADTA, lo que lleva a Juan Trippe a amenazar con sacar del camino a la empresa colombiana.

El gobierno colombiano lanza una ley que exigía la nacionalización de todas las compañías aéreas de este país.

Fue así, como en 1940, bajo la presión de Hitler y de los Estados Unidos, SCADTA se fusionaría con SACO (servicio aéreo colombiano), creándose así la nueva compañía Aerovías Nacionales de Colombia, Avianca. **Greiff**

Fundada bajo el nombre de Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca), comenzó sus operaciones en 1940, bajo la presidencia de Don Martín del Corral. **Greiff**

Empezó utilizando las antiguas rutas que le había dejado SCADTA, al igual que los aeropuertos que estos mismos habían construido. **Greiff**

Con la creación de Avianca, la Pan American Airways envió como contribución a su progreso los aviones Douglas DC-2 y DC-3.

Estos aviones fueron de gran ayuda para la compañía.

Los DC-3 fueron los encargados de darle alas al transporte aéreo en todo el mundo. **Pilotos hablando del DC-3**

Este avión también fue y sigue siendo muy importante para la aviación en el Llano, la cual se describe como aventurera y arriesgada. **Testimonios**

Años más tarde, llegaría el Douglas DC-4, un avión más grande, con cuatro motores y capacidad para cincuenta y cinco pasajeros.

Considerado el hermano mayor del DC-3, este daba la oportunidad a Avianca de hacer vuelos internacionales a destinos como Panamá, Ecuador y Venezuela y a su vez dio la oportunidad de volar más lejos como a México, Miami y Nueva York.

Este avión, se utilizaría en una operación casi imposible en busca de sobrevivientes en Europa luego de la Segunda Guerra Mundial. **Greiff y Mendoza**

Enseguida aparecería el Constellation y el Super Constellation, dos aviones producidos y diseñados por el multimillonario Howard Hughes. **Boada.**

En ese momento, Avianca sufría una gran pérdida y un terrible accidente.

El 15 de febrero de 1947, un DC-4 de Avianca, que cubría la ruta entre Barranquilla y Bogotá pasaría a la historia mundial como el peor accidente registrado hasta ese momento.

La aeronave, al mando del capitán Poe, se encontraba totalmente llena mientras iba sobrevolaba el río Magdalena.

Justo antes de llegar a la altiplanicie andina, este encontró la destrucción al golpearse con el alto pico denominado El Tablazo. **Greiff**

Una vez termina la guerra, se formaron en el mundo muchas compañías de aviación y Colombia no fue la excepción.

Se realizaron en el mundo los “Surplus Sales” , que consistía en la venta de los sobrantes de guerra, entre los cuales se encontraba una gran cantidad de aviones de transporte. **Greiff**

Se crearon varias empresas colombianas como lo fueron LANSA, AEROCÓNDOR, AEROTAXI, HELICOL, SAM y SATENA, entre otros. **Testimonios Greiff, Marconi, Cardozo.**

A pesar del gran esfuerzo que hicieron estas compañías para mantenerse en el mercado colombiano, algunas entraron en quiebra y otras se vieron obligadas a fusionarse con Avianca.

Greiff

A finales de los años 40, Avianca realizó su primer vuelo a Nueva York.

Un vuelo que contó con escala en Miami y que se ejecutó con el fin de traer radios y tocadiscos a Colombia para la época navideña.

Años más tarde, esta operación facilitaría la realización de vuelos internacionales a Estados Unidos y otros países.

Avianca empezó a tener un mayor acercamiento con su gente.

Comenzó por apoyar a los equipos de ciclismo, deporte representativo del país y que contaba con muy pocos recursos.

Luego decidió unirse a los reinados de belleza, en donde sus aviones eran los encargados de transportar a los periodistas, comitivas y a las reinas.

Posteriormente, Avianca haría una nueva alianza con la Dimayor, organismo que buscaba crear un campeonato nacional, pero no había tenido la posibilidad de trasladar a los equipos.

Por último, se realizó el famoso “Vuelo Olímpico” que consistía en transportar a la delegación colombiana hasta Australia.

Al DC-4, conocido como el avión Olímpico hasta su venta para ser renovado, se le pintó el escudo Olímpico al lado de la puerta. **Greiff**

Avianca buscó la manera de crear nuevos caminos internacionales y fue así, como dio inicio a los vuelos a Europa.

Un vuelo de muchas escalas, que comenzaba en Bogotá hacia las Bermudas, para cruzar el Océano Atlántico hasta las islas Azores y continuar a Madrid, Paris, Frankfurt y Hamburgo.

Para ese entonces, Avianca tenía abierta la ruta Bogotá-Barranquilla-Miami que luego en 1949 decidió extender a Nueva York.

Queriendo ver más allá en el campo internacional, abrió rutas a Río de Janeiro y Sao Paulo en 1968.

En 1969 inició las operaciones a California, Santiago de Chile y Buenos Aires. **Jóvenes hablan de esos vuelos**

Ya para la época entre 1976 y 1984, Avianca entra en un periodo de cambio y renovación.

A pesar de la crisis del petróleo y la crisis mundial, esta reemplazó todos sus aviones a pistón para volar exclusivamente aviones de propulsión. **Boada y Cardozo**

En diciembre de 1976, Avianca iniciaba operaciones con el gran Jumbo, Boeing 747.

Para la época el avión más grande y potente jamás fabricado.

Podía transportar 350 o más pasajeros, al igual que inmensas cantidades de carga. **Boada, Luna y Greiff**

En 1981, Avianca inauguraba el Terminal Puente Aéreo, el cual sirvió para ampliar el servicio en tierra de los pasajeros y cubrir los vuelos nacionales.

Este sigue operando hasta la fecha, aunque haya tenido que reducir la cantidad de destinos, gracias a la ampliación del nuevo aeropuerto El Dorado en el 2014.

La década de los 80's traería algunas desdichas para la compañía.

El 27 de noviembre de 1983, uno de sus aviones Jumbo se estrellaría en su aproximación al aeropuerto de Barajas, en Madrid.

181 personas de las 190 a bordo murieron ese día, siendo este el peor accidente de la historia de Avianca hasta hoy.

Otro accidente se dio en marzo de 1988, donde un Boeing 727, se estrelló contra el cerro Espardillo, en Cúcuta, donde fallecieron sus 143 ocupantes.

El ultimo hecho lamentable se presentó en noviembre de 1989, cuando otro 727 de la compañía, objeto de un atentado terrorista por parte del narcotraficante Pablo Escobar, explotó en el cielo a causa de una bomba, que resultó en la muerte de las 107 personas a bordo.

Durante los años 90, Avianca renueva su flota y trae los más avanzados Boeing 757 y 767.

Cardozo, Marconi, Ibáñez

Adquirió también 10 aviones Fokker F-50 para cubrir sus rutas nacionales secundarias. **Juan**

José, Cardozo

Antes de entrar al nuevo Siglo, Avianca hacía nuevas alianzas con Sam y Helicol, lo que la llevó a cubrir más destinos dentro del territorio nacional.

En el año 2002, se creó una nueva sociedad, la cual incluía a Aces y se llamó Alianza Summa.

Muchas personas de mi edad aún podemos recordar esos aviones pintados con la mariposa de colores su cola. **Marconi**

Esta alianza no duró mucho y en el 2003 decidieron liquidarla para encaminar todos sus esfuerzos a fortalecer a Avianca.

Más adelante, en el 2005, la compañía cambiaría de nombre a Aerovías del Continente Americano y tendría un nuevo dueño, el brasileño Germán Efromovich.

En el 2006, Avianca vuelve a renovarse drásticamente, esta vez trayendo los nuevos aviones de la familia Airbus como el A318, A319, A320, A321 y A330 y que empezarían a operar en el año 2008. **Ibáñez, Marconi, Luna, Boada.**

En el 2009 se dio otra importante alianza para Avianca.

Esta vez fue con TACA, la aerolínea centroamericana, por medio de la cual se llegó a nuevos destinos y a un importante crecimiento de su personal.

Avianca ingresa en el 2012 a Star Alliance, para abrir nuevas posibilidades de mercado y nuevas conexiones con aerolíneas asociadas.

En el 2014 la aerolínea vuelve a volar a Londres y enseguida se da la llegada a Colombia del primer y más avanzado avión, el Boeing 787-8 Dreamliner.

A la fecha, Avianca cuenta con alrededor de 151 aviones, 18.000 empleados, vuelos a 100 destinos en 25 países de América y Europa y tiene 678 vuelos diarios.

Para la compañía es muy importante el entrenamiento y las capacitaciones de todo su personal. Los pilotos parecen personas tranquilas y serenas cuando los vemos pasar al lado nuestro en dirección al avión.

Desde muy pequeño siempre me pareció imponente su vestimenta, con su elegancia y porte al caminar.

Las generaciones han venido cambiando y quizás con ellos también la perspectiva sobre lo que es volar y sobre la industria en los últimos años.

Es por esto, que quise hablar con algunos de ellos, de distintas edades y generaciones, para que me contaran un poco sobre esos cambios y acerca de su vida familiar y social.

- Opinión de los antiguos
- Opinión de los intermedios
- Opinión de los jóvenes

Cierre

Y así finaliza esta historia sobre un mundo fantástico y lleno de aventuras, de las cuales nosotros como colombianos hemos sido testigos desde sus comienzos.

Tenemos que sentirnos orgullosos de esta gran industria y de estos hombres que aman y están poniendo en juego sus vidas para cumplir los sueños de todos aquellos que volamos a un destino. Porque a mi modo de ver no hay nada más rico que volar, ya sea de negocios o de paseo, el avión es un mundo increíble.

Y como dijo Leonardo DaVinci “*Una vez hayas probado el vuelo siempre caminarás por la Tierra con la vista mirando al Cielo, porque ya has estado allí y allí siempre desearás volver*”
(1452-1519)

7.2 Cronograma

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	TESIS ADRIANO MARCONI							
2	CRONOGRAMA (SUJETO A CAMBIOS)							
3								
4								
5								
6		Vales	Vale 1	Vale 2	Vale 3	Vale 4		Total
7	Semana 1 - 6	Se planea viajar 5 semanas a diferentes ciudades de Colombia. Cada viaje se realizará los fines de semana, es decir, 5 viajes en total. Las ciudades seleccionadas fueron Barranquilla, Cartagena, Medellín y Santa Marta. El propósito de estos viajes está dirigido a la toma de planes de apoyo de los aerolíneos y alrededores. En principio estas fueron las ciudades seleccionadas como por importancia para el país como para la historia de la aviación. Sin embargo, esto puede variar durante el proceso e igualmente podría verse reducido el tiempo de los viajes de ser posible.	El primer viaje será a la ciudad de Barranquilla. La fecha estipulada es el 11 de junio con el propósito de inspeccionar el aeropuerto y del equipo de técnicos y del equipo de Sociedad, donde comenzó la aviación.	El segundo viaje será a la ciudad de Santa Marta. Este viaje está planeado para el 24 de junio, regresando el día 25. Se aprovechará para realizar más imágenes de apoyo de la zona.	El tercer vuelo será a la ciudad de Medellín, una de las más importantes del país. Además, esta ciudad cuenta con 2 aeropuertos, a los cuales se les hará los videos pertinentes. Esta planeado para que sea el fin de semana completo. Puede ser desde el día viernes 1 de julio hasta el lunes 4 de julio. El día 2 de julio se realizará un viaje a Puerto Berrio (Antioquia) lugar donde avanzó el primer avión proveniente de Barranquilla, considerando el primer vuelo comercial de la historia de Colombia.	El cuarto viaje es uno muy importante. Se planea viajar a la ciudad de Cartagena, ya que aquí se realizó operación constante desde el año 1923. A este se le realizará el 9 de julio con regreso el mismo día.		11 de junio al 16 de julio
8	Entrevistas	Entrevista 1	Entrevista 2	Entrevista 3	Entrevista 4	Entrevista 5		
9	Semana 7 - 10	Luego de haber realizado los viajes a las diferentes ciudades del país se procederá a realizar 5 entrevistas a pilotos de la aerolínea Avianca. La mayoría de estos pilotos tienen a sus hijos en el mismo oficio, por lo que se aprovechará para entrevistas de igual manera. Es un día completo por entrevista, las cuales se realizarán los días sábado y domingo de los siguientes fines de semana. La idea es poder entrevistarlos en su casa, en el ambiente familiar y donde se sientan cómodos. El número de entrevistados puede variar según su disponibilidad.	Capitán Iván Gutiérrez y señora. Este piloto de la aerolínea de Colombia está retirado por causas de salud a temprana edad. Sin embargo, sigue desempeñando un cargo administrativo dentro de la compañía. Su esposa actual, al igual que él, fueron pilotos de la FAC antes de pasar a Avianca. Por lo tanto, su conocimiento sobre aviación es muy amplio. La entrevista se realizará el día 23 de julio.	La segunda entrevista será al capitán Santiago Luna, quien también es actualmente piloto de la aerolínea. Su esposa fue auxiliar de vuelo lo cual ayudará a resolver algunos de los mitos que se tienen para el trabajo. Esta entrevista será el día 30 de julio.	Entrevista a Vihoria Marconi. El capitán Marconi (su padre) es uno de los pilotos más antiguos de la empresa. Actualmente ejerce un cargo administrativo, ya que se vio obligado a abandonar su rol de aviator por un maltrato. Su experiencia viene desde Barranquilla, cuando de la aviación. La entrevista será el 31 de julio, cumpliendo de 6 de agosto.	Esta entrevista está más enfocada hacia el lado joven de la aviación. Se hablará con Juan José Benda, piloto de 23 años, actualmente capitán en Avianca. Su padre, Sebastián Benda, es un símbolo de la aviación para Colombia, de estar presente se le será entrevistado. Además, a través de Juan, podremos ver las diferencias entre el antes y después de la aviación. Esta será el día 6 de agosto.	La última entrevista se le realizará a Sebastián Ibañez, hijo de un importante y antiguo piloto de Avianca. Sebastián tiene 22 años y ya es primer oficial del Airbus A320. La entrevista será el 13 o 14 de agosto.	23 de julio al 14 de agosto
10								Total
11		Descripción	Organización del material	Edición y montaje	Corrección de color	Musicalización y edición de sonido	Últimas correcciones y material final	
12	Semana 10 - 24	Luego de la última entrevista, el 14 de agosto, empezará el trabajo de edición y montaje. Para la etapa de postproducción se espera un estimado de 14 semanas, durante las cuales se trabajará en jornadas de 3 - 4 horas diarias o más de ser necesario. Lo importante aquí es organizar el material, el archivo externo, la música y todos los demás detalles asociados con producción. Se espera que el proceso de organización dure 1 semana para pasar luego al montaje y edición. Este proceso de edición tendrá una duración de 4 - 3 semanas dependiendo de qué tan rápido se pueda hacer la edición de video y sonido. Luego se hará la edición de color para darle un mismo tono al producto. Para esto será necesario alrededor de 2 semanas. Nos encontramos a mediados de octubre y pasamos a la musicalización y edición de sonido. Este es el último proceso antes de montar todo y llevarlo de 3 a 4 semanas. Por último se juntará todo en un solo proyecto y se harán las últimas correcciones (si es necesario) junto con la parte escrita de las conclusiones del proceso. Para esto se necesitará 1 semana.	Duración: 1 semana Fecha: 14 de agosto al 21 de agosto.	Duración: 5 semanas Fecha: 21 de agosto al 25 de septiembre.	Duración: 2 semanas Fecha: 25 de septiembre al 9 de octubre.	Duración: 4 semanas Fecha: 9 de octubre al 6 de noviembre.	Duración: 1 semana Fecha: 6 de noviembre al 13 de noviembre.	Duración: Total: 13 - 14 semanas Fecha: 14 de agosto al 13 de noviembre de 2016

7.3 Presupuesto

	A	B	C	D
1	PRESUPUESTO ESTIMADO - Tesis Adriano Marconi			
2				
3	PRODUCCIÓN			
4				
5	Descripción	Cantidad	Costo Unitario	Total
6	Bogotá - Barranquilla (ida y regreso)	1	\$300.000	\$300.000
7	Bogotá - Medellín (ida y regreso)	1	\$350.000	\$350.000
8	Bogotá - Cartagena (ida y regreso)	1	\$250.000	\$250.000
9	Bogotá - Santa Marta (ida y regreso)	1	\$400.000	\$400.000
10	Transporte terrestre	-		\$200.000
11	Tripode (alquiler x días)	10	\$100.000	\$1.000.000
12	Cámara Nikon D800 (alquiler x días)	10	\$175.000	\$1.750.000
13	Micrófono Senheiser (alquiler x días)	5	\$80.000	\$400.000
14				
15	SubTotal			\$4.650.000
16				
17	PostProducción			\$1.400.000
18	Gastos ocasionales			\$600.000
19				
20				
21	TOTAL			\$6.650.000
22				
23	POSTPRODUCCIÓN			
24	Edición y montaje		\$300.000	
25	Colorización		\$300.000	
26	Edición de sonido		\$350.000	
27	Mezcla		\$250.000	
28	Música (Stock Internet)		\$200.000	
29				
30	Valor Total		\$1.400.000	