

ESPECIALES / REPORTAJE

El capitán Alvaro Jaramillo

Vivió más de tres años en el cielo
Pero es muy "aterrizado"

Por Margaritainés Restrepo Santamaría
De El Colombiano

Con seguridad ha estado más cerca de Dios que muchos de nosotros. Subió hasta 43 mil pies de altura.

Completó cerca de 32 mil horas de vuelo. Ha vivido, entonces, más de tres años y medio en el cielo:

Comandante. No maneja ejércitos, pero ha transportado tropas enteras de viajeros.

De pequeño ya soñaba con volar. No recuerda si con alas de metal o a brazo limpio. El monte, las quebradas, la pelota, la pesca, la pólvora, los traídos del Niño y la convivencia con los primos, en "San Juan de Luz" —no el pueblito del sur de Francia, sino la finca de su abuela, en Acevedo— hicieron de su infancia un tiempo feliz.

Pero cambió las cometas por las aeronaves: Catalina —hidroavión—, DC3, DC4, Constellation, Superconstellation, 707, 720 y, desde 1976, el poderoso Jumbo 747.

Se subió por primera vez a un avión, a los doce años... Y cambió las cometas por un oficio con historias de 1.800 vuelos en diez años, cinco vuelos de tres días en un mes, trece acuatizajes en una jornada. Un oficio que lo llevó, en una de sus primeras escapadas internacionales (1955) a movilizarse hasta Beirut, tropas colombianas que colaboraban en la vigilancia del Canal del Suez: viaje extenuante de 38 horas, tres atardeceres, siete escalas y plato de espaguetis, en Nápoles, a las tres de la mañana.

Ya no les hacemos homenajes a los viejos y curtidors lobos de mar. Pero él infunde el mismo respeto, transmite la misma seguridad. El Capitán Alvaro Jaramillo Villa no es médico. Pero ha tenido en sus manos la vida de muchos. Y de su mano han ido... el Presidente Betancur, a quien conoció de estudiante en la Bolivariana; Carlos Lleras Restrepo; Alberto Lleras Camargo; Misael Pastrana Borrero; Pablo Casals, el chelista; el expresidente español Adolfo Suárez —"muy inteligente, de gran personalidad"; el favorito de sus toreros, Antonio Ordóñez; Libertad Lamarque... y El Cordobés, a quien un día decidió brindarle un aterrizaje.

NAVEGANTE DE LOS AIRES

Una botella de vino —de nombre raro, que figura en algún apunte— de la zona de Grizzling, en Viena; Chateaubriand y carne de cordero, del pequeño restaurante "Le Sargent Recluteur", de L'île de France, en París; la atmósfera de Málaga; una buena versión de Rigoletto o Traviata de Verdi, y el clima de Medellín. Mezcle todos estos ingredientes y encontrará una selección del gusto del piloto más veterano de Avianca.

Su figura amable, pero seria e imponente, no impidió que un tripulante bromista le pegara alguna vez dos bolsas de polvo para ahuyentar tiburones en el cinturón de su uniforme. Uri Geller —el que dobla cucharas y arregla relojes— le torció a este navegante de los aires el escudo de su gorra con una de sus famosas miradas, poco después de arreglarle, con un toque de mano, el piloto automático que venía molestando... y poco antes de darle excusas y despedirse.

Al capitán Jaramillo, su trabajo lo ha conducido a España —allí vivirá—; Portugal —excelente anfitrión—; Alemania Federal —gente muy precisa—; Francia, Dinamarca, Holanda, Suiza, Italia, Brasil, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Venezuela, Guatemala, Panamá, El Salvador, Méjico, Estados Unidos... Pero continúa con el deseo insatisfecho de conocer algún día a Tailandia —esa fantasía, esa religión—

UN SOLO AGUERO

Ya no se pelea por la ventanilla de un avión: siempre le correspondió ventanilla. Si, como pasajero, puede escoger, se sienta en una de las sillitas de adelante —atrás se mueve más. Para subir y bajar a prisa, prefiere la cola. Alvaro Jaramillo Villa media un metro con 84 centímetros cuando estaba joven. Y de tanto estirarse

hasta las nubes debe de medir más de 1985... 40 años después de graduarse de bachiller en el Colegio de San Ignacio; 38 años después de sacar su licencia (20 de junio), de vincularse a Avianca (5 de septiembre), de hacer su primer vuelo como copiloto (primero de noviembre); 60 años después de haber nacido (también el primero de noviembre).

Si las circunstancias lo hubieran llevado por esa ruta, quizá sería astronauta. Pero no viviría en la luna, porque no tiene delirios de colonizador, y la casa en el aire no la sacaría de la canción.

Temple. Equilibrio. Precisión. Sólo tiene un agujero. No sube jamás a un avión con el pie izquierdo —una vez lo hizo y se devolvió para rectificar—. Chequeador de rutas de la compañía. Las conoce al dedillo, pero cuando se duerme en un viaje trasatlántico, tiene que dejar la luz encendida, porque si no, al despertar no es capaz de dilucidar dónde está.

Y la ofuscación sale a escena el día que no aparece su compañera permanente de viaje, su "fe en vuelo": una pequeña medalla de la Virgen del Aire —portuguesa— que desde 1957 y junto con la figura del Cristo Redentor de Río de Janeiro no faltan en el cuello del comandante. De quien maneja uno de esos aviones —Jumbo— que con lleno completo puede pesar 400 toneladas... sin contar el peso de la responsabilidad. Un Capitán que siempre ha lucido un uniforme negro, a veces con gorro blanco, galones, emblemas en el cuello, estrellas. Que, a la hora de su retiro oficial (el día de su cumpleaños), tendrá que resolver qué hacer con 10 uniformes que tiene en su poder.

TEMORES EN TIERRA

Tanto ver el cielo no le ha matado a Alvaro Jaramillo el placer de saborear la naturaleza. El resplandor de la Aurora Boreal que percibió un día. Estrellas a la una de la tarde, a 41 mil pies de altura, en un cielo que, mientras más alto, más oscuro se ve. Los atardeceres —sus favoritos—. La Pampa argentina con el reflejo de Buenos Aires en la lejanía. Los vuelos persiguiendo el sol que se oculta por Los Angeles. Y esa raya roja, que, hacia las 9 de la noche, no se perdía en el horizonte, después de salir de Frankfurt, el pasado 31 de mayo, fecha de su último viaje.

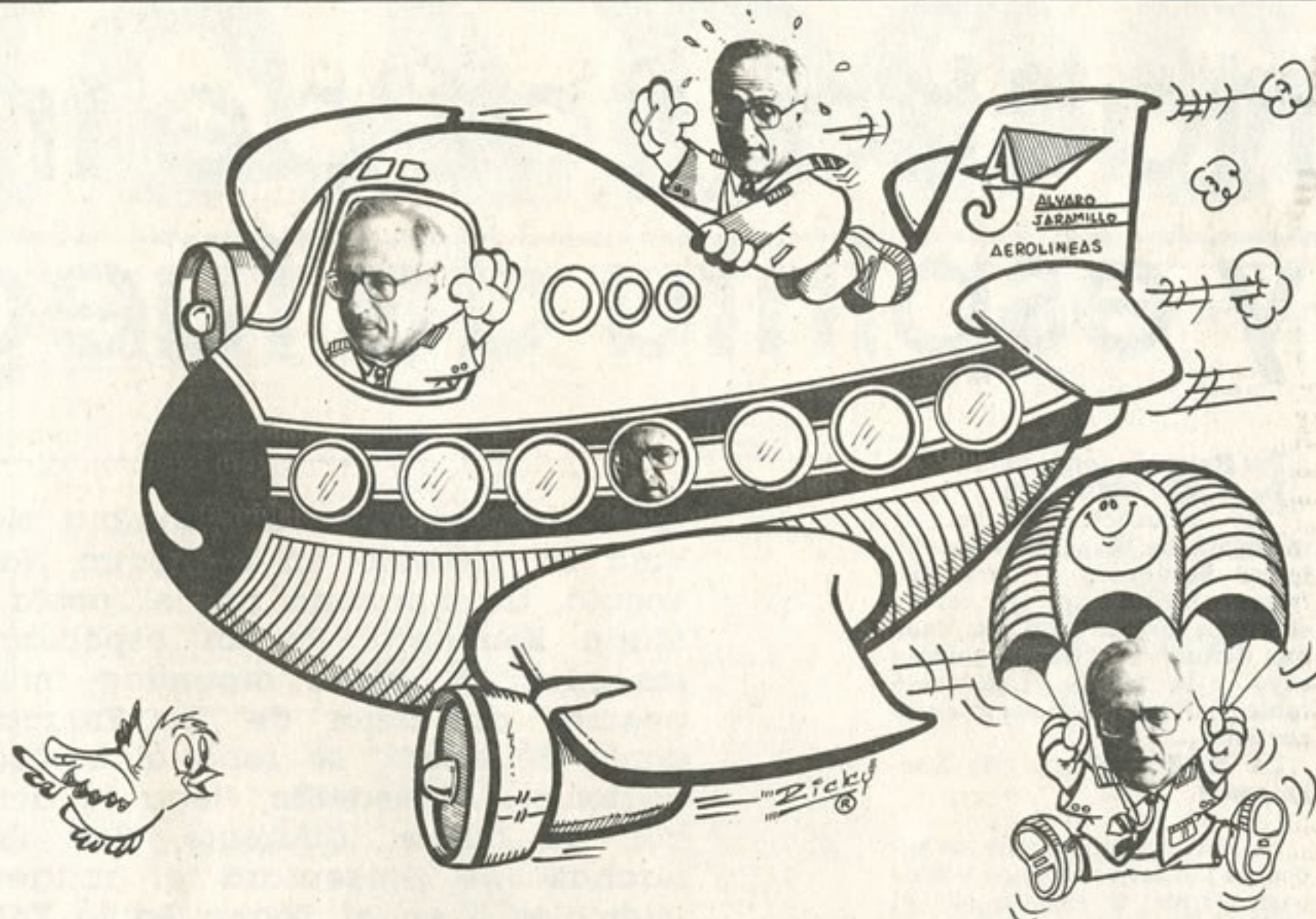
Comandante del Jumbo 747. Ha cruzado numerosas veces el Triángulo de las Bermudas y nunca percibió nada raro. Veterano. Nos enseña que no es un mito aquello de que un gallinazo o una bandada de pájaros puede causar un accidente —entrar en una turbina, echar a perder un motor o atravesar el vidrio y hacer perderle un ojo a un piloto.

Su experiencia no le ha quitado el temor a un incendio dentro de un avión o a los huracanes que, aunque no sean de origen inglés, el Capitán Jaramillo recomienda pasar por la derecha —los vientos giran en sentido contrario a las manecillas del reloj, y al pasarlo por la derecha, el viento de cola impulsa para salir más pronto—. Pasar los huracanes por la derecha y a lo mejor hacer lo mismo con los problemas de la vida cotidiana —en lo cual deben girar en el mismo sentido—. ¿Y temor en la tierra?: "a una mala salud".

Quien sabe de su pericia viajaría con él, tranquilo, hasta el fin del mundo. Con quien llamaban "el paisa Jaramillo" cuando eran pocos los antioqueños que piloteaban aviones. Con quien, en otra reencarnación sería, posiblemente, un Ángel de la Guarda... Y para ser ángel ya tendría a su favor una vida pasada en la que aprendió a volar. Volar, algo que nunca le gustó a su madre —Soledad De Villa (el De desapareció en el Capitán), algo que siempre atrajo a su padre —Bernardo—.

... "VOLARE"...

Muchos años percibiendo el ruido de aviones. Y todavía se distrae con un 720 que pasa —"raro un avión de esos por acá"—, observa desde su oficina, desde un piso once. Su oficina en tierra, sencilla y confortable, con buena luz, dos pequeños aviones sobre el escritorio, una vieja caja



fuerte que perteneció a su padre, la figura del alucinado y aventurero Don Quijote y la de su compañero Sancho Panza. Un viejo tintero con una extraordinaria figura de águila —regalo de su esposa—.

Su oficina en el aire, quizá menos cómoda pero más impactante, es recinto sagrado en el que no tolera la patanería, el jua, jua, jua, de cuatro o cinco chicas que deciden pasar a la cabina para aprender aviación en diez minutos. La cabina, allí donde, muchos años después de haber pertenecido al coro del colegio y de las enseñanzas de Mascheroni, el Capi Jaramillo ha tarareado el "Volare O, O, Cantare O, O, AZul, pintado de AZul", o ha entonado a dúo, con un compañero, una canción de María Grever. Allí donde a pesar de estar preparado para ver lo que necesita ver, para escuchar un reporte por radio y oír una anotación de un tripulante, ha tenido tiempo para algún pensamiento romántico.

ENCUENTRO CON OVNIS

Muy derecho. En su silla. De brazos cruzados. Por momentos sube las cejas, extiende los brazos y resaltan sus manos grandes y fuertes. No fuma, y paquete de cigarrillos que encuentra en la cabina corre el peligro de desaparecer. Conversa, recuerda y rinde homenaje a los compañeros que han quedado en el camino, entre ellos José Dolores Pino, quien debía ser llamado a calificar primero que él y que murió en un viaje que cambió con el Capitán Jaramillo.

Los que han quedado en el camino. En el trayecto de una carrera que lo ha llevado a enfrentar dos falsas alarmas de bomba, a atender a un muchacho de Buenaventura —polizón de un barco, deportado por Alemania— que tras la tensión y el sufrimiento, enloqueció en pleno vuelo.

Una carrera que le ha brindado la oportunidad de encontrarse con tres Ovnis: uno, luz intensa y rectangular, a más de 35 mil pies de altura, viniendo de Europa, luz que desapareció sin dejar rastro, pocos minutos después de que el Capitán le enviara un caluroso saludo, también de luces. Otro par especie de aviones, entrando a Bogotá, a la una y media de la mañana, el mismo día en que la prensa registró la muerte extraña —como de frío— de una señora que, según explicaban, había pasado al campo magnético de uno de esos objetos. Y el tercero, hacia las doce y media del día, a doce mil pies de altura, llegando a Quito: Como la cúpula de una iglesia rusa, azul y roja.

"EN LAS SENTADERAS"

"Nada ha sido fácil. Todo se lucha". Ser piloto. Ser testigo del gran cambio en la aviación —del avión de pistón al jet— Estudió intensamente en Orlahoma (Spartan School of Aeronautics), en Miami (Embry Riddle Aeronautic Institute). Aerodinámica, Meteorología, Navegación, Recomendaciones. Y la agotadora preparación para maniobrar el Jumbo, con jornadas de 14 horas, en la escuela de la Boeing en Seattle.

Una lucha. En dos ocasiones, deseo de "tirar la toalla" —"Los pilotos tienen dos crisis: a los 9 y a los 15 años". Una de ellas, la tuvo él cuando se volvió aprehensivo, porque siempre que salía algo fallaba: un motor, una llanta, viento, problema con un pasajero.

Una lucha. Y un motor: el amor por su oficio. Una constante: consagración y alto sentido del cumplimiento del deber, que también ha infun-

dido en la vida familiar. Un sacrificio: dejar cosas, posponer, faltar en momentos cruciales, como cuando nació el menor de sus hijos.

Una lucha para ser piloto, para ser alguien que —en su opinión— tiene como enemigos la vida desordenada. Y aprender lo más difícil de su oficio: "a sentir el avión" —Bien les dicen, cuando los preparan, que "el piloto tiene los sentimientos en las sentaderas". Y aprender que a un piloto sólo lo maneja otro piloto —su esposa no lo es... pero lo maneja "de otra forma".

Volar. Allí arriba, no correr chances, no creerse superdotado, no dejar nunca de escudriñar el cielo. Hacer fuerza por las molestias que un desvío o el mal tiempo le producen a los pasajeros. Vender serenidad a un viajero nervioso.

Muchas horas en el cielo. Pero aterrizado. Le preocupa la inestabilidad social y económica, la inseguridad, el desempleo. Considera algo irracional, y no una solución, el terrorismo. Percibe a la técnica desplazando al hombre. Le impacienta lo ilógico, la injusticia. No cree en la felicidad continua y piensa que el optimista es, necesariamente, un afortunado. Creyente. Se pone en las manos de Dios y se repite el "ojalá, ojalá" hasta el último momento. Está fogueado para tomar decisiones rápidas, para tener todo bajo control, pero no descarta lo inesperado, ese momento en que pueden cambiar las reglas del juego.

"APRENDI A VOLAR"

Rapidez. Precisión. Almuerzo a las 12.30, no a las y 35, porque no da espera. Vuelos de noche con poca comida y mucha agua. Enervarse por un aeropuerto cerrado. Tensión, desgaste del cerebro. Despachar equipaje en la terminal. Dar instrucciones a la tripulación. Subir al avión media hora antes del vuelo. Chequear motores, combustible, número de pasajeros. Planes de vuelo. Cielo. Aeropuerto. Bus. Hotel. Baño. Caminar. Comer. Cama. Levantarse. Acabar con todos los cines y teatros. Trastocar horarios. Dormir poco. Conseguir un encargo, un repuesto. Y volver a volar. Repetir, correr. Volver a volar.

Pero llega la hora del retiro. Retiro. No aterrizaje forzoso. "Luché por algo que logré conseguir. Lo pude contener. Lo dejé cuando debía dejarlo". El retiro. Desvincularse al máximo de lo que hizo, para no depender de los recuerdos. Más que aterrizaje, decolaje: empezar a volar por otros lados.

Hace proyectos sin precipitarse. Sueña con un final de año sin compromisos ni restricciones. Para estar con su familia: su esposa, Sonia Berrocal; sus hijos, Claudia, Alvaro Enrique, que heredó su amor por el cielo y en agosto presentará el examen de copiloto; Simón. Su familia, que lo recibió, después de el último viaje con fiesta casera y pancarta "ahora siempre con nosotros".

Tiempo para descansar en "Portela", su casa de campo que repite el nombre del aeropuerto de Lisboa. Lejos de la contaminación... pero no de los aviones —es en Rionegro—. Tiempo para leer sobre la Segunda Guerra Mundial, y el periódico. Para escuchar noticias, visitar a un pariente, mirar chécheres, distraerse con Montecristo, jugar a la radioafición —pero no hasta el punto de trasnochos y ojeras—, ordenar, clasificar, botar, escuchar viejos discos.

Tiempo para todo, pero sin la obsesión de escribir las memorias que, llevará por título: "Aprendí a volar".



Ese día
Quiso besar la tierra

Combina autoridad y comprensión, para dejar, como hizo en un par de ocasiones a dos viajeros "problema". Para tomar la decisión de posponer la muerte de una señora. Una pasajera que falleció en vuelo, dos horas y media después de salir de Madrid hacia América. Viajaba con su esposo y sus hijos y con el

fin de evitarles dificultades en la escala de San Juan, y mayores costos, el Comandante resolvió "traerla dormida, en la primera silla, con cobija, antifaz y respaldada con un "está indispueta" no la molesten y boca callada; aquí nada ha pasado", Y nada pasó hasta que la señora llegó al Centro Médico de Eldo-

rado, y murió oficialmente ocho horas después de haber fallecido. Escapó de morir en un barrigazo, en Bogotá, cuando, yendo de pasajero, un pedazo de hélice pasó como un rayo a una cuarta de su nariz. Escapó de morir cuando a un hidroavión —el catalina— se le rompió el casco y, para evitar hundirse, con el agua

emergencia en un superconstellation. Venía de Europa, con un tiempo pésimo "brincando como una cabra", y una corriente de chorro le retrasó dos horas. No alcanzaba el combustible para llegar hasta San Juan. Después de siete horas y media de estar clavado en la silla, gastando sus reservas de coraje, y con un intenso dolor de columna (por esos días usó tres años un corset), dividió la punta de la pista de La Antigua. Bajó, se paró en los frenos y... final feliz. Con sus nervios de acero, ese día, como cualquier viajero miedoso, "quiso besar la tierra".