



Brigadier General Camilo Daza

Un Pionero de la Aviación Militar con una Vida muy Accidentada

DOUGLAS HERNÁNDEZ



Camilo Daza con traje de vuelo de principios del siglo XX

EL BRIGADIER GENERAL (honorario) de la Fuerza Aérea Colombiana Camilo Daza Álvarez, nació en la ciudad de Pamplona (Colombia) el 25 de junio de 1898. Hijo de don Antonio Daza y doña Eliza Álvarez.

Siendo apenas un niño ya soñaba con volar; a la edad de 12 años, en 1910, lanzaba por un barranco a un pavo real que tenían en su casa, para observar sus evoluciones aéreas. Decidido a imitarlo elaboró un pretendido aparato volador y se lanzó del tejado de una casa, teniendo como resultado el primer “accidente aéreo” que se presentara en Colombia; ocasionándole al pequeño piloto un tobillo dislocado, un brazo fracturado, contusiones en la cabeza y escoriaciones menores. Pero lo peor

para el chico fue que su padre le prohibiera, no sólo sus atrevidos experimentos, sino también volver a mencionar la palabra aviación en su hogar. Esta historia demuestra que es difícil que una orden apague un sueño.

El padre de Camilo decidió que lo mejor para la educación de sus hijos era irse a vivir a Bogotá, la capital de la República, donde el niño travieso fue matriculado en el Colegio de San Bartolomé.

Sin embargo esta resultó ser una escala, puesto que su padre los llevó luego a vivir a Barcelona, España. En esta ciudad Camilo tuvo la oportunidad de estudiar por cinco años en la Escuela Industrial de Tarrasa. Estando allí pudo conocer y llegar a ser amigo del ingeniero piloto Salvador Elilla y del constructor de automóviles David Armanguer, quienes habían emprendido la construcción de un avión. Obviamente, Camilo los perseguía por todas partes hasta que le prestaron atención. Logró ganarse su confianza y amistad demostrando su gran interés por la aviación, y sus conocimientos de fundición y mecánica. Lamentablemente para sus padres, el muchacho dejó de estudiar para dedicarse a colaborar en la construcción del avión. En este periodo también tuvo la oportunidad de conocer al Marqués de Pescara, quien se encontraba haciendo importantes experimentos con el autogiro.

Sin embargo, su experiencia en España tuvo un triste desenlace, pues un día al celebrarse la fiesta del Club Naval de Barcelona, el ingeniero piloto Elilla quiso hacer una demostración aérea volando sobre la ciudad. Camilo escuchó el ruido del motor y rápida-

mente salió a la calle a observar las evoluciones aéreas del aparato, lo que pudo hacer por breves minutos puesto que una de las alas se rompió y el avión se fue a pique, ocasionándole la muerte a Elilla.

Los padres de Camilo fueron los más impactados, resolviendo enviarlo a los Estados Unidos, donde vivía otro de sus hijos, para que estudiara ingeniería mecánica. Pretendiendo con esto alejarlo de la aviación.

En enero de 1918 llegó a Pittsburg, descubriendo al poco tiempo que en Miami la empresa Curtiss tenía una Escuela de Aviación. Y decide ingresar a ella para aprender a volar y a construir y reparar aviones, pero el costo de la matrícula era muy elevado para cubrirlo con sus escasos ingresos¹, por lo que comienza a trabajar y a ahorrar. Más adelante con gran esfuerzo logra reunir el dinero e ingresa como alumno a la mencionada escuela.

La tenacidad de Camilo Daza en su empeño por recaudar el dinero necesario para cumplir su sueño, le lleva a solicitar horas extras en la empresa donde trabajaba². También llegó a trabajar como camarero, panadero, pintor de brocha gorda y empapelador de paredes, e incluso se enfrentó en un circo a un temible boxeador apodado “kit martillo”; después de leer el cartel que anunciaba que el circo pagaría 50 dólares a quien resistiera tres rounds con este “asesino”. Camilo resistió.

Ya en 1919 efectúa su primer vuelo sólo como prueba final para graduarse como aviador. Dicen que tras sólo cuatro horas de instrucción teórica,³ con la novedad de que al despegar la rueda derecha del avión se desprendió del tren de aterrizaje. Todos desde tierra le hacían señas y le mostraban la rueda, pero él no entendía de qué se trataba aquello. Según relató luego, creyó que la rueda era una corona que le pondrían al aterrizar. Apenas se dio cuenta del problema segundos antes de aterrizar, y sin embargo, logró sortear el problema y salir ileso. Obteniendo su diploma como aviador y mecánico aeronáutico de la escuela Curtiss, el 20 de marzo de 1919.

A comienzos de 1920 creó la Sociedad Nortasantandereana de Aviación, en compañía de algunos prestantes personajes de la región. Había regresado a su natal Pamplona tras

permanecer en España y luego en Estados Unidos por un total de siete años. En junio de este año, adquirió para la nueva empresa la primera aeronave en Cataluña (España), pues se consideraba que los aviones eran más baratos en Europa que en Norteamérica. Se trató de un Caudron G-3, comprado por 6 mil pesos colombianos.

Camilo armó su avión en Maracaibo (Venezuela) pues quería llegar volando a Colombia, pero en el sitio fue detenido por las autoridades militares, y el avión decomisado, por orden del General Juan Vicente Gómez, debido a que al Gobierno había llegado la información de que esta aeronave se emplearía para bombardear las principales ciudades de Venezuela. El aviador fue liberado con la orden de abandonar el país en un plazo máximo de 24 horas, pero el avión fue retenido, y sólo se pudo recuperar casi un año después con la intervención de varias personalidades políticas y diplomáticas⁴. El avión estuvo a la intemperie y estaba muy deteriorado.

El Caudron G-3 por fin logra ser reparado y alza el vuelo por primera vez en Colombia el 21 de septiembre de 1921. Lo nombra “Santander” en honor al prócer colombiano de la independencia y a su región natal, que también se denomina así. Este primer vuelo se realiza sobre la población de Cúcuta, en el departamento fronterizo de Norte de Santander.

Camilo Daza se dedicó a hacer pequeñas giras por las poblaciones cercanas promocionando la aviación y haciendo vuelos turísticos de 15 minutos llevando a un pasajero por vez. El avión se fue deteriorando cada día más hasta que el 2 de noviembre de 1922 el motor colapsó, y la aeronave debió ser desechada.

Al poco tiempo compró otro por la cantidad de 13.000 pesos, una parte de los cuales fue aportada por su padre, quien se dio por vencido ante la insistencia e impetuosidad de su hijo y decidió apoyarle en su sueño de dedicarse a la aviación.

El día 16 de marzo de 1923, Camilo Daza llevó a cabo el primer y único vuelo de avión llegado a Pamplona, con un aterrizaje dramático del que sale ileso una vez más. Pero a costa de graves daños al avión. El accidente ocurrió debido a que la emocionada población se aglo-

meró exactamente en el sitio donde el avión debía aterrizar, y Camilo, para evitar una tragedia, se vio obligado a aterrizar en un pequeño claro que se abrió entre la exultante multitud y estrellar el avión contra un árbol⁵. Su ciudad natal, Pamplona, se encuentra ubicada en una zona de topografía muy abrupta, apenas si hay extensiones de terreno plano.

El 18 de marzo de 1924, ahora volando un biplano al que ha denominado “Bolívar”, llega por primera vez a Bogotá. Aterrizando en unos terrenos que estaban aledaños al lago Gaitán. Aquí también se dedicó a pasear turistas, cosa que hacía casi todos los días, pero en especial los días domingo. Hay que anotar que las primeras fotografías aéreas de la ciudad de Bogotá, tomadas por uno de los fotógrafos de la revista Mundo Día, Juancho Olaya Gaitán; fueron realizadas encontrándose este a bordo del Bolívar.

El 12 de octubre de 1925 registró un grave accidente. Este ocurrió a raíz de que nuestro héroe se había enterado de que Lindbergh de día llevaba pasajeros y de noche correo. Decidido a imitarlo con el asunto del correo aéreo, se estrelló en medio de su primer aterrizaje nocturno, en el que unos automóviles le iluminaban apropiadamente la pista de aterrizaje, pero el viento era traicionero.

El 20 de marzo de 1926 sufrió un accidente muy serio al intentar aterrizar en la población de Pacho, departamento de Cundinamarca. Este accidente lo alejó de los cielos por 6 meses, durante los cuales estuvo convaleciente. El 27 de noviembre de este mismo año Camilo se casó con Genoveva Mujica Velásquez, la que sería su compañera para toda la vida, y quien le daría seis hijos.

Para este momento Camilo Daza era reconocido en todo el país como un audaz aviador. Una vez reabierto la Escuela Militar de Aviación por orden del señor Presidente, General Pedro Nel Ospina, ahora bajo la dirección de una misión suiza; Daza fue invitado por su director, el Teniente de la Fuerza Aérea Suiza, Henry Pillichody, a trabajar con él, pero no como piloto sino como mecánico. Hay que recordar que la Escuela Militar de Aviación había sido cerrada y los aviones almacenados, la prioridad era vol-

verlos a poner en condiciones óptimas de vuelo y para esto Camilo era muy diestro.

En 1927, más precisamente el 15 de marzo de ese año, la Escuela Militar de Cadetes le confiere el grado de Alférez, primer escalón de su carrera militar. En la Escuela Militar de Cadetes estuvo poquísimos tiempo, pues se trataba apenas de adquirir la instrucción militar básica. Fue enviado allí debido a que para ser piloto militar se requería ser oficial, y él no lo era hasta ese momento. En marzo 27 de 1928 efectúa el primer vuelo en un avión militar entre la Base Aérea de Madrid (Colombia) y la población de Villavicencio.

Tres años más tarde, encontrándose en la Exposición Internacional de Sevilla, sufre un gravísimo accidente cuando iniciaba un vuelo que debía realizar sobre el pabellón de Colombia. Más exactamente el 24 de marzo de 1930. Fue encontrado luego casi muerto entre los restos del aparato, sobreviviendo milagrosamente.

Camilo Daza, también formó parte de la escuadrilla heroica de tres aeronaves que recorrió el nororiente colombiano ejerciendo soberanía desde los cielos y estableciendo rutas y lugares de aterrizaje para expandir la aviación hacía esos lugares. Esta travesía inició el 5 de marzo de 1931 y fueron sus acompañantes en los otros dos aviones, Andrés M. Díaz y Luís F. Gómez Niño. Visitaron las más importantes ciudades de esta región y a finales del mes arribaron a Bogotá victoriosos.

En 1932 acabando de ser ascendido a Capitán, se presentó la invasión peruana al puerto de Leticia, desatándose el conflicto con esa nación. La primera reacción de Camilo para contribuir con la defensa de su país fue donar al Fondo de Defensa Nacional todas las medallas de oro que poseía, así como sus anillos de matrimonio. Luego formó parte del selecto grupo de pilotos que transportó tropas, municiones y suministros a la apartada y selvática región sureña. Camilo Daza se desempeñó nuevamente de manera heroica y cumplió con las más diversas misiones, hasta que se firmó el armisticio el 25 de mayo de 1933.

El 13 de marzo de 1943 durante una exhibición de paracaidismo en la Base Aérea de Madrid, vuela en un planeador (que era de su

propiedad), registrando una nueva marca de altura sobre la ciudad de Bogotá.

El 15 de mayo de 1946, con el grado de Teniente Coronel, se retiró definitivamente de su carrera militar. Reiniciando sus actividades privadas.

En 1956, a la edad de 58 años, ingresó al curso N° 3 de pilotos de helicóptero en la Base Aérea de Melgar, departamento del Tolima; logrando graduarse el 20 de julio ocupando el primer puesto de la promoción y obteniendo su licencia de piloto de helicópteros.

En 1961, convertido en un icono de la Fuerza Aérea Colombiana, y de la aviación latinoamericana en general, es invitado por el comandante de la escuadrilla acrobática Thunderbirds de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, a realizar un vuelo en sus aviones, superando en esta oportunidad la velocidad del sonido.

La Fuerza Aérea Colombiana le hizo un gran homenaje en vida, al bautizar con su nombre al Comando de Transporte Aéreo Militar (CATAM) en 1962. Luego en 1973 por orden del Presidente de la República Misael Pastrana Borrero, se le otorgó el título de Brigadier General Honorario de la Fuerza Aérea Colombiana, al mismo tiempo que se le concedió la promoción de su condecoración Cruz de Boyacá, al grado de Gran Oficial.

A los doce años saltó de un tejado con la ilusión de volar, persiguió su sueño toda su vida, y vivió todas las etapas de la aviación. Sobrevivió 34 accidentes de distinta gravedad, y aún es recordado como un héroe por toda la

familia de la Fuerza Aérea Colombiana. Camilo Daza falleció en el Hospital Militar de Bogotá el 18 de marzo de 1975 próximo a cumplir los 77 años de edad. Le faltó vida para ir al espacio; de haber vivido 20 años más, seguramente habría encontrado la manera de subirse a un cohete, o quizá lo habría construido él mismo, y de nuevo se habría lanzado del tejado... □

Notas

1. La matrícula costaba 360 dólares y cada hora de vuelo 70 más. También había que cubrir el costo de los uniformes, materiales y equipo, seguros, transporte, entre otros.
2. Su hermano trabajaba para la Westinghouse, Camilo no pudo iniciar inmediatamente sus estudios de Ingeniería debido a que no dominaba el inglés, así que su hermano le encontró trabajo en la empresa, mientras el joven aprendía el idioma.
3. Sus instructores fueron los señores James Ray y Richard H. Depew.
4. Siendo quizá el más destacado entre ellos, el ex Presidente Ramón González Valencia.
5. Un cerezo, al decir de los testigos. En esta hondonada más tarde se construyó el Colegio Provincial de los Hermanos Cristianos.

Fuentes:

- VALENCIA TOVAR, Álvaro -General (r)- (Director Académico). Historia de las Fuerzas Militares de Colombia - Tomo Fuerza Aérea. Editorial Planeta. Bogotá, 1993.
- FORERO RACINES, Oscar -Mayor (r)-. 75 Años en los Cielos Patrios (1919-1994) Fuerza Aérea Colombiana. Editorial Margabby. Bogotá, 1994.
- VILLALOBOS, José Manuel. "Un Símbolo Admirable de la Aviación", en Revista Aeronáutica, edición 217. Colombia, septiembre de 1998.
- Página Oficial de la Fuerza Aérea Colombiana: www.fac.mil.co
- Página No-Oficial sobre las FFMM de Colombia: www.fuerzasmilitares.org



El Señor Douglas Hernández se graduó con honores como Industriekaufmann (Administrador Industrial) en el Centro Venezolano Alemán de Capacitación -CEVAC- institución auspiciada por la Deutsch-Venezolanische Industrie und Handelskammer (Cámara de Industria y Comercio Venezolano—Alemana), en Caracas Venezuela. Fue miembro del Grupo de Estudios Internacionales (GEI) y analista en la Emisora Cultural de la Universidad de Antioquia (UdeA), en Medellín Colombia. Actualmente es miembro fundador del Grupo de Estudios sobre Geopolítica y Estrategia (GE)2 de la UdeA y asesor sobre temas de seguridad y defensa para diversas personalidades y entidades de la ciudad de Medellín, además se desempeña como coordinador general de la ESFODE (Escuela de Formación Democrática) en Bello, Antioquia, Colombia.

Declaración de responsabilidad: Las ideas y opiniones expresadas en este artículo reflejan la opinión exclusiva del autor elaboradas y basadas en el ambiente académico de libertad de expresión de la Universidad del Aire. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de los Estados Unidos de América o sus dependencias, el Departamento de Defensa, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos o la Universidad del Aire. El contenido de este artículo ha sido revisado en cuanto a su seguridad y directriz y ha sido aprobado para la difusión pública según lo estipulado en la directiva AFI 35-101 de la Fuerza Aérea.