

Bogotá D.C., Agosto 2 de 2017

Doctor
EFRAIN JOSÉ CEPEDA SARABIA
Presidente - Honorable Senado de la República
E. S. D.

Ref. Proyecto de Ley – “Por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia”.

Atendiendo el procedimiento señalado en la Ley, de manera atenta remito para su conocimiento y trámite correspondiente, en original y dos copias el Proyecto de Ley “Por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia”

Agradezco la atención y celeridad que se le dé en trámite a esta iniciativa.

Cordialmente,

CARLOS EDWARD OSORIO AGUIAR
Representante a la Cámara

Adjunto: Lo enunciado en veintitrés (23) folios

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de Ley tiene como propósito que el legislativo actuando dentro de la competencia que le otorga la constitución y la ley, fije disposiciones orientadas a garantizar la preservación, conservación, promoción y difusión del patrimonio histórico de la Nación que representa el municipio de Flandes ubicado en el Departamento del Tolima, al ser cuna de la aviación militar en Colombia.

II. MARCO LEGAL

Constitucionalmente, los artículos 150, 154, 334, 341 y 359 numeral 3, señalan la competencia por parte del Congreso de la República para interpretar, reformar y derogar las leyes; la facultad que tienen los miembros de las Cámaras Legislativas para presentar proyectos de ley y/o de actos legislativos.

Adicionalmente, la Ley 5ª de 1992, en su artículo 140 en concordancia con la Constitución Política de Colombia, establece que los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas, pueden presentar proyectos de ley, razones por las cuales esta iniciativa no invade las órbitas, ni las competencias de las otras Ramas del Poder Público, en especial las correspondientes al Ejecutivo en cabeza del Gobierno Nacional.

Por otra parte, el proyecto de ley está enmarcado dentro de las normas constitucionales señaladas en los artículos 7, 8, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia; así como en la Ley 397 de 1997 o Ley General de Cultura.

III. ANTECEDENTE HISTÓRICO

El contenido del antecedente histórico fue aportado por el Doctor Luis Felipe Cárdenas Díaz, Asesor Aeronáutico y Aeroportuario, quien viene desarrollando la investigación desde el año 2003 a la fecha, con el fin de documentar el presente proyecto de ley.

La aviación colombiana nació gracias a las inquietudes de un grupo de caballeros con influencias en las altas esferas del gobierno de la época. Fue así como el día 07 de septiembre de 1916, al impulso del Club Colombiano de Aviación, el Congreso Nacional expidió la Ley 15 de 1916, por la cual se disponía el envío a Europa de una comisión de militares, para enterarse de los avances bélicos, pero principalmente de la aviación.

Al sancionar esta primera Ley Aérea, el señor presidente de la República José Vicente Concha, exclamó: "Está muy cercano el día en que Colombia tenga su propia aviación".

A pesar de la expedición de la Ley 15/1916, de la voluntad del Gobierno del Presidente Concha y del interés por parte del Ejército de hacer efectivo su cumplimiento, la situación económica del país en ese época impidió que tan loables propósitos pudieran hacerse realidad.

Conocidas las experiencias de la Primera Guerra Mundial sobre el empleo de la aviación como arma de combate, una vez superados los problemas económicos, el Congreso colombiano, exhortado por el presidente Marco Fidel Suárez, demostró la necesidad de que las instituciones militares fortalecieran sus capacidades, introduciendo definitivamente en su organización las unidades aéreas. De esta manera se logró la elaboración de la Ley 126 de 1919 que dio origen a la Aviación Militar posteriormente denominada Fuerza Aérea Colombiana.

El 31 de diciembre de 1919, el presidente MARCO FIDEL SUAREZ, sancionó la ley 126 por la cual se creaba la Aviación Militar como quinta arma del ejército de Colombia. El ilustre mandatario intuyó que con aquel acto se estaban afianzando los destinos de la nación hacia metas de desarrollo y por ello había que aportar la introducción de la aeronáutica como medio para acortar las distancias y superar la abrupta topografía del territorio colombiano.

El Decreto 2172 del 10 de Diciembre de 1920 derogó la ley 126 de 1919 y creó la Sección de Aviación Militar, dependiendo directamente del Ministerio de Guerra, que más tarde se constituiría en el Departamento 8 del Ministerio de Guerra, División General de Aviación Militar, mediante decreto N°. 2065 del 1º de Diciembre de 1932.

Con el fin de garantizar el desarrollo de la aviación en Colombia, el presidente Marco Fidel Suárez gestionó con su homólogo francés, Alexandre Millerand, el envío al país de una misión militar aérea y la adquisición de las primeras aeronaves militares. Francia tenía por aquella época muchos pilotos militares veteranos, sobrevivientes de la Primera Guerra Mundial, y una floreciente industria aeronáutica.

A mediados de 1920 el Gobierno contrató en Francia y trajo al país la primera Misión de instructores de Aviación compuesta por el señor: Coronel René Guichard, como piloto jefe, quien ostentaba varias honrosas condecoraciones y era miembro de la Legión de Honor Francesa y por los señores Jean Jonnard y José Island como pilotos instructores; Paul Poillot y Lucien Sloscher como mecánicos instructores. Todos ellos habían tomado, al servicio de Francia, parte activa en el conflicto Europeo, llamado la Primera Guerra Mundial o la Gran Guerra, que terminó en 1918.

La Misión francesa estudió las condiciones del país e inicialmente escogió, por las buenas condiciones del terreno, las llanuras cercanas a la ciudad de Mariquita como lugar para que funcionara la Primera Escuela de Aviación Militar, pero por igualdad de circunstancias y mayores facilidades de conexión con la capital de la República, se designó de preferencia el corregimiento de Flandes (Tolima) para sede de la Escuela, acondicionando como aeródromo un terreno cercano a orillas del Río Magdalena y próximo a la ciudad de Girardot.

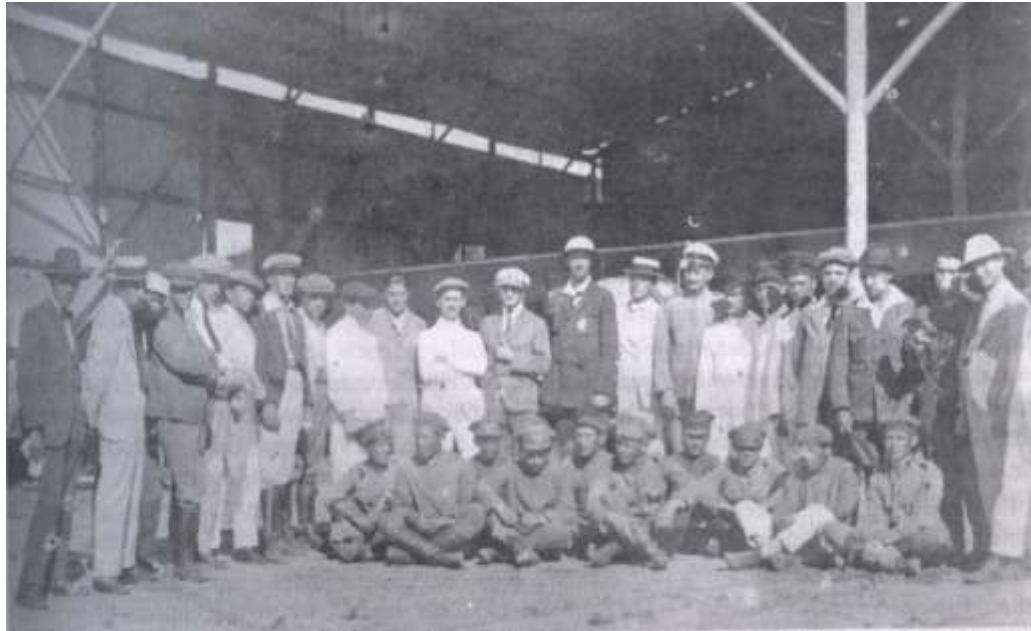
Allí se improvisó una pista de 300 metros de largo por 40 de ancho y se construyeron 6 grandes cobertizos de guadua y teja metálica que servían de hangares talleres y almacenes.

De tal suerte, el 15 de febrero del año 1921, se cumplió el acto inaugural del instituto con la iniciación de las clases sobre aerodinámica y mecánica, y el 30 de marzo se efectuaba el primer vuelo en el biplano G-3 de matrícula A-1 pilotado por el Coronel Guichard.

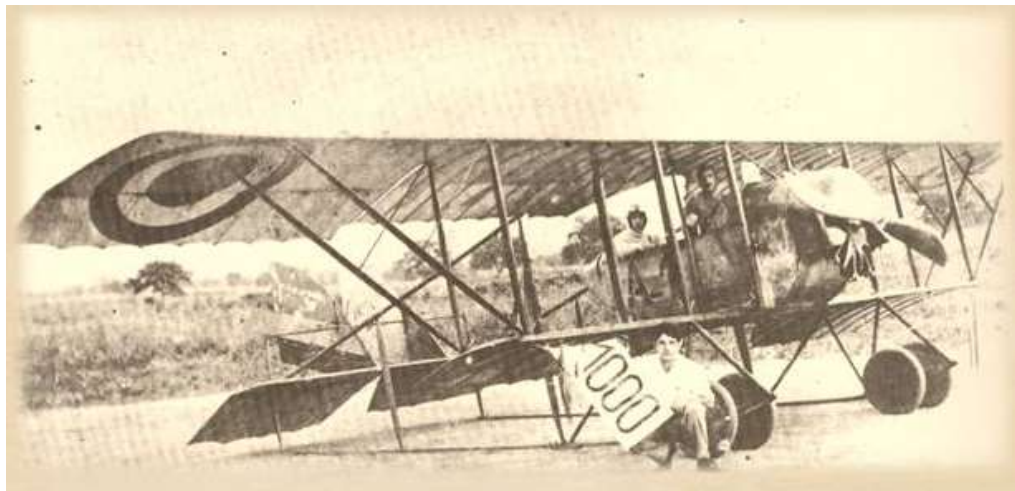
Esta misión trabajó arduamente en la creación de toda la infraestructura operativa y técnica de la escuela de Flandes, así como en la instrucción de vuelo propiamente dicha, entre el 15 de febrero de 1921 hasta el 28 de abril de 1922. Contaba con 5 hangares de guadua y zinc, y su dotación constaba de 3 aviones monomotor “Caudron G – III”, 4 aviones bimotor “Caudron G-IV” y 4 aviones monomotor Nieuport Delage 11 de caza, diseñado como avión de combate, dotados todos con motores rotativos Le Rhone 9C de 80 Caballos de Fuerza (H.P.).

El personal de pilotos era el siguiente:

Jefe de la Misión Militar Francesa de Aviación, Coronel René Guichard
Paul Poillot, Piloto Instructor
Jose Island, Piloto Instructor
Ferdinand Macchoux, Piloto Instructor
Mecánicos: Jean Schlosser, Javier Monad.



La misión francesa al mando del Coronel René Guichard (al centro) con los alumnos de la naciente Escuela Militar de Aviación en las Instalaciones de la Base Aérea ubicada en Flandes, Tolima, en febrero de 1921.



Caudron G – III.

Avión pionero de la base aérea de Flandes, fabricado en FRANCIA, diseñado como entrenador militar en 1912, su velocidad máxima es de 70 nudos (aprox. 130 Km./h). Estos aviones carecían de frenos y en aquella época no se habían ideado los

trampolines para trancar las ruedas cuando el motor funcionaba y por ello los estudiantes o alumnos debían sostenerlos de las alas.

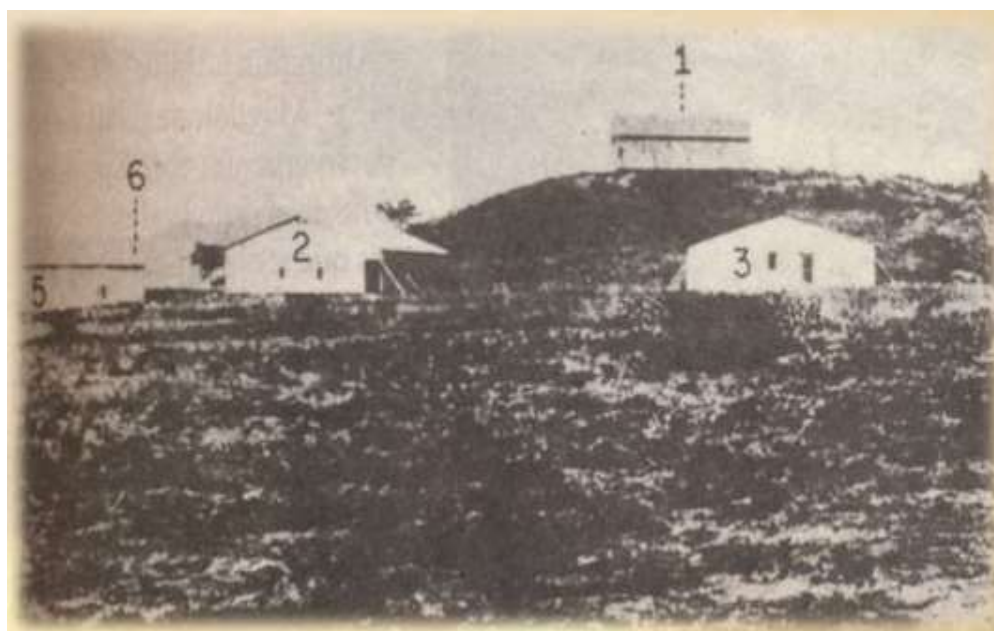


Caudron G – IV de Bombardeo.

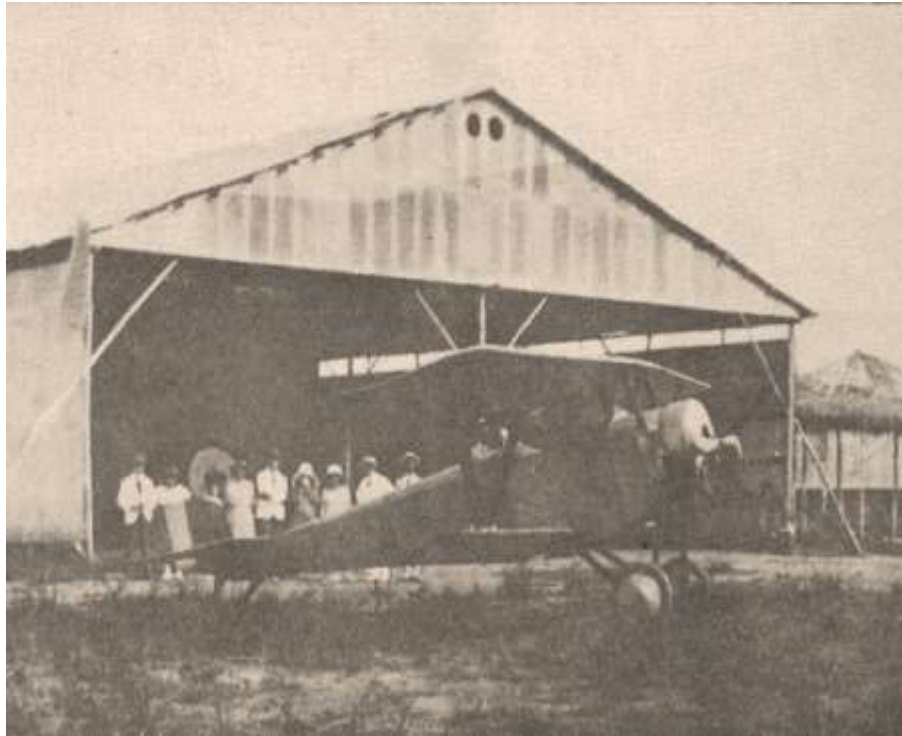


Newport Delage 11 de caza, monoplaza

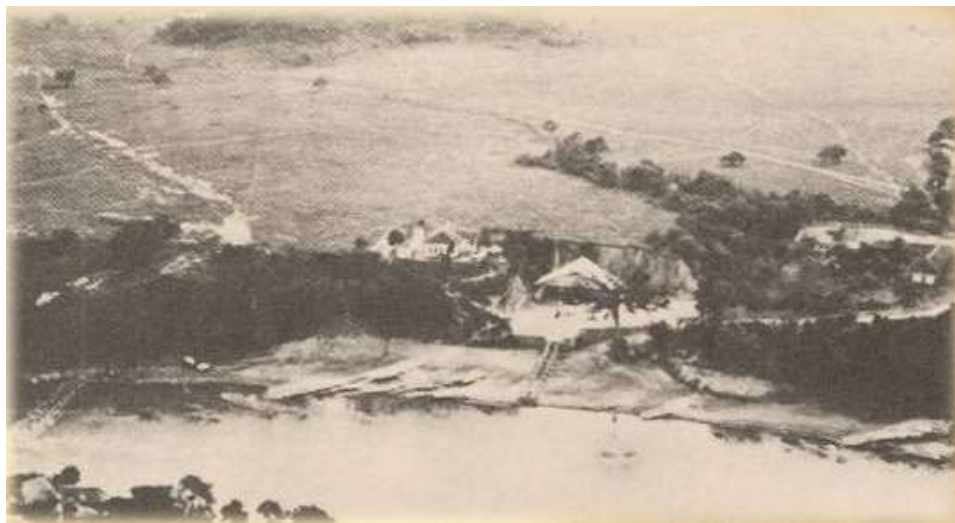
La Base Aérea de Flandes, se construyó en la hacienda “San Luis” de propiedad de Francisco Rocha Vargas. La base constaba de cinco hangares con estructura de guadua y zinc, de construcción muy poco técnica para las maniobras aeroportuarias, por lo que demoraba mucho la entrada y salida de los aviones y se corría con el peligro de que se rompieran las alas en los movimientos de circulación. La pista tenía 300 metros de longitud y se construyó en condiciones de extrema limitación de recursos: simplemente se optó por remover los hormigueros que abundaban en el lote y desmalezar para liberar el terreno de la pista de especies vegetales como la llamada “pelá”, tipo de espino de las tierras tropicales bajas, variedad del trupillo característico de zonas semiáridas y desérticas del país.



(1) Oficinas, (2) Talleres, (3) Almacén, (4) Taller para montar aviones, (5-6) Hangares. Reproducción de la fotografía de las instalaciones de la Escuela Militar de Aviación en Flandes. Publicado en la Revista Cromos 1921.



Hangar de la Base Aérea de Flandes y el avión Newport de Caza con uno de los instructores franceses a bordo.



Vista aérea de la base-cuna aviación militar y rampa de SCADTA

El Decreto 208 de 1921, firmado por el presidente Suárez, adiciona a la planta de personal de la Escuela a Gervais Sounier, de origen francés, y Daniel Herrera como Jefes de taller de mecánica y de carpintería, respectivamente.

Como aprendices de mecánicos de la escuela viajaron a Flandes Marco T. Lizarazo, Enrique Rivas, Rafael Pinzón, Enrique Campuzano, Luís García, Luís Bautista, Gabriel Rosas y Jorge Clopatofsky; y en calidad de obreros montadores del avión, los señores Julio Convers, Carlos Calderón U, Luís F. Macías, Cayetano Montaña, Roberto Umaña, Benjamín Méndez, Jorge Boada y Daniel Corredor.

Adjudica becas de estudio a Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Pedro A. Gómez y Luís E. Sepúlveda para realizar estudios relacionados con la actividad aérea.

Destina en comisión a el Capitán Luís Silva G., Teniente Abraham Liévano, Sargento Primero Juan D. Fernández, Benjamín Rodríguez, Jorge E. Rodríguez y José E. Pérez; Sargentos Segundos José Moncada, Roberto Rodríguez, Justino Mariño y Mario Valencia; cabos primeros Julio A. Parga, José I. Forero y Emiliano de la Peña, y Cabo Segundo Ignacio Maldonado.

A los recién llegados les impactó negativamente el excesivo calor en Flandes y la frecuente incursión por las noches de serpientes de cascabel a los dormitorios. A los comensales de la Escuela les tocaba permanecer alertas y revisar constantemente las instalaciones, así como defenderse de las nubes de mosquitos y de zancudos, corriendo el riesgo de contraer enfermedades infecciosas transmitidas por estos vectores.

Sobra decir que la “amabilidad” de este recibimiento inicial por parte de insectos y reptiles, desanimó a muchos de los cadetes y propició la desertión de algunos de ellos, pero a otros, por fortuna, les templó más el ánimo acrecentando su voluntad para seguir adelante. Cuando el alojamiento definitivo estuvo ya listo (que por otra parte era de una pobreza franciscana y de dotaciones apenas mediocres), empezaron los primeros vuelos que fueron un halago y una ilusión para quienes buscaban de verdad la aviación, no como un pasatiempo, sino como una profesión y como un deber.

La seguridad física del personal, de las instalaciones y de los aviones, estuvo siempre a cargo de las tropas del ejército acantonadas en Ibagué. El decreto No. 355 del 11 de marzo de 1921, ordenaba que una compañía y una banda de músicos del regimiento de infantería que se encontraba en dicha ciudad, al mando de un Mayor, debiera trasladarse a la escuela de Flandes indefinidamente.

Según decreto orgánico No. 2247 se fijaba en 45 el número de oficiales, suboficiales y cadetes, cifra de la cual 16 pertenecían a la de alumnos de pilotaje, siendo los 29 restantes montadores de aviones y mecánicos.

El Primer Héroe:

Entre algunos oficiales Pilotos de aquella época se recuerdan los siguientes: Coronel Efraín Rojas, Teniente Delfín Torres Duran, Teniente Eduardo Gómez Posada y Teniente Abraham Liévano, pero especialmente el Mayor Félix Castillo Mariño, quién siendo el Subdirector de la Escuela y ante los insistentes y preocupantes rumores de que el Congreso y el gobierno planeaban cerrar la Escuela, realizó un acto heroico.



Mayor Félix Castillo Mariño

Resulta que a la sazón el presupuesto de Colombia totalizaba treinta millones de pesos y el haber creado y mantener en funcionamiento la Escuela de Aviación Militar le costaba al erario público algo más de ochocientos mil pesos, suma que parecía exageradamente alta para dotar al país de una aviación militar que, según sus detractores, no parecía necesitar el país, más aun si se tenía en cuenta que costaba casi tanto como sostener todo el Ejército. Por ello, ante la presión de la prensa y del público el Gobierno Nacional y el Congreso estaban considerando seriamente el cerrarla.

Otro factor que se sumaba a la crisis radicaba en el hecho de que ya pasaban varios meses de iniciadas las actividades y ningún colombiano había volado por sus propios medios.

El día 18 de Junio de 1921, el Mayor Castillo le ordenó al técnico Justino Mariño que le alistara un avión para practicar carreteo, es decir el movimiento controlado en tierra del

avión, tras unos cuantos desplazamientos le dijo al técnico que iba para la pista a ensayar la carrera de despegue, ya en posición inició la carrera de despegue "simulada" pero cuando los presentes esperaban que cortara el motor, de repente se elevó en forma vacilante y peligrosa, todos se aterraron pues sabían que solo tenía a cuestas 4 lecciones de vuelo doble comando, a todas luces, no preparado para volar solo el avión, sin embargo ahí estaba, elevándose poco a poco y tomando confianza, con el aeroplano controlado se enfiló hacia Girardot tomando altura.

El personal de la misión francesa, que se encontraba en su totalidad en Girardot, al escuchar el sonido del avión y conocedores de que en la Escuela no había nadie capacitado para dictar instrucción, salieron despavoridos en dirección a Flandes.

A su llegada vieron como el Mayor, después de varios minutos sobrevolando la región a unos tres mil pies de altura, se enfilaba hacia la pista, el Jefe de la Misión y Director de la Escuela, el Coronel Guichard, tan solo atinaba a decir "Mon Dieu, Mon Dieu..." pues temía un desenlace fatal.

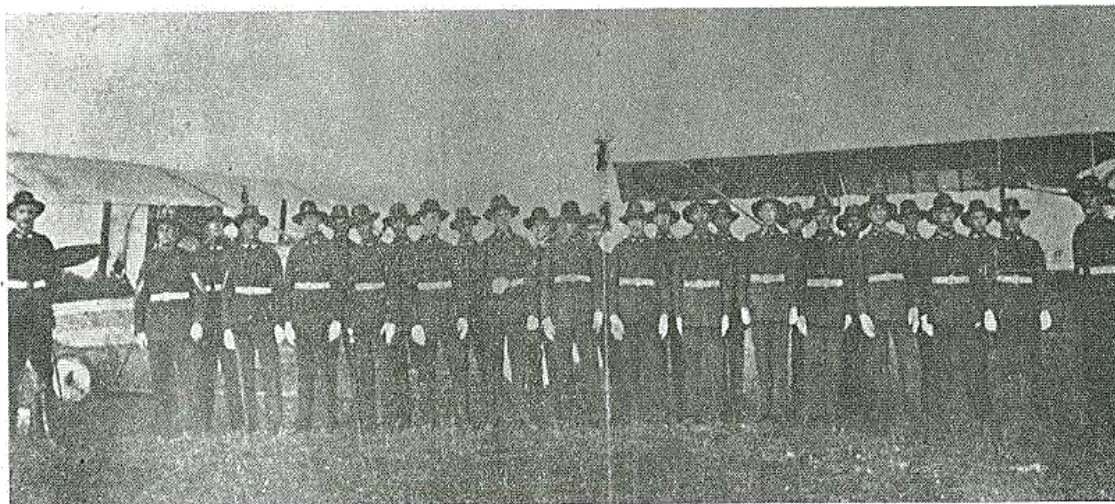
El avión pilotado por el Mayor Castillo se aproximaba a la pista con movimientos erráticos, bajaba y subía la nariz en forma peligrosa, todos se tomaban la cabeza con las manos y algunos daban por momentos la espalda tan solo esperando oír el fatídico choque contra la tierra, pero haciendo gala de sangre fría y tesón, tan propios de los colombianos, el Mayor Castillo controló su avión en el último momento y logró aterrizar sin el menor daño para él o su aeronave.

Se hizo el silencio por un momento y luego todos fue algarabía y gozo, los colombianos gritaban hurras a Colombia y hurras al mayor Castillo. Pronto la noticia se regó como pólvora por todo el País, los colombianos si eran capaces de volar por sus propios medios y sin ningún instructor extranjero abordo, este acto, aunque fue una indisciplina de vuelo, no por ello dejó de ser heroico e impidió la clausura de la naciente Escuela.

Esta fecha nos lleva a concluir que el mayor Castillo Mariño fue también el primer piloto colombiano en volar sobre el territorio nacional correspondiéndole este honor a Flandes, Tolima.

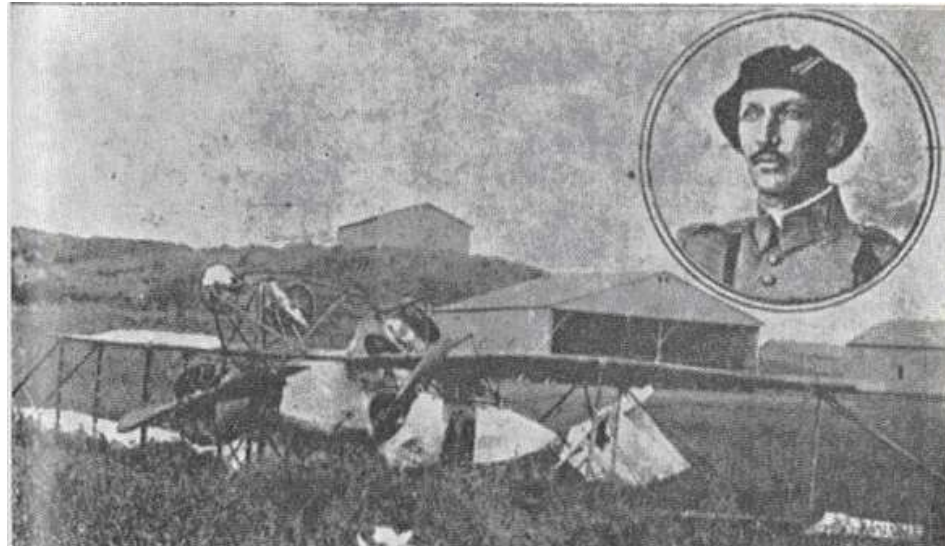
Presentación de la Primera Escuela Militar de Aviación en la ciudad de Bogotá

El primer director de la escuela fue el Coronel Gabriel del Páramo. En Julio del año en mención, el Coronel Guichard, por orden del Ministerio de Guerra, preparaba un vuelo en escuadrilla de Flandes a Bogotá, para desfilarse por primera vez junto con las armas tradicionales de tierra en la celebración del 20 de Julio en la capital.



La Compañía de Cadetes de la primera Escuela Militar de Aviación, en traje de parada el 20 de julio de 1921, en el campo de Muzú. Al fondo los aviones Caudron G-3. Sus integrantes son: José I. Forero, Luis Silva G., Abraham Liévano, Juan D. Fernández, Benjamín Rodríguez, Jorge Rodríguez, José E. Pérez, José R. Moncada, Roberto Rodríguez, Benjamín Méndez Rey, Justino Mariño, Mario Valencia, Julio A. Parga, Emiliano de la Peña, Ignacio Maldonado, Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Pedro A. Gómez, Luis E. Sepúlveda, Marco T. Lizarazo, Enrique Rivas, Rafael Pinzón, Enrique Campuzano, Luis E. García, Luis Bautista, Gabriel Rosas, Jorge E. Clopatofsky, Julio Convers, Carlos Calderón U., Luis F. Macías, Cayetano Montaña, Roberto Umaña, Jorge Boada y Daniel Corredor.

A las 8:30 levantó vuelo el bimotor G-4, llevando como piloto al coronel Guichard y observador al teniente Torres Durán, pero al llegar a Tocaima fallaron los motores (lo cual era muy frecuente en aquella época) y el francés hubo de regresar a Flandes, pero con tan mala suerte que al aterrizar su tren de aterrizaje tropezó con un hormiguero, lo que le ocasionó un capotaje a bastante velocidad y Guichard salió disparado hacia el centro de la pista por haberse roto las correas que lo fijaban al asiento. El Director de la Misión Francesa de Aviación en Colombia había sufrido tan graves lesiones que hubo de rescindir su contrato con el Gobierno Nacional y regresar a su país.



Primer accidente de la aviación militar en Colombia con el bimotor Caudron G-4 piloteado por el Coronel René Guichard, llevando como observador al Teniente José Delfín Torres Durán

Este accidente no impidió la presentación de los cadetes que habían viajado a la capital para tomar parte en la revista militar del 20 de julio, los instructores franceses Lounard y Poillot realizaron sucesivos vuelos por la ciudad de Bogotá durante el desfile, dándole con ello un particular brillo a la revista militar de aquel año que tuvo todos los visos de un verdadero acontecimiento. Dos días después de su presentación en sociedad, el personal de la escuela de aviación regresó a su base en Flandes.

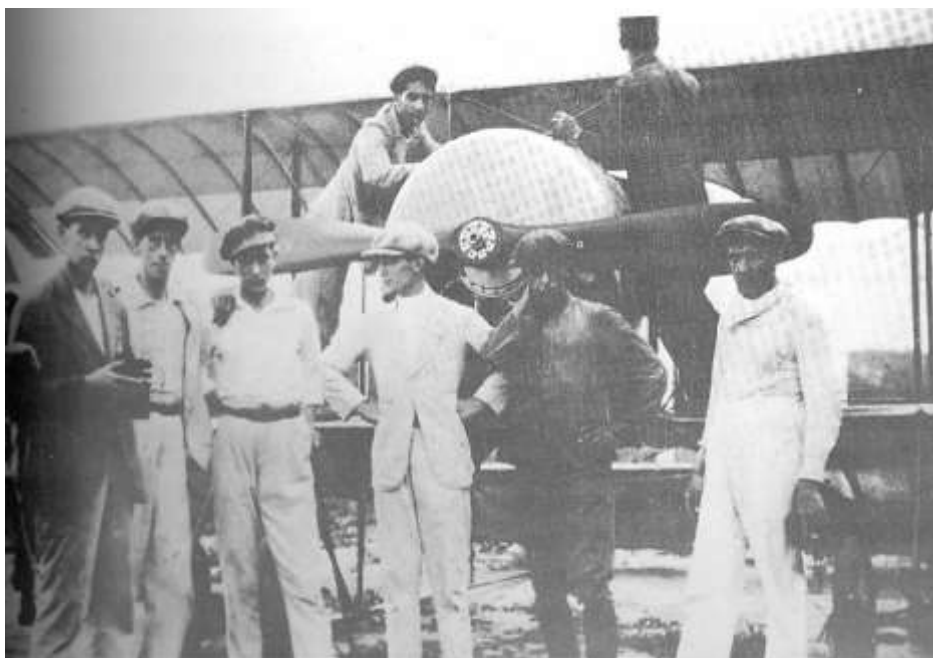
Los primeros Pilotos Militares de Pista

En agosto de 1921 en reemplazo del Coronel Gabriel del Páramo fue nombrado nuevo director de la Escuela Militar de Aviación, el Coronel Efraín Rojas Acevedo



Coronel EFRAÍN ROJAS ACEVEDO

Los primeros en obtener *Brevet*, como certificación de haber culminado satisfactoriamente su preparación como *Pilotos Militares de Pista*, el 4 de octubre de 1921, ante una delegación del Senado y la Cámara del Congreso de la República, fueron cinco: Castillo, Silva, Liévano, Torres y Gómez.



Frente a un Caudron G-III, los alumnos Méndez Rey, Silva Gómez, Carrillo, Clement, Calderón y Boada, y el instructor francés Jean Jonnard.

El nuevo director incrementó la disciplina Militar con el fin de elevar aún más el espíritu militar, la milicia de aquella época era muy exigente y esto hizo que muchos cadetes solicitaran la baja.

Como dato curioso, se registra la costumbre de los cadetes de fugarse en las noches a Girardot, después del toque de silencio de la base, aprovechando la oscuridad de las instalaciones de la base, con lo que atenuaban la férrea disciplina y el régimen “monástico” existente en el regimiento. Se desplazaban por el viejo Puente de Flandes “Puente Rojo”, que comunicaba el centro de Flandes con el barrio Buenos Aires de Girardot, y que permanecía abierto hasta las 10 de la noche por el hecho de funcionar allí una aduanilla, y frecuentaban estaderos, billares y cafés, por entonces muy populares y acreditados en la Ciudad de las Acacias, al otro lado del río. El regreso a la

Base era toda una aventurilla nocturna, y mucho más difícil que la fuga, puesto que la puerta del puente permanecía cerrada a esas altas horas. Para obviar esta dificultad, los alegres indisciplinados, se dividían en dos: unos eran los “nadadores”, otros los “equilibristas”. Los primeros, llevando como Jefe de fila a un cadete de apellido Rubiano, excelente nadador, pasaban nadando el Magdalena hasta llegar al patio de la escuela; los segundos, trepaban como maromeros por los cables altos del puente, teniendo bajo su cuerpo el abismo y el río al fondo hasta alcanzar la orilla opuesta.

La entrada de regreso a la Base Escuela se hacía sigilosamente, aprovechando el descuido de los centinelas o su benevolencia o complicidad para con los cadetes. Felizmente en ninguna de estas salidas a campaña nocturna se registraron bajas para ninguno de los dos equipos, a pesar de haber sido muchas las veces que se dieron estos actos de indisciplina menor.



Puente colgante sobre el río Magdalena Flandes – Girardot (1884 – 1963)

Sin embargo, y pese a las incomodidades a que eran sometidos los jóvenes estudiantes, la férrea y estricta disciplina que se implantó en la Escuela, contribuyó a los excelentes resultados alcanzados en medio de una gran restricción de recursos de toda índole. El resultado de ello fue que para principios de enero de 1922, el Coronel Efraín Rojas y ocho cadetes–pilotos, estaban en óptimas condiciones de formación técnica para volar de manera autónoma.

Por aquellos días, el doctor Jorge Roa fue removido del cargo de Ministro de Guerra y en su reemplazo fue nombrado el doctor Aristóbulo Archila. En el Alto Gobierno en la capital, reinaba apatía e indiferencia casi absoluta para con la Escuela Militar de Aviación con sede en Flandes. El Director de la escuela, coronel Rojas, invitó al nuevo Ministro a visitar la Escuela Militar de Aviación de Flandes, para que se diera cuenta con sus propios ojos de su organización, su disciplina, su funcionamiento y que además, presenciara un vuelo oficial de la naciente Aviación Militar Colombiana.

Primer vuelo oficial frente al Ministro de Guerra

El Ministro de Guerra, en la tarde del 3 de abril de 1922, en tren especial, hizo el viaje Bogotá–Girardot, acompañado por miembros de su familia, algunos Congresistas, el Comandante de la Primera División del Ejército, General Castro, y de altos oficiales del Estado Mayor General.



Dr. Aristóbulo Archila. (Ministro de Guerra) General Manuel Castro B. (Comandante 1a División)

Había llegado el anhelado 4 de abril de 1922, fecha de la ceremonia de graduación y día de prueba frente al Ministro, visita que la generalidad de las personas vinculadas a la Escuela relacionaban con la perspectiva de que la Escuela continuara abierta y consiguiera el respaldo de Bogotá, bastante esquivo y mezquino hasta entonces. Los cadetes-pilotos se sentían emocionados y comprometidos. Ese día culminaban su primer ciclo de trabajo y del resultado de los vuelos despendían simplemente su futuro de hombres y soldados.

Ese 4 de abril, a las 9:30 de la mañana llegó el Ministro de Guerra, con su numerosa comitiva, a la Base Aérea de Flandes, rindiéndoseles honores por parte del personal de la Escuela y del Batallón Sucre, acantonado entonces en Flandes.

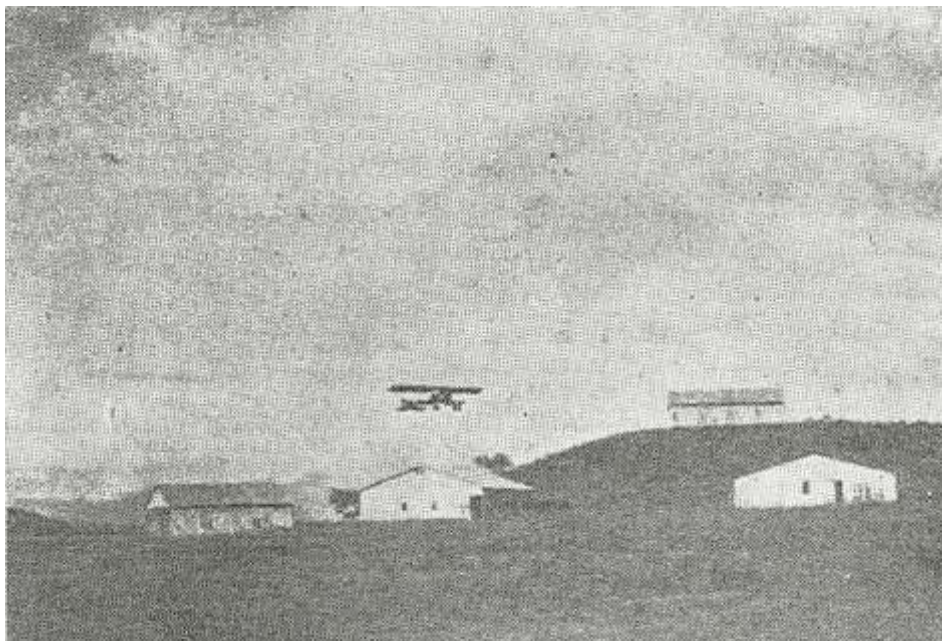
A las 10:30 a.m., después de terminada la visita a las pequeñas dependencias de la Base, cuna y principio de la Aviación Militar en Colombia, el Coronel Rojas ordenó posición firmes a todo el personal y se dirigió al Ministro de Guerra para solicitarle permiso para efectuar el vuelo.

Al terminar su breve alocución, dirigida a los asistentes, el Coronel Efraín Rojas, en voz alta expresó:

- Cadete Forero, efectúe el vuelo oficial de la Aviación Militar.



El cadete piloto José Ignacio Forero F., antes de iniciar el Primer Vuelo Oficial, con un avión francés Caudron G-III, en la pequeña Base Aérea de Flandes (Tolima). Abril 4 de 1922.



El Cadete Piloto José Ignacio Forero F., pasa sobre las instalaciones de la pequeña Base -Escuela de Flandes, al efectuar el vuelo oficial

El cadete José Ignacio Forero se dirigió al Caudron G-III que lo esperaba en la cabecera de la pista. Difícilmente podía contener la emoción que le causaba la obediencia a la orden que le acababa de impartir su superior. Sentía y sabía que todas las miradas estaban fijadas en cada uno de sus movimientos; que todos sus compañeros lo animaban silenciosamente desde sus filas; que sus superiores esperaban ansiosos el éxito de sus maniobras. Ya dentro del avión pensaba en la responsabilidad que tenía por haber sido escogido como el cadete que efectuaría el vuelo oficial de la aviación militar de Colombia. Si todo salía bien, quedaría demostrado ante el Gobierno que la juventud colombiana estaba capacitada para dominar el espacio aéreo y que su coraje y patriotismo habrían de escribir posteriores páginas de honor y de gloria para la Nación. Si el vuelo tuviera alguna falla, esta vendría a sumarse, al ambiente de escepticismo y falta de confianza con que se trataba a la aviación militar, y de alguna sorna e incredulidad con que la opinión general veía a los pilotos militares colombianos, sobre todo cuando comparaban sus dudosas capacidades con el virtuosismo de los pilotos alemanes de la aviación comercial, para entonces en pleno auge y “de moda”.

El aparato respondió a los comandos, obedeció y se elevó lenta, majestuosamente y con gallardía en el cielo de Flandes. Este vuelo de la aviación Militar Colombiana fue un éxito total.

Al aterrizar recibió las felicitaciones del Ministro de Guerra y de todos los asistentes a tan magno evento. En veinte minutos que duró el vuelo, el cadete Forero sintió sobre su cuerpo como acariciaba el cielo de la patria, Flandes y Girardot pasaron bajo sus ojos.

Clausura de la Primera Escuela Militar de Aviación

Las expectativas positivas que había generado este vuelo exitoso y emblemático para la historia de la aviación militar colombiana, se disiparon cuando el 28 de abril de 1922 se leyó en la Orden del Día, el Decreto No. 580 de esa misma fecha, por el cual se clausuraba temporalmente la Escuela Militar de Aviación de Flandes, por falta de disponibilidad presupuestal.

Duro e inesperado golpe este para quienes habían dedicado tantos meses y tanto entusiasmo a la creación de la Primera Escuela Militar de Aviación en Colombia, con sede en el poblado tolimense de Flandes. Atrás quedaban ya los sacrificios y las luchas cotidianas y silentes de sus fundadores. Pero no todo estaba perdido.

La batalla por hacer realidad, hacer valer y posicionar la Escuela de Aviación Militar apenas empezaba. La vocación aérea de Colombia velaba en la sombra. Al cabo de algunos años de constante y duro batallar, la constancia habría de ver ampliamente premiados los sacrificios, frente a las intrigas infundadas y necias, alguna hostilidad de ciertas autoridades un tanto celosas, y la negligencia de quienes se atraviesan ante los cambios y el progreso, como un roble que se torna más fuerte cuando arrecia la tormenta o como el bambú que se dobla flexible sin doblarse mientras arremete el viento huracanado y se levanta tan pronto pasa, al fin lograba crecer y desarrollarse entre la maleza hasta llegar al cielo como un símbolo de las alas de Colombia.

El verdadero motivo que llevó al cierre de la Escuela Militar de Flandes fue la falta de credibilidad y apoyo por parte de las altas esferas en Bogotá en los pilotos colombianos. La gente de esa época pensaba equivocadamente que los únicos pilotos calificados para volar eran los europeos. En efecto, la aviación comercial se desarrollaba mucho mejor ya que contaba con el apoyo de la empresa privada y el Gobierno, y contaba con la credibilidad que generaban los pilotos alemanes de SCADTA. Pero esta evidencia no quería decir que la aviación militar no tuviera perspectivas. La historia se encargaría de demostrar posteriormente la razón que asistía a los que quijotesca mente veían en esta rama una de las mayores fortalezas históricas de nuestra fuerza pública.

Es importante resaltar y recordar que la historia de la Base Aérea de Flandes no concluyó con el cierre de la Escuela Militar de Aviación en 1922. La invasión el 1° de septiembre de 1932 a Leticia y otros territorios del sur del país por parte de fuerzas peruanas, que dio origen al denominado Conflicto Amazónico o Conflicto Colombo-

Peruano, la llevó a jugar nuevamente un papel de gran relevancia. Dada la imperiosa necesidad de responder a la agresión peruana de manera rápida y efectiva la Aviación Militar representaba una importancia estratégica, pero en aquél momento toda la Aviación Militar colombiana se concentraba en la Base Aérea de la Escuela Militar de Aviación que desde 1924 funcionaba en Madrid, Cundinamarca.

Ante la falta de bases aéreas estratégicamente ubicadas que permitieran el uso adecuado de la Aviación Militar, el Gobierno Nacional dispuso de inmediato la creación de varias Bases Auxiliares, siendo la de Flandes la primera en ser activada. A lo largo del conflicto Flandes tuvo un papel relevante dadas sus condiciones de cercanía a Bogotá, baja elevación sobre el nivel del mar que permiten obtener un elevado rendimiento de las aeronaves, así como su meteorología casi ideal todo el año. Un ejemplo de lo anterior es que fue en Flandes donde se realizó la primera conversión de aviones de transporte civil en aviones de guerra de dos aeroplanos Junkers cedidos por la compañía SCADTA (hoy AVIANCA) a los cuales se les adaptaron ametralladoras y perchas para lanzar bombas. Fue allí también donde el primer héroe de guerra de la futura Fuerza Aérea Colombiana ofrendó su vida al servicio de la patria, se trató del Teniente Guillermo Zornosa, quién el 8 de febrero de 1933 despegó desde Flandes con destino al sur al mando de un avión Osprey C-14 de matrícula No. 122, a bordo llevaba municiones para las tropas cuando en pleno despegue la aeronave perdió sustentación precipitándose a tierra y estallando en una gran conflagración producto de la detonación del material bélico lo que no dio tiempo ni oportunidad de intentar el rescate del Teniente Zornosa.

Durante el tiempo que duró la operación de la Primera Escuela Militar de Aviación en Flandes, Tolima, se hicieron los primeros vuelos y se graduaron los primeros pilotos militares de Colombia, despertó el interés y el deseo en los hombres que allí estuvieron en trabajar por el desarrollo de una Aviación Militar para Colombia y convirtió a Flandes, Tolima, en la “Cuna de la Aviación Militar de Colombia” y también jugó un papel de reconocida importancia durante el bautizo de fuego de la que en el año 1942 recibiera la denominación de Fuerza Aérea Nacional y a partir de 1944 de Fuerza Aérea Colombiana.

IV. JUSTIFICACIÓN

Por los argumentos expuestos en el antecedente histórico, la presente iniciativa legislativa es fundamental para brindar los recursos legales, técnicos y económicos, que permitan iniciar el proceso de construcción del “Museo Cuna de la Aviación Militar de Colombia en Flandes” en donde se le rendirá un homenaje a los que, quedándoles estrecha la

tierra y superando muchos obstáculos, nos abrieron el camino que nos acercó al cielo colocándole alas a la patria y enmarcando una nueva era para Colombia.

El MUSEO AERONAUTICO DE LA PRIMERA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN DE COLOMBIA, será una institución permanente abierta al público, sin fines lucrativos, al servicio de la sociedad y su desarrollo; que cumplirá con las funciones de coleccionar, investigar, comunicar, conservar y exhibir, cumpliendo con tres misiones sociales: estudio, educación y deleite, dedicándose a salvaguardar, preservar y difundir a la comunidad, la herencia histórica aeronáutica de Colombia en general y de Flandes en particular.

Cabe anotar, que ya existen unas instalaciones para el Museo, y se encuentra ubicado en 1 hectárea de Terreno en el aeropuerto Santiago Vila del municipio de Flandes, Tolima, y cuenta con un salón principal que se podría habilitar como la sede histórica del Museo, Un Hangar y una Réplica de la iglesia de la Virgen de Loreto, protectora de los aviadores y una Plaza de Armas.

Esta Ley del Congreso de la República, debe servir a las nuevas generaciones de colombianos en general y a pilotos, personal técnico y administrativo, que hoy forman la gran familia de la aviación colombiana, a conservar con orgullo, honor y celo, este sagrado y gigantesco patrimonio de toda una nación que se construyó acumulando horas de intensa lucha, cuando la aviación apenas nacía en nuestro país.

A través de esta Ley, aparte del Museo Aeronáutico, debe traer desarrollos complementarios con un alto componente social como:

- Vinculación de la Fuerza Aérea de Colombia, Ministerio de Cultura, Museo Nacional, Maloka Bogotá y universidades con facultad de ingeniería aeronáutica.
- Fundación de la Academia Científica y Tecnológica de Investigación Planetaria, en donde a través de la planeación de un pensum avanzado de estudios, nos ubique en la era Aeroespacial en la que vivimos para aprovechar la fortaleza y capacidad intelectual de nuestra juventud. La Ley 29 del 27 de febrero de 1990 fomenta la investigación científica y el desarrollo tecnológico.
- Ubicación de una Escuela Técnica de Aviación con programas como Técnico de Línea de Aviones, Técnico de Línea de Helicópteros, Técnico en Aviónica y Auxiliares de Vuelo entre otros, que permitan que Flandes y su región de influencia tengan mano de obra especializada en el sector de aviación.
- Implementación del programa “Fronteras del Mundo con Gravedad Cero” con la consecución de una cámara de ingravidez de las que utiliza la NASA.
- Apoyo para el desarrollo de estos proyectos en las embajadas de Francia, Alemania, Suiza y Estados Unidos que fueron las misiones que nos enseñaron a volar.

- Generación de turismo de cultura y órganos de difusión como revistas, periódicos, videos, libros, etc,
- Desarrollo de un Clúster Aeroespacial que impulse y consolide la industria aeroespacial de Colombia, incrementando su competitividad para un mayor posicionamiento en el ámbito nacional e internacional.
- Realización de Ferias Aeronáuticas, que permitan a las empresas representativas del sector presentar sus avances y actualizaciones
- Todos estos desarrollos harán visible el proyecto de ampliación, modernización e internacionalización del Aeropuerto Santiago Vila de Flandes, permitiendo su concreción en el futuro cercano, generando empleo, educación, desarrollo, infraestructura, movilidad y seguridad entre otros, derivando en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Flandes y de toda su región de influencia.

Por último, se resalta que mediante comunicación de radicado 20176410095651 de fecha 10 de mayo de 2017, la Fuerza Área Colombiana avaló el presente proyecto de ley.

V. **PROPOSICIÓN**

En este orden de ideas, Honorables Congresistas, en cumplimiento de los mandatos constitucionales y legales, someto a consideración de esta Honorable Corporación el proyecto de ley “Por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia”

Atentamente,

CARLOS EDWARD OSORIO AGUIAR
Representante a la Cámara

Proyecto de Ley No. _____ Senado - “Por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia”.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. OBJETO. Declárese al municipio de Flandes, Tolima, como Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación, en su condición de “CUNA DE LA AVIACIÓN MILITAR DE COLOMBIA”.

ARTÍCULO 2º. DE LAS OBRAS Y SU FINANCIACIÓN. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Cultura, para que en coordinación con la Gobernación del Tolima y la Alcaldía de Flandes se asignen recursos destinados a la construcción y dotación del “MUSEO AERONAUTICO CUNA DE LA AVIACIÓN MILITAR DE COLOMBIA” en el Municipio de Flandes, Tolima, con el objetivo de exaltar, preservar y divulgar la memoria de las gestas heroicas y patrióticas que tuvieron lugar en dicho Municipio, que conforman un importante patrimonio histórico y cultural de la nación colombiana.

ARTÍCULO 3º. El Gobierno Nacional, a través del ministerio de Cultura, contribuirá al fomento, promoción, difusión, conservación, protección, desarrollo y financiación del patrimonio cultural e histórico del municipio de Flandes, al ser la cuna de la aviación militar de Colombia.

ARTÍCULO 4º. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Atentamente,

Proyecto de Ley No. _____ Senado – “Por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia”

2017

CARLOS EDWARD OSORIO AGUIAR
Representante a la Cámara



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
 COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
 FUERZA AÉREA COLOMBIANA
 DIRECCIÓN ASUNTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS

TODOS POR UN
 NUEVO PAÍS



Al contestar, cite este número

Hoja 1 de 1, de la Comunicación Radicado:

No. 20176410095651 del 10-05-2017 / MDN-CGFM-FAC-COFAC-JEMFA-JURDH-DIALA- 29-25.

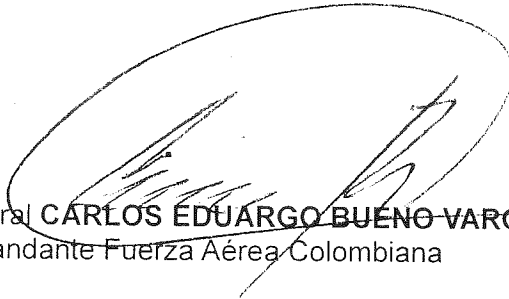
Señor

JUAN PABLO SUÁREZ MEDINA
 Alcalde Municipal
 Carrera 8 Calle 12 Barrio Centro
 Flandes-Tolima

Asunto: Respuesta solicitud Proyecto de Ley.

Reciba un cordial saludo de las mujeres y los hombres que integran la Fuerza Aérea Colombiana, deseándole éxitos en el ejercicio de sus funciones.

En atención al oficio No. 20172600192223/MDN-CGFM-FAC-COFAC-JEMFA-EMAAI del 09-03-2017, por medio del cual el Presidente de la Academia Colombiana de Historia Aérea, envía a este Comando de Fuerza el proyecto de ley mediante el cual el municipio de Flandes busca declarar al municipio como "Cuna de la Aviación Militar de Colombia", solicitando el aval por parte de esta institución, comedidamente me permito informar al señor Alcalde Municipal de Flandes, que la Fuerza Aérea Colombiana avala el proyecto, el cual es consecuente con la historia de la institución y representa una oportunidad magnífica para la difusión de la historia de la Fuerza Aérea Colombiana.



General **CARLOS EDUARDO BUENO VARGAS**
 Comandante Fuerza Aérea Colombiana

Revisó: CT. CIELO GALEANO
 SUBIN-DIALA

Vo. Bo. CR. GÓMEZ
 JEFE JURDH

ALCALDÍA MUNICIPAL DE FLANDES
 SECCIÓN DE ARCHIVO Y CORRESPONDENCIA

CORRESPONDENCIA RECIBIDA

FECHA: 17 MAY 2017 HORA: 9:07 AM

No. RADICACION: 05895

ENVIAR A: Alcalde

RECIBIDO: [Signature]

