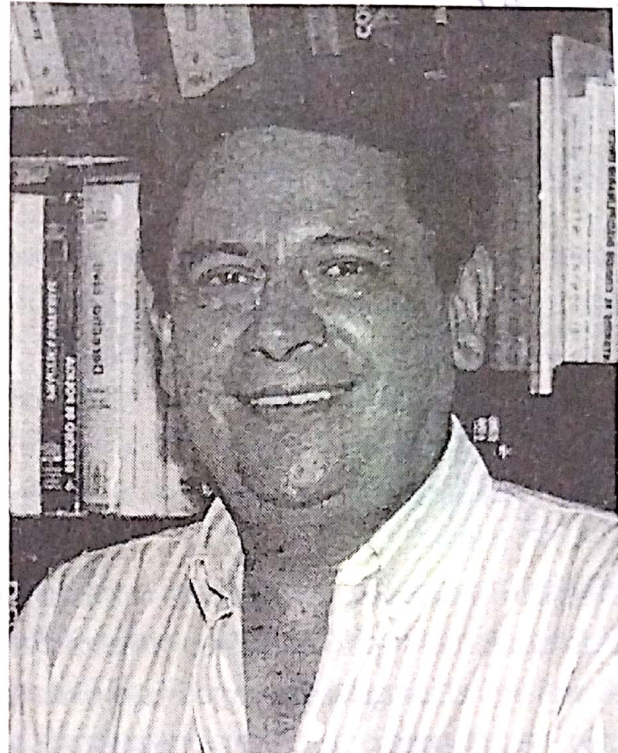


ALAS DEL HUILA SOBRE COLOMBIA

Cada acción que se coloque en esta empresa, es una ofrenda cariñosa a la patria, en obsequio a su progreso. Así culminó Reinaldo Matiz Trujillo su intervención en el Teatro Variedades, el 22 de enero de 1921; ante un nutrido número de huilenses, convocados para que invirtieran en la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), primera empresa de este tipo en el país, fundada en Barranquilla. Pronto extendió oficinas a Bogotá, Girardot y Neiva, utilizando hidroaviones Yunkers, diseñados por el tudesco Hugo Junker; naves que sucedieron históricamente a los famosos zeppelines. Cada acción al contado tenía un costo de \$80.00 pesos y a plazos \$100,00; dinero que se depositaba en el Banco del Huila para recibir el título 30 días después. Ya el 21 de noviembre de 1920, la administración seccional había elevado a escritura



Orlando Mosquera Botello

pública, la compra de 130 acciones, iniciativa que el gobernador Julio Borrero había presentado a la Asamblea Departamental; documento firmado también por Alberto Tetjen, gerente de Scadta y Antonio Artunduaga, Secretario General del Departamento.

El municipio de Neiva hizo lo propio comprando 10 acciones, comprometiéndose Scadta con un itinerario semanal para servicio de correos, con escala en Girardot.

El Banco del Huila, don Ricardo Perdomo e Higinio Perdomo, compraron 10 acciones respectivamente; Abbas Turbay, Cantalicio Ferro, y Liborio Cuéllar, compraron 5 cada uno; Manuel J. Uribe 3; Energía Hidroeléctrica del Huila, Vicente Salas y Juan Ángel Escalante, dos cada uno; Liborio Ucrós Durán, Gabriel González, Bartolomé Gutiérrez, Reinaldo Matiz, Alberto Guzmán Candia, Francisco Marroquín, Miguel Montero, Jorge Quintero, Eduardo Mejía Botero, Guillermo Borrero Álvarez, Roberto Muñoz, Carlos Bedoya Cajiao, Carlos E. Romero, José Domingo Leiva, Gregorio Duarte, José J. Mesa, Miguel Monzón, Carlos Milcíades Gómez, Francisco Bedón y Guillermo C. Borrero, adquirieron sendas acciones.

Durante muchos meses volaron estos hidroaviones Neiva-Girardot, hasta cuando falleció Hellmuth Von Krhon, intrépido piloto alemán, admirado y apreciado por los huilenses.

Ante el interés regional y la experiencia adquirida, el gobierno nacional decidió construir el aeropuerto de Neiva, llamado inicialmente «La Manguita», por tener dicho nombre la finca de doña Bertha Borrero de

Valenzuela, la que unieron con tierra de don Habacú Lozano, área llamada «La Cucaracha» y con una parte de terrenos, en el sector occidental, perteneciente a Silvestre Falla Borrero; constituyéndose de esta forma un espacio inicial de 130 hectáreas. A dicha extensión, en la década de los ochenta, se le restó una franja longitudinal para la ampliación de la carrera segunda (trazo Candido Leguizamo), y se le anexó, en la parte norte, el lote que perteneció a la segunda plaza de ferias de la ciudad, antigua propiedad del Fondo Ganadero del Huila.

Los estudios y los planos de la «La Manguita», fueron diseñados por expertos del Ministerio de Obras Públicas, adjudicándose la ejecución de la obra al Ingeniero Ismael Cabrera Gutiérrez (Ismaca); profesional que hizo parte del equipo que señaló límites entre el Huila y el Cauca y trazó varias vías por ese sector del occidente del departamento, entre ellas; la que va de La Plata a Corinto y Moscopán, con la interventoría de Joaquín García Borrero. La parte topográfica, en buena parte estuvo a cargo de Carlos Arturo Palomá Vargas, hombre de plena confianza de Cabrera, por serio, trabajador, honesto y leal.

El edificio del aeropuerto, fue construido en el lugar que ocupaba la casona de la finca de doña Bertha (hoy sede regional de la Cruz Roja del Huila). Finalizando el gobierno de Carlos Lleras Restrepo, fue construido el actual Terminal, inaugurado luego por Misael Pastrana Borrero, en 1974.

La primera empresa comercial que obtuvo licencia para la ruta Bogotá-Neiva Bogotá, fue Avianca, con un vuelo diario, que por lo general llegaba a las siete de la mañana, con pasajeros, correo y diarios capitalinos. Utilizaba aviones Standard D.C.3 con capacidad de 21 pasajeros y tres tripulantes, motores 1.100 C Vi y un radio de crucero de 2.700 kilómetros.

Avianca tenía una empresa apéndice llamada Aerotaxi, que operaba con pequeñas avionetas cuatro veces al día, Neiva-Planadas-Neiva, piloteadas por Héctor Osorio y Miguel San Miguel, cuando se estaban construyendo los tramos carretables, Palermo, Aleluya, San Luís, El Carmen, Gaitania, Sur de Atá, y Planadas.

Al ingresar Avianca a la era del Constellation y proponerse a su consolidación internacional, abandonó las rutas cortas y comenzó a prestar un mal servicio. Alberto Suárez Zambrano, hombre de visión y trabajo que quiso mucho al Huila, apoyado por su familia, pilotos privados y comerciantes como Miguel San Miguel, Víctor Pérez Falla, Orestes Montero y Eduardo Falla Solano, fundó, iniciando la década de los sesenta, Taxi Aéreo Opita (TAO) «ALAS DEL HUILA SOBRE COLOMBIA», con una flota de dos aviones D.C.3 y un Courtiss, en momento especial, cuando inversionistas huilenses habían puesto su mirada en bellos territorios del Caquetá.

En 1.968, la Aeronáutica Civil, buscando mejorar el servicio, prohibió operaciones de aviones D.C.3 y de pistón sobre la sabana de Bogotá. Ante tal medida y ya fallecido Alberto Suárez, sus hermanos Gustavo y Benjamín le compraron a Alitalia, dos aviones Turbohélice Vickers Viscount 785 v.v. con motores Roll- Roys y

capacidad para 54 pasajeros, negociación que se cerró oficialmente en el salón Santa Bárbara del Club Militar, el día 6 de septiembre del mismo año.

Por la nueva modalidad, la empresa envió personal a Roma para que se preparara, trayendo éstos luego, las naves adquiridas, Roma-Nueva York-Bogotá. El equipo de pilotos lo integraban: Mario Sarmiento, Jesús Antonio Patiño, Hemando Rojas Rivera y Héctor Facundo, bajo la dirección de Gauco Marquión y Jean Leopoldo de Julio.

La sorpresa para la Aeronáutica fue grande, pues la medida se había tomado para tratar de mantener el monopolio de Avianca, motivo por el cual se hacían los de la vista gorda para la licencia de operaciones. El Huila que le había tomado cariño a TAO y estimaba altamente a la familia Suárez Zambrano, se levantó como un solo hombre, enviando en un solo día, mil quinientos telegramas de protesta al presidente Carlos Lleras Restrepo, firmados por personas de todos los sectores sociales. Por tal motivo, se efectuó una reunión en el Palacio de San Carlos, sede por entonces de la Presidencia de la República, a la que asistieron entre otros, sus propietarios, el ministro de gobierno Misael Pastrana Borrero, el senador Alberto Galindo, el ministro de Obras Públicas, un delegado de Mincomunicaciones, el gobernador y el general Orrego Bernal, comandante de la Fuerza Aérea. No solo otorgaron la licencia, para operar en Bogotá, Huila y Caquetá, sino a Bucaramanga y Cúcuta, donde Aerocóndor no había querido hacer uso de su permiso.

Ya iniciando los setenta, TAO desaparece por dificultades económicas, supliéndola, en parte Aeropesca, empresa de don Luis Bonilla, hombre llanero con vinculaciones comerciales en el Huila. Al tiempo, un grupo de huilenses, con propiedades en el Caquetá, crean la empresa SADELCA (Sociedad Aeronáutica del Caquetá), para cubrir el vacío dejado por TAO.

Al ser liquidada Aeropesca, entran al Huila, Intercontinental de Aviación con equipos Douglas D.C. 9, para 83 pasajeros, empresa que prestó servicios hasta el 10 de junio de 2004, y Aires, que, al inicio, contó con un pequeño porcentaje de capital huilense y aviones brasileños «Bandeirantes», ensamblados por Embraer, que tenían capacidad para 19 pasajeros y dos tripulantes. Hoy presta un gran servicio con aviones Canadienses de la Bombardier, turbohélices DeHavilland Dash 8-100, 8-200 y 8-300,

Cabe destacar, que Satena ha prestado durante mucho tiempo su servicio al Huila, aunque por ciertos espacios los ha suspendido, pero hoy lo hace con moderna flota de aviones Jet y a unos precios especiales.

El 2 de mayo del 2006, a las ocho de la mañana, en el aeropuerto Benito Salas Vargas, se dio apertura oficial a la ruta Neiva-Bogotá, Bogotá-Neiva, como nuevo cubrimiento de la compañía Avianca, a través de un Fokker 50, con capacidad para 60 personas.



Sesión solemne de la Academia, con motivo del aniversario de la creación del departamento del Huila. De izquierda a derecha: H. Académico Luis Eduardo Cortés Ortiz, Tesorero; Cecilia Vargas Muñoz, Secretaria de Cultura Dptal.; H. Académico Camilo Francisco Salas Ortiz, Presidente; Aurelio Cubides Rodríguez, Alcalde de Neiva (e.); H. Académica Maria de los Angeles Olaya Leguizamo, Vicepresidente.



Instalación de la Primera Asociación de Escritores Huilenses. De izquierda a derecha: Guillermo González Otálora, Tesorero; Jorge Cuéllar, Vocal; Jorge Alirio Ríos Osorio, Vocal; Isaías Peña Gutiérrez, Presidente; Alvaro León Cabrera Guzmán, Vocal; Gilberto Vargas Motta, Vicepresidente; y Camilo Francisco Salas Ortiz, Coordinador. Atrás, Orlando Rodríguez, Revisor Fiscal