

DE QUITO HACIA EL NORTE: CENTENARIO DE LOS VUELOS DE GUICCIARDI A IBARRA Y TULCÁN



Ferruccio Guicciardi

Italo Bongiovanni

Por definición los héroes son personas que cumplen gestas memorables, pero no es un requisito obligatorio que tengan un buen ángel de la guarda. El problema es que los que no lo tienen son héroes solo una vez, entrando directamente en el álbum de los caídos, mientras que los que tienen un ángel de buena calidad pueden ser héroes muchas veces.

Ferruccio Guicciardi tenía un ángel triple A. Había salido de numerosos combates aéreos en la primera guerra mundial, sin que su avión reciba una sola bala y adquirió, haciendo el primer vuelo hacia Riobamba desde Cuenca, dinero, elogios y algo más, si es verdad que, cuando se despidió, dio las gracias con volantes a "las hermosas mujeres de Cuenca".

Luego de gozar del dinero, de los elogios y de algo más también en Quito, y cuando no se le ofreció trabajo en la recién nacida Escuela de Aviación, decidió aceptar la oferta de José Abel Castillo, dueño del Telégrafo I, para abrir rutas aéreas hacia Tulcán. Planificó el vuelo con su mecánico y le dio el encargo de revisar totalmente el avión y de adelantarse a los lugares donde debía aterrizar. El mecánico tenía un apellido que era toda una garantía, se llamaba Giovanni Fedeli (en castellano: fiel), y seguramente tenía más cariño por las máquinas voladoras que por sus pilotos, pues no de otra manera se explica que no se haya quedado con Elia Liut en Quito, y prefiriera seguir a su avioncito.

El 9 de febrero de 1921, Guicciardi despegó de Quito hacia su primera parada, Ibarra, y llevó en el avión el primer correo aéreo entre las dos ciudades: entre 60 y 90 piezas que no recibieron matasellos especiales, sino solo las fechas 8 y 9 de febrero.

El piloto debía enfrentar la la dificultad de no tener un trazo ferroviario que le indicara la ruta. El ferrocarril terminaba en Quito y el mapa que le indicaba el camino era muy aproximado, pero al fin pudo divisar el lago San Pablo, el inmenso Imbabura, Otavalo, Atuntaqui y, finalmente, Ibarra.

El vuelo tampoco fue fácil por los fuertes vientos contrarios que obligaron al piloto a subir hasta los 5.500 metros de altura y el aterrizaje acabó siendo más complejo de lo que se había imaginado. Un toro enfurecido empezó a correr por todo lado, mientras el avión tocaba tierra, y atacó a los espectadores; se cuenta de señoras desmayadas, otras caídas y no pocas a salvo, pero dentro de charcos de lodo. El piloto se quedó en la carlinga pidiendo a Dios que el toro no destruya el avión; el ángel triple A hizo que sus ruegos fueran escuchados y el aparato no sufrió ningún daño.



Los protagonistas de los primeros viajes de correo aéreo en el Ecuador, retratados en la portada de la revista *Caricatura*. De izquierda a derecha, el mecánico Giovanni Fedeli y los pilotos Elia Liut y Ferruccio Guicciardi

El 11 de febrero, ante la insistencia de las autoridades de Otavalo (siempre se ofrecían premios en dinero), Guicciardi decidió volar hasta esa ciudad. Luego de quince minutos de vuelo al amanecer, con fuerte viento contrario y lluvia intensa, el piloto pudo aterrizar son problemas y escuchar los discursos de las autoridades de Otavalo en el Club Progreso. Los diarios de la época, siempre muy precisos en detalles, no dicen si se transportó valija de correo, ni a nivel filatélico se encuentran cartas que hayan volado en este viaje; probablemente no se transportó nada, debido a que el breve viaje se había organizado de un momento para otro. Al día siguiente Guicciardi regresó a Ibarra, para participar en las fiestas en su honor, recibir más medallas y más dinero y descansar unos días.

El vuelo a Tulcán se fijó para el 16 de febrero. A las 10 de la mañana, recibido un ramo de rosas y la valija de correo, con 70 piezas, Guicciardi despegó acompañado por su ángel triple A.

Ahora sobrevolaba Los Andes con dirección a Tulcán. Estas montañas eran diferentes a Los Alpes, con grandes vientos impetuosos que sacudían el avión y con tanto frío y recordó con una sonrisa su llegada a Riobamba, totalmente congelado. Al amanecer, media hora antes, le habían entregado la valija de correos con los sobre debidamente obliterados con la fecha: 16 de febrero de 1921, y pensaba entregarla tras solo media

hora de vuelo, si el tiempo se mantenía bueno. El cielo azul, solo un poco de viento de través, una morada al altímetro, otro a la brújula y ... sus cinco sentidos se pusieron alerta, algo pasaba: el motor "tosía". Dejó pasar un minuto, la tos no se repitió y el motor siguió girando regularmente.

- Un poco de suciedad en la gasolina - pensó mientras miraba hacia abajo -. No sería la primera vez.

Faltaba poco, estaba casi en San Gabriel cuando el motor volvió a "toser" una y otra vez. Ferruccio era un piloto experimentado, empezó a dar vueltas rasantes para identificar un lugar idóneo para el aterrizaje y se decidió por un potrero que, luego se supo, pertenecía a la hacienda "El Vínculo"; aterrizó con un pequeño brinco, se paró y el motor se apagó solito.

- Muy extraño -pensó-. El magneto no hace así.

Se bajó para abrir la capota del avión y descubrió, en pocos minutos, que la causa de la avería era la más absurda que le puede pasar a un piloto: estaba sin gasolina; solo su pericia y su experiencia le habían salvado la vida.

Para entonces habían llegado junto al piloto un campesino acompañado de su perro, que se quedaron a una cierta distancia del avión; el perro ladraba desesperadamente y el hombre reflejaba su miedo en los ojos: nunca había visto un avión ni tampoco lo había imaginado y Guicciardi, que medía un metro y noventa, parecía de otro mundo envuelto en su traje de aviador. La pregunta también fue de otro mundo:

- Señor, ¿tiene gasolina?



El Telégrafo I

Guicciardi contó después que necesitó mucho tiempo para convencer al campesino que corriera a comprar gasolina. Por suerte, en aquel tiempo ya algunos coches circulaban por el sector y, en la cercana San Gabriel, el campesino logró conseguir el combustible y regresó enseguida, acompañado por una muchedumbre ruidosa. Con el tanque lleno, Guicciardi hizo girar la hélice, tomó los comandos, se despidió del campesino y de la gente y se elevó de nuevo rumbo a Tulcán.

La historia no nos dice quién pagó la cuenta de la gasolina.

Con el raid Quito-Tulcán terminó el contrato firmado con José Abel Castillo, propietario del avión, Sin embargo, Guicciardi recibió noticias de que Pasto y Cali, en Colombia, ofrecían premios al primer piloto que aterrizara en esas ciudades, así que el piloto decidió lanzarse a título personal a una nueva aventura.

Pero esa es otra historia y la contaremos en su momento.