

COLOMBIA Y EL DRAMA DEL AVION (I)

A 30 años del luctuoso suceso del aeródromo "Olaya Herrera", en Medellín (Colombia), el enigma de sus causas está latente en el espíritu de los públicos de todo el Mundo, admiradores o no de la canción y de la máxima figura que allí perdió la vida. El concepto mayoritario, por una serie de antecedentes y comentarios justificativos, se halla del lado en que se presume la existencia de un hecho antinatural que originara la tragedia del 24 de junio de 1935.

Y todo dice que ha sido así. Las personas sobrevivientes hablaron medrosa, confusamente y entre "dos tintas"; algunos cuando pensábase por periodistas o amigos que de sus labios saldría la verdad, algo los obligaba a contener la confesión clara y terminante. Pero insinuaron razones extra accidentales del drama, en forma por demás sugestiva, no obstante el ocultamiento.

De todo ello iremos dando cuenta en un panorama de exhaustivas intervenciones o referencias de las tres décadas cumplidas, para que los lectores puedan tener así una clarificación del asunto.

GARDEL con una guía colombiana en la mano junto al fatídico avión de la Sacco, el 24 de junio en el Aeródromo de Techo (Bogotá), momentos antes de ascender. Insinúa una sonrisa para el lente fotográfico, como es habitual en los artistas. Pero ella no surge, y en cambio, refleja su rostro "esa nube negra" de que le habló el guitarrista Aguilar esa misma mañana.



Un simple razonamiento de quien se proponga hacerlo, dirá que la actitud de quienes formularon tímidas confesiones o se rehusaron escurridizamente a hablar, está denotando la razón de las sospechas. Y más que sospechas, porque la verdad es que las agencias telegráficas fueron las primeras en acudir al Universo con el impacto de las primeras informaciones procedentes de Medellín o Bogotá en el sentido de que hubo disparos de armas dentro del avión.

Y en cuanto a aquéllos, no se justifica que eludieran relatos. Y que periodistas escudriñadores dijeran, como lo hizo "Radiolandia" de Buenos Aires (19/VI/1948) que los voluminosos legajos de la investigación del accidente poseía archivos "secretos" de los "entretelones" del mismo. Un hecho natural, corriente no los contiene, como no es motivo para que los sobrevivientes no quieran hablar. El 24 de junio de 1935 hubo un drama previo al hecho aéreo en sí. Lo creemos y surgirá en estas páginas incontrovertiblemente.

AVLIS

PROLEGOMENOS

El lunes 24, la embajada artística que encabezaba Carlos Gardel, debía tomar el avión de la Cía. Sacco de las 8.30, en viaje directo de Bogotá a Cali, último punto éste de la permanencia en Colombia, que se había iniciado el 4 en Barranquilla, prosiguiendo a Cartagena, luego a Medellín, para encontrarse en la capital del país desde el 10 de junio.

Diversas fuentes comentaron que el avión conducido por el avezado piloto colombiano Ernesto Samper Mendoza —co-propietario de la empresa— llegó el 24 a Bogotá para realizar el viaje a Cali, dirigiéndose al hotel y a la habitación del cantor y el libretista Alfredo Le Pera.

Se cuenta que Samper M. se retiró ofuscado, y la razón dada es la de que el artista no quiso viajar.

En cambio, Gardel y su troupe embarcaron en el F-31 de la Sacco correspondiente al horario de las 12.30, pero ahora el piloto era el norteamericano Stanley B. Harvey.

Carlitos fue fotografiado momentos previos a salir de Bogotá por el fotógrafo Azevedo, el último en tomar notas gráficas, porque en Medellín no se sabía del alto hecho allí. Y la foto muestra la seriedad, la preocupación de Carlos Gardel, y en ello han coincidido muchas personas observadoras.

"LA NUBE NEGRA"

¿Cómo no pensar en prevenciones, en temores —foto y observación al margen— cuando nada menos que uno de sus más directos colaboradores, el guitarrista compatriota José María Agui-

lar, declararía a su llegada a Buenos Aires en febrero de 1935 para la revista "Caras y Caretas":

«Esa mañana —la del 24— lo ví muy triste a Carlitos, y diciéndoselo, me respondió que "una nube negra le envolvía el alma".»

¿Qué ocurriría en el ánimo de aquel hombre, halagado por el éxito artístico? ¿Qué pesaba en su espíritu para tal defazón?

Ya llegaremos a la presunta causa. Para "Mundo Argentino" (Bs. Aires, junio, 1959), el mismo Aguilar diría:

«Recuerdo que en el momento de ascender al avión, Carlos volvió la cabeza para decirme: —"Bueno, "Indio": nos queda una hora y cuarto y después, aunque se rompan todos estos bichos, no subimos nunca más en ninguno de ellos!";». (El temor —el de ese día— seguía latente...)

EL F-31 EN MEDELLIN

El diario bogotiano "El Espectador", —uno de cuyos ejemplares hemos conseguido directamente— extrajo lo que le fue permitido extraer del expediente de Antioquia, formado a raíz del accidente aéreo, y en ello pueden leerse declaraciones objetivas y algunos conceptos claros de testigos oculares.

El señor Antonio Arango, expuso a fojas 160:

"Más o menos a las 2½ horas de la tarde (del 24) llegó a Medellín el F-31 pilotado por Stanley B. Harvey (he aquí el dato tan importante revelado más arriba) llevando a Carlos Gardel y su comitiva. Además iban el señor Millán, de co-piloto, y el señor Grant Flynn, inspector de tráfico de la Sacco".

Y agrega aquel declarante: "Aquí (por Medellín) parece que hubiera tomado el mando el piloto Samper". Y no pudo ser de otra manera, lógicamente, puesto que el piloto del viaje de Bogotá a "Olaya Herrera" —Stanley Harvey— no apareció entre las víctimas del accidente, puntualizámos nosotros. Viajó sólo de Bogotá a Medellín. Allí dejó su puesto a Samper.

Otras personas manifestaron que el F-31 demoró mucho en decolar. Y este dato adquiere valor, indiscutiblemente, en los fundamentos de la tragedia previa al choque de los aviones.

José Plajá, el catalán que en Nueva York y durante el viaje secundó a Gardel enseñándole el idioma inglés, y que viviría aún en La Bisbal (Barcelona) como sobreviviente del 24, expresó a un núcleo de periodistas argentinos que lo visitó en 1961 ("Cantando", Buenos Aires, 28/VI/1960): "Me asomé para ver carretear al avión y observé que no alcanzaba a decolar".

Fueron los momentos terribles del drama que se vivía en el seno del F-31.

Fue el mismo Plajá quien eludió, temeroso, "como asustado" —valga la referencia aportada— al ser entrevistado en Nueva York cuando fue internado en un hospital y visitado por periodistas y gentes del ambiente artístico.

En efecto: el pianista uruguayo Alsina Thevenet —que como es notorio actuó junto a Gardel en varias películas y grabaciones de los EE. UU.— nos lo manifestó en 1960 durante una visita al programa radiotelefónico que hicimos entonces por una emisora local:

—"Plajá, nervioso, excitado, rechazaba las visitas y escurriéndose decía: «A mí no me pregunten nada, no me pregunten nada; yo no sé nada; yo no puedo hablar»".

Sería también quien en la visita referida de 1960 en La Bisbal, escaparía hábilmente a la curiosidad de los argentinos que lo asediaron a preguntas; manifestándoles:

"Cuando los motores comenzaron a roncar yo me dirigí al toilette". Es decir, que de ese modo él "no vio" (?) nada de lo que pasó en pocos minutos entre sus compañeros y pilotos...

EL PERITAJE

Del informe técnico contenido en el expediente de la investigación del suceso ("El Espectador", Bogotá, junio de 1960) en su cuaderno I a fojas 32, los peritos dicen:

"El empuje de esa brisa (la reinante el 24 en el aeródromo) no podía desviar el avión y no lo desvió hacia el Scadta". Es terminante esta declaración de los ingenieros aéreos colombianos, que echa por tierra la presunción de un viento, o sea una de las causas naturales, que podría haber originado el choque.

INEXPLICABLE

El radio-periodista Henao Gaviria, declaró en Bogotá ("El Espectador", Bogotá, junio 1960): "Yo no podía creer lo que mis ojos estaban viendo, pues el avión (F-31) se venía sobre el "Manizales" y era segura la colisión. Nadie se explica el porqué la nave que piloteaba Samper se salió de la pista central. Así el choque fue inevitable. Se produjo el choque. ¡Nafta explotó y aparecieron las llamas. Vi cuando la cola del F-31 se partía y por ella salían como disparados dos o tres cuerpos".

UN AVIADOR OPINA...

Lo siguiente no es sólo el concepto de un ex piloto aéreo colombiano; el hombre sabe mucho, y habló terminantemente acerca de una cuestión suscitada dentro del F-31 antes de levantar vuelo. Fue terminante: "no hubo accidente". Y dio a entender casi claramente dónde estuvo el origen de la causa.

EL CADAVER

Del acta del levantamiento oficial de cadáveres, realizado en la Oficina Central de Medicina Legal, a cargo de los doctores colombianos Antonio J. Ospina, Luciano Restrepo Igoga, Julio Ortiz Velázquez y Luis Carlos Montoya, he aquí los datos pertenecientes al de Carlos Gardel:

"...hallado boca abajo y pisado por las válvulas de uno de los motores". ("El Espectador", Bogotá, 24/VI/60)

A 30 AÑOS DEL LUCTUOSO SUCESO, DEVELAREMOS LA GRAVE VERDAD SOBRE LA TRAGEDIA DE MEDELLIN

Trátase del ex piloto Jorge Fajardo Tirado, a quien reportó en 1961 el periodista argentino Roberto Cassinelli, enviado especial de "Cantando" a Medellín. Sus importantísimas declaraciones están contenidas en el número 222 —julio 11, 1961— de dicha revista.

Fajardo fundamenta apreciaciones personales respecto a que existieron causas anti-naturales para que se produjera el accidente del 24 de junio de 1935, y recalca para ello: "No se olvide que soy piloto civil", y expresó textualmente:

"No hubo golpe de viento ni problema aeronáutico en el accidente del 24 de junio de 1935. Yo soy piloto y conozco algo de todo eso. Esa tarde ocurrió algo anormal dentro del avión".

"En el capítulo donde se concretará la posible causa del hecho, transcribiremos la declaración de Fajardo Tirado sobre el punto).

SIN CONTROL

El radio-periodista colombiano Antonio Henao Gaviria, fue otro de los que declaró judicialmente, y de sus manifestaciones extraemos estos párrafos:

"El F-31 de la Sacco iba a levantar vuelo a eso de las 15 horas, hacia Cali. Hizo el "carreteo" hasta la punta de la pista. Cuando había recorrido unos 250 a 300 metros, se salió del "trac" central y tomó la dirección de las casetas de la Cía. Scadta, es decir, que en ese momento —recalca— el piloto perdió el control del aparato".

DOMINGO RIVEROL

El guitarrista de Gardel se debatió entre la vida y la muerte durante tres días. Durante su supervivencia fue visitado en el nosocomio por el señor Antonio Henao Gaviria, ya nombrado, quien quería conocer de manera fidedigna qué había ocurrido, cuando todo Medellín y Bogotá comentaban y hacían circular rumores sobre las causas antinaturales de la tragedia.

La revista "Cromos", de Bogotá, recogió en 1960 las declaraciones del señor Gaviria, y éste expresa que Riverol se concretó a decir únicamente: «Fue un instante que no puedo describir. De milagro estoy vivo. Eso fue un infierno». "Y como cambiando de tema —señala el Sr. Henao Gaviria— «Tráigame agua», me dijo Riverol".



En nuestro próximo ejemplar: CAPITULO II. — Otras declaraciones y la presumible razón de la tragedia.

Los médicos legistas determinaron el reconocimiento especialmente por la "chapelica" que lleva en su muñeca izquierda. que decía: "Carlos Gardel, Jean Jaurés 735, Buenos Aires", elemento que puede verse en la presente reproducción gráfica.

LIQUIDACION DE DISCOS
palacio de la música

CENTRO | CORDÓN | UNION | PASO MOLINO
18 de Julio y Paraguay | 18 de Julio 1592 | Av. B. de Octubre 3908 | Av. Agraciada-4113
Tel. 801 13 - 885 04 | Tel. 40 04 80 | Tel. 554 70 | Tel. 366 17