

# Ferruccio Guicciardi, el Aviador Italiano

## Su Aporte a la Aviación Colombiana

MAURICIO UMAÑA

ROBERTO VIOLI



El 6 de marzo de 1921, llegó a Colombia el aviador italiano Ferruccio Guicciardi en el biplano bautizado con el nombre de “Telégrafo 1”, en un histórico vuelo entre las ciudades de Tulcán (Ecuador) y Pasto (Colombia), transportando la primera valija de Correo Aéreo, entre las dos naciones. El 21 de abril de 1921 en el mismo biplano, “Telégrafo 1”, Ferruccio Guicciardi haría de nuevo historia al llegar a Cali, convirtiéndose en el primer aviador en aterrizar un aeroplano en dicha ciudad.

El 24 de julio de 1921, Ferruccio Guicciardi aterrizaba en Medellín con el monumental Farman F-60 Goliath de la CCNA, luego de una larga y accidentada travesía desde Barranquilla, de donde había partido el 15 de junio de 1921.

Los vuelos realizados por Ferruccio Guicciardi, sirvieron de estímulo y motivación para la fundación en el año de 1924, por parte de la SCADTA, de la compañía LIADCA, empresa que Guicciardi dirigió. A este aviador Italiano, que también arriesgó su vida prestando sus servicios en la Aviación Militar Colombiana durante el “Conflicto Amazónico” (1932-1933), no se le ha dado nunca la importancia, de lo que significó su aporte a nuestra aviación.

## Antecedentes

Debemos recordar que al finalizar la Primera Guerra Mundial (1914--1918) encontramos con una Alemania derrotada y apabullada, con la cabeza agachada, severamente castigada por las potencias vencedoras, con lo que se ve obligada a firmar el Acta de Rendición contenida en un extenso documento llamado el “Tratado de Versalles (28 de junio de 1919), con el cual se le impuso a la aviación alemana restricciones a nivel mundial, lo que obviamente condujo al cierre de operaciones de la industria aeronáutica germana y a muchos aviadores militares cesantes, a emigrar de su país con el fin de poder ejercer su oficio.

A Colombia comenzaron a llegar a partir de 1919 aviadores alemanes, estadounidenses, franceses, argelinos e italianos. La industria de la aviación comercial en Colombia comenzaba a agitarse rápidamente, dando lugar al surgimiento de varias compañías de aviación, fundándose las primeras tal como aparece en el siguiente cuadro:

CCNA	Compañía Colombiana de Navegación Aérea	Medellín	1919
SCADTA	Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos	Barranquilla	1919
COSADA	Compañía Santandereana de Aviación	Bucaramanga	1923
LIADCA	Líneas Aéreas del Cauca	Cali	1924

## Ferruccio Guicciardi Romani

Nació en Módena (Italia), el 2 de julio de 1895. Piloto militar, veterano y experimentado combatiente; participó en la Primera Guerra Mundial (1914-1918), formando parte de las escuadrillas de combate de la “Regia Aeronáutica Italiana”.

Fue destinado al frente Austriaco, en donde derribó dos aviones enemigos. Se desempeñó brillantemente en las misiones aéreas que le fueron encomendadas, lo que le valió menciones de elogio de parte de su comandante de escuadrón, el mayor Francesco Baracca, máximo As de la aviación italiana. Motivado por el también aviador Elia Antonio Liut, su excompañero de la 78ª Squadriglia Aeroplani, Ferruccio Guicciardi llegó en barco a Guayaquil (Ecuador) a mediados de 1920.

## Elia Antonio Liut

Este aviador Italiano era un maestro de la acrobacia aérea y gracias a la donación del gobierno italiano, poseía un aeroplano Macchi Hanriot HD.1, un biplano monoplaza, desecho de guerra, ya no apto para fines comerciales ni militares. Elia Liut había sido invitado por el cónsul ecuatoriano en Roma, a viajar a Ecuador donde había un interés por formar su Fuerza Aérea.

El señor Adolfo Bossio que hacía de apoderado de Elia Liut, llegó en mayo al Ecuador con el fin de tramitar posibles negocios con el gobierno y hacer contactos con personajes de la colonia italiana. Los cambios de gobierno en el Ecuador, frustraron en principio los planes, pero gracias al comerciante italiano Enrico Bassannini, quien logró motivar al periodista José Abel Castillo, propietario del diario “El Telégrafo”, protocolizando un acuerdo el 23 de junio de 1920 con Bossio para la compra del aeroplano. José Abel Castillo planeaba utilizar la aeronave para el transporte y promoción de su periódico.

### Llegada al Ecuador del Hanriot HD.

El 29 de julio de 1920 llegaron en barco al Puerto de Guayaquil (Ecuador) los aviadores Elia Liut y Giovanni Ancillotto, con el mecánico Giovanni Fedelli trayendo el biplano Macchi Hanriot HD.1, con el cual tenían proyectado realizar los vuelos de demostración sobre el territorio Ecuatoriano.

El 8 de agosto de 1920 el aeroplano fue probado en Guayaquil ante la familia de José Abel Castillo, y de personalidades de la ciudad, el jefe de la fuerza militar de la zona, el alcalde, el cónsul italiano en Guayaquil y representantes de la comunidad italiana del lugar. El aeroplano fue bautizado con el nombre de “Telégrafo 1°”.



**En Cuenca, Ecuador, el 6 de noviembre de 1920, Elia Liut y Ferruccio Guicciardi posando con su biplano “Telégrafo 1°” un Macchi Hanriot Dupont HD.1.**

Luego de un gran vuelo de demostración por parte de Elia Liut, el entusiasmo fue tal que se logró motivar al entonces recién elegido Presidente José Luis Tamayo del Ecuador, a presentar el histórico decreto que el 27 de octubre de ese mismo año, crearía la Primera Escuela Militar de Aviación en el Ecuador.

### Primer Vuelo de Correo en el Ecuador

Con motivo de la celebración en Cuenca del Centenario del primer intento de independencia de la Capital Azuaya, la ciudad acordó patrocinar el sobrevuelo del “Telégrafo 1°”, como parte de las festividades que se habían organizado. Se pensó en transportar el aeroplano por tren y luego por tierra hasta Cuenca, pero Elia Liut logró la aprobación de Castillo para realizar el vuelo sobre los Andes en tan frágil aeroplano.

Fue así como su compañero Ferruccio Guicciardi, junto con José Abel Castillo se trasladaron por vía terrestre hasta Cuenca, ciudad situada a 2,550 metros sobre el nivel del mar, luego de cruzar las cumbres de la Cordillera de los Andes.

Llegaron a preparar el lugar del aterrizaje, inspeccionando la ruta, enviando constantemente telegramas e informando de las condiciones climáticas del lugar. Se fijó una ruta Guayaquil-Naranjal-Molleturo-Cuenca, donde el último tramo sería de gran riesgo, al tener que superar los 3,744 metros de altura.



Diagrama del recorrido del aeroplano “Telégrafo 1<sup>o</sup>” desde Guayaquil en el Ecuador, hasta la ciudad de Cali en Colombia sobre mapa de la época. Elia Liut realizó el vuelo de demostración en Guayaquil y el primer vuelo de Correo Aéreo en el Ecuador, Guayaquil-Cuenca. Ferruccio Guicciardi el de Cuenca-Riobamba, y Liut entre Riobamba-Quito la capital. Posteriormente se programaron con Ferruccio Guicciardi los vuelos Quito-Ibarra, Ibarra-Pasto y Pasto-Cali. (www.matacafe.co)

El vuelo fue programado para el 3 de noviembre, pero debido a las condiciones climáticas de ese día, Elia Liut no logró sobrepasar la Cordillera de los Andes, viéndose obligado a retornar a Guayaquil. Al día siguiente 4 de noviembre de 1920, Elia Liut decoló del campo del Jockey Club dirigiéndose a Cuenca, en un vuelo que lo convertiría en leyenda. A las once y veintiún minutos de la mañana el aeroplano se acercó a Cuenca, sobrevoló la ciudad y aterrizó en la hacienda Jericó en medio del alborozo de la multitud que lo aclamaba, tras haber realizado el Primer Vuelo de Correo Aéreo del Ecuador.

### Vuelo Cuenca–Riobamba

El 11 de noviembre de 1920 se planeó un vuelo de Cuenca a Riobamba, en el que Ferruccio Guicciardi demostraría sus habilidades como aviador, pero un fuerte viento y el fallo del motor lo harían retornar a su lugar de partida. Pese a la oposición de José Abel Castillo, Ferruccio Guicciardi recibió el apoyo de su compañero Elia Liut, para realizar el segundo intento el 19 de noviembre, aterrizando exitosamente en Riobamba fatigado e hipotérmico luego de atravesar el cerro de Buerán a 3,806 metros sobre el nivel del mar.

El 26 con la llegada por tierra de Elia Liut, este realizó una exhibición y vuelo de acrobacias sobre la ciudad, y se comenzó con la planeación de un vuelo hacia Quito, capital del Ecuador.



**Aeroplano “Telégrafo 1º” en Cuenca con Ferruccio Guicciardi al comando y Elia Liut impulsando la hélice para encender el motor.**

### Vuelo Riobamba–Quito

El 28 de noviembre Elia Liut inició el vuelo a Quito, que se suponía sería la última etapa del “Telégrafo 1º” en su recorrido sobre la Cordillera de los Andes. El aeroplano partió de Riobamba con cuatrocientas postales y algunos ejemplares del periódico “Los Andes” de Riobamba.

Durante su recorrido hacia la Capital, Elia Liut trató de aterrizar en Latacunga, confundiendo con Quito, pero corrigió su rumbo y a las 10 de la mañana apareció sobre el cielo de la

Capital, donde luego de varios sobrevuelos aterrizó en la hacienda Iñaquito, siendo recibido con gran entusiasmo por la multitud que lo esperaba.

Al ser contratado Elia Liut por el Gobierno Ecuatoriano para dirigir la recién creada Escuela Militar de Aviación, José Abel Castillo, dueño de el “Telégrafo 1º”, contrató a Ferruccio Guicciardi para continuar volando el aeroplano.

Se programó un vuelo a Ibarra, por lo que Ferruccio Guicciardi se trasladó personalmente hasta allí por tierra, a fin de inspeccionar la ruta y preparar adecuadamente el campo de aterrizaje en dicha ciudad.



**Aeroplano Caudron G.3 “Antioquia” con antioqueño Francisco González y su instructor el aviador francés Ferdinand Machaux.**

### **Vuelo Quito–Ibarra**

El 9 de febrero de 1921, a las ocho y treinta minutos de la mañana inició Ferruccio Guicciardi el vuelo hacia Ibarra, siguiendo como referencia la línea del tren. En su ruta se encontró con fuertes vientos y con neblina sobre el Páramo de Mojanda, por lo que se vio obligado a realizar un ascenso sin oxígeno a los 5,500 metros. Superado el páramo y luego de pasar sobre Otavalo, llegó a Ibarra a las nueve y treinta minutos. El Italiano fue recibido triunfalmente por la multitud y fue invitado de honor del Gobernador de la Provincia de Imbabura. Entre los días 11 y 12 Guicciardi realizó un vuelo de ida y regreso a Otavalo.

### **Vuelo Ibarra–Tulcán**

El 16 de febrero de 1921, como homenaje al señor José Abel Castillo dueño del aeroplano y para celebrar el aniversario número 27° de su periódico “EL TELÉGRAFO”, se programó un vuelo a la ciudad de Tulcán. El aviador Ferruccio Guicciardi inició el vuelo a las 10 de la mañana, pero dadas las condiciones del mal tiempo, se vio obligado a aterrizar en la hacienda “El Vínculo” cercana a la población de San Gabriel. Luego de reiniciado el vuelo, llegó a Tulcán a la una y treinta de la tarde, en medio del alborozo de la población.

Estando situada Tulcán en la frontera con Colombia, habían llegado hasta allí algunos colombianos, entusiasmados con la idea de conocer un aeroplano. Tal fue el entusiasmo, que lograron que se programara un vuelo entre las ciudades de Tulcán en el Ecuador y Pasto en Colombia.

### Vuelo de Correo Aéreo Internacional entre Tulcán–Pasto

El domingo 6 de marzo de 1921, partió desde la ciudad Ecuatoriana de Tulcán en el aeroplano “Telégrafo 1°” el piloto Italiano Ferruccio Guicciardi, con la primera valija de Correo Aéreo Internacional entre dos países de América del Sur. Dadas las condiciones climáticas, el aviador solo pudo iniciar el vuelo a las tres y treinta de la tarde. Cruzó la frontera con Colombia, pasando por Ipiales e Iles, llegando a Pasto a las cuatro y treinta minutos de la tarde.



El aeroplano Caudón G.3 “Antioquia” en Cartago el 23 de abril de 1921, con el aviador Ferdinand Machaux.

### Duelo con el Aeroplano “Antioquia”

Para esta época, en Colombia no se hablaba de otra cosa sino de aviación. Aviones, pilotos, vuelos, tiempos y distancias, temores y confianzas, cuentos y experiencias, accesorios y ropa para volar. Todo esto estaba de moda y el tema obligado en los salones de los clubes era el nuevo servicio de transporte aéreo. Nadie quería quedar por fuera de este argumento y los periódicos, obviamente, eran el principal y único medio de difusión de estas noticias.

Fue así como en la ciudad de Cali, en el año 1921, se organizó un concurso público mediante el cual se premiaría con la enorme suma de quinientos pesos oro al primer aviador que llegara por vía aérea a la ciudad. La Junta de Ornato de la Ciudad también se vinculó a la iniciativa ofreciendo adicionalmente doscientos pesos al premio del ganador. El anuncio de este concurso fue publicado repetidas veces en la prensa local y el primero que se anotó fue el aviador antioqueño Francisco González, quien iba a pilotear un aeroplano francés Caudron G.3 (fabricado por la Société des avions Caudron de Francia), biplano de dos puestos que había sido bautizado con el nombre de “Antioquia”.

Francisco González había contratado al aviador francés Ferdinand Machaux (quien había pertenecido al escuadrón C-9 durante su participación como aviador en la Primera Guerra Mundial) con el fin de que le enseñase a volar el aeroplano.

Un dicho muy antioqueño que se usaba en la época decía: “Pachito vola, pero no aterriza”, para referirse a los que emprendían lo que no eran capaces de llevar a cabo y que se originó cuando en

uno de sus vuelos de práctica, "Pacho levantó bien el avión, pero volaba y revolaba sin lograr aterrizar; cuando al fin lo logró, fue de una forma tan forzada que se fracturó las piernas".

A fin de hacerse al premio ofrecido por la ciudad de Cali, se programó el vuelo para el 2 de abril de 1921, vuelo que iniciaría Ferdinand Machaux llevando el aeroplano hasta Cartago, para de allí ser el propio Francisco González el que lo volaría hasta Cali.



www.matacafe.co

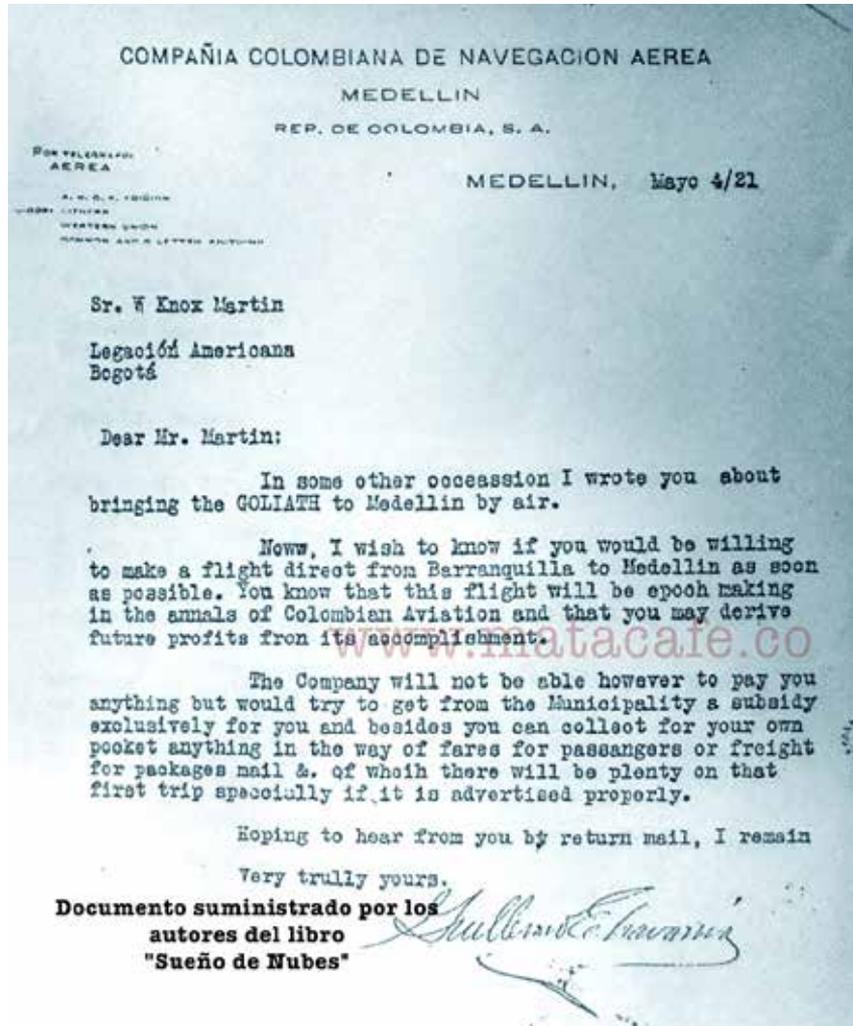
Noticias publicadas en el periódico capitalino "El Tiempo" del duelo por el primer aterrizaje de un aeroplano en la ciudad de Cali, entre el "Telégrafo 1º" y el "Antioquia": (www.matacafe.co)

Durante el despegue en Medellín, el aviador Machaux se vio obligado a abortar la maniobra ante una falla en el motor. Como este tipo de aeroplanos no tenían frenos en sus ruedas en aquella época, se fue a estrellar contra una cerca. Tanto el piloto como sus dos pasajeros, Emilio Jaramillo y Gonzalo Mejía salieron ilesos de este accidente.

El 20 de Abril de 1921, el aeroplano luego de ser reparado, emprendió de nuevo su vuelo a Cali, pero después de dos horas y de varios intentos de sobrepasar los Farallones, aterrizó en Supía en la hacienda "La Pintada", y solicitó que se le enviara gasolina desde Medellín, ya que se le había agotado completamente.

**Vuelo Pasto–Cali de Ferruccio Guicciardi**

Algunos personajes caleños, al enterarse de la llegada del aeroplano “Telégrafo 1º” a la ciudad de Pasto, fueron a solicitarle a este el realizar el vuelo de Pasto a Cali, a fin de llevarse el premio ofrecido por la ciudad.



**Carta del 4 de mayo de 1921 de la CCNA a William Knox Martin, ofreciéndole el traslado del Farman F.60 Goliath, de Barranquilla a Medellín. (www.matacafe.co)**

Se encargó al también aviador Pedro Traversari Infante (quien ostenta el privilegio de ser el Primer Piloto Militar Ecuatoriano, habiendo obteniendo su brevet el 16 de agosto de 1917) la misión de desplazarse por tierra hasta Cali a fin de preparar el campo de aterrizaje e informar a Ferruccio Guicciardi de las condiciones del clima, para el día que se pudiese realizar el vuelo.

El día 21 de abril de 1921, el “Telégrafo I” partió de Pasto hacia la ciudad de Cali, a donde llegó después de dos horas y veinte minutos de vuelo, anticipándose al avión “Antioquia”, que venía de Medellín, lo que le permitió a Ferruccio Guicciardi obtener el premio y su respectiva compensación económica.

El aviador Ferruccio Guicciardi antes de aterrizar en el hipódromo de Long Champs, realizó un sobrevuelo sobre la ciudad. Llegó a Cali transportando una valija con correspondencia y flores para las damas caleñas. Según su propio relato, su motor se apagó en vuelo, pero logró volverlo a encenderlo mientras planeaba, además sintió en algún momento que se había perdido y aterrizó en Cali cuando su tanque de gasolina estaba casi completamente agotado.

### Llegada del “Antioquia” a Cartago

El 23 de abril de 1921, el “Antioquia”, luego de ser abastecido de gasolina y realizar algunos vuelos de prueba cerca de La Pintada, emprendió su vuelo hacia Cartago el “Antioquia” comandado por el aviador francés Ferdinand Machaux. Salió de La Pintada a las nueve y cuarenta y cinco minutos, sobrevolando Riosucio a las diez y veinte, Belalcázar a las diez y treinta y cinco, y a las diez y cuarenta y cinco aterrizó en Cartago.



### Aeroplano Fokker C.II Express de la LIADCA.

El duelo por ser el primer aeroplano en aterrizar en la ciudad de Cali, fue seguido con mucho interés por la prensa de la época. El estos se detallaban todos los pormenores de lo que estaba sucediendo, en primer lugar con el aeroplano Caudón G.3 “Antioquia” y posteriormente la gran sorpresa cuando de Pasto se anunció que el “Telégrafo 1º” realizaría el vuelo. El aviador Ferruccio Guicciardi quedaba entonces registrado en la historia, como el primer aviador en aterrizar en Cali.

## Ferruccio Guicciardi y el Goliath de la CCNA

Quienes no terminaban de resolver sus problemas eran los propietarios de la CCNA, la Compañía Colombiana de Navegación Aérea establecida en Medellín en 1919.

En el hangar que la CCNA tenía en Barranquilla, se hallaba estacionado el avión FARMAN F-60, tipo GOLIATH, bimotor francés de gran tamaño, en estado de inmovilidad, con la orden de no ponerlo en funcionamiento por instrucciones expresas de la gerencia de la compañía.

Este aparato había llegado desarmado en un barco a Puerto Colombia, procedente de Francia, a mediados de septiembre de 1920 siendo recibido en el puerto por el piloto francés Rene Bazin quien con la asesoría del mecánico George Goupil se encargaron de armar el avión. Las alas de la enorme nave tenían 28 metros de envergadura.

El Goliath quedó listo para efectuar un vuelo de ensayo, el cual se efectuó el 25 de septiembre de 1920 sobre Barranquilla, piloteado por Bazin llevando a bordo a 16 pasajeros invitados para la ocasión.

Después de este resultado satisfactorio se programó otro vuelo de prueba de larga duración, con periodistas invitados el 30 de septiembre partiendo de Barranquilla y pasando por Mompo, Valledupar, Santa Marta y regresando a Barranquilla con una duración de 5 horas y 15 minutos.

Hasta el mes de octubre se continuaron los vuelos con este avión y de repente, desde Medellín, le llegó a Bazin la orden de no programar más vuelos en este aparato. La gerencia de la CCNA le explicaba al piloto que habían recibido noticias de Francia que informaban que los dos motores del Goliath, fabricados por la sociedad SALMSON, no eran confiables puesto que se les había detectado un defecto en el cigüeñal, que se fracturaba en el aire durante las primeras horas de operación.

Con esta infausta noticia la compañía había decidido poner fin a sus operaciones, por lo que Bazin y los mecánicos fueron liquidados el 31 de diciembre de 1920 y enviado de vuelta a Francia en barco. El avión seguía inmovilizado en Barranquilla, pero la CCNA estaba interesada en trasladarlo a Medellín. Averiguaron quien se le podía medir a semejante insensatez, puesto que ya era de público conocimiento los riesgos que se correrían al volar este aeroplano, señalado de poseer los dos motores defectuosos.

Entre los posibles candidatos para llevar a cabo esta arriesgada misión estaban el aviador estadounidense William Knox Martin, apodado “el Loco” y el aviador italiano Ferruccio Guicciardi.

La compañía quiso contratar en primer lugar los servicios de William Knox Martin; a quien envió el 4 de mayo de 1921 una correspondencia, ofreciéndole el traslado del Farman F-60 de Barranquilla a Medellín, pero planteándole que dadas las condiciones por las que pasaba la empresa, no le podrían hacer ningún pago.

La CCNA le ofrecía a Knox Martin la posibilidad de realizar vuelos con pasajeros y de buscar un subsidio del Municipio de Medellín a fin de que él pudiese coleccionar algunos ingresos. Además le planteaban los beneficios que traería a su carrera, al volar dicho aeroplano.

Ante la negativa rotunda de Knox Martin, no quedaba otra alternativa que hacer la oferta a Ferruccio Guicciardi, quien gustoso aceptó efectuar tan largo vuelo de 500 kilómetros.

Inició la preparación del Goliath y lo puso en condiciones de realizar la misión encomendada la cual comenzó en Barranquilla el 15 de junio de 1921. Una hora después de despegar se vio obligado a aterrizar en Cerete y luego en Montería, al parecer, por una falla no precisada; al atardecer llegó a Cáceres, a orillas del río Cauca, donde se quedó sin gasolina y tuvo que aterrizar en un potrero; desde allí telegrafió a Medellín para que le enviaran gasolina, la cual llegó a lomo de mula quince días después.

Una vez provisionado de combustible partió hacia Medellín, a donde llegó al mediodía del 24 de julio de 1921.

El total de horas de vuelo empleadas entre Barranquilla y Medellín fueron seis y el tiempo que transcurrió entre la partida y la llegada fue de 40 días. Pero ya el Goliath había llegado a su destino. Guicciardi fue objeto en Medellín de grandes agasajos y la ciudad entera le brindó numerosas muestras de simpatía y cariño.

### **Ferruccio Guicciardi y la LIADCA**

Con la finalidad de establecer una línea aérea en el interior del país, entre las ciudades de Medellín, Manizales, Cartago y Cali, la SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos) creó en 1923 su filial LIADCA (Líneas Aéreas del Cauca) y encargó de su dirección al aviador italiano Ferruccio Guicciardi.

Fueron adquiridos dos aeroplanos Fokker C.II Express equipados con motores alemanes, que tenían una cabina con capacidad para un piloto, el copiloto y un pasajero.

Los aeroplanos fueron bautizados con los nombres de Medellín y Manizales.

El 15 de diciembre de 1923 partieron desde Barranquilla rumbo a Puerto Wilches y a Medellín, los aviadores Ferruccio Guicciardi como piloto de la aeronave y José Ignacio Forero como copiloto, en el Fokker bautizado con el nombre de “Medellín”.

A la altura de Calamar, por fallas en el motor debieron aterrizar en un claro a la orilla del río Magdalena. Luego de reparado el motor, el viaje continuó el 20 de diciembre.

Debido a la capacidad del tanque de la aeronave, el copiloto tenía que ir aprovisionándolo en pleno vuelo, con latas de combustible que llevaban en la cabina, y conectadas con una manguera que le habían adaptado hasta el tanque. Antes de llegar a Puerto Wilches el combustible se agotó y debieron aterrizar en un potrero, estrellándose al final contra los árboles, lo que produjo cuatro grandes agujeros en las alas.

Luego de reparadas las alas y aprovisionados de combustible, despegaron pasando por Puerto Berrio y tomando rumbo hacia Medellín, en donde aterrizaron en la finca Guayabal, acondicionada como campo de aterrizaje.

Dado que el aeroplano no contaba con frenos en las ruedas, y que el llamado aeropuerto tenía una pista muy corta, el aterrizaje finalizó contra un cerco de piedra, en el que el fuselaje se separó del tren de aterrizaje, saliendo sus dos ocupantes ilesos.

Ferruccio Guicciardi debió regresar a Barranquilla a fin de traer el segundo Fokker, el “Manizales”, mientras José Ignacio Forero trataba de convencer a Jesús Sierra de que les arrendara un potrero más grande y dejara cortar los sauces que estaban en el intermedio de las dos mangas. Jesús Sierra alegaba que las llantas del aeroplano dañaban el pasto que él reservaba a su ganado.

Luego de regresar a Medellín Ferruccio Guicciardi con el Fokker “Manizales” se iniciaron los vuelos entre las ciudades de Medellín, Manizales, Cartago y Cali.

El 8 de Junio de 1924, se accidentó el Junkers F- 13 “Tolima” de la SCADTA, en donde murieron entre otros, el presidente de la SCADTA, Ernesto Cortissoz y el aviador von Krohn, situación que puso a la SCADTA y sus subsidiarias en una situación financiera bastante difícil. En diciembre de 1924, la SCADTA trató de nuevo de restablecer el servicio de LIADCA, pero debidas las condiciones de los aeropuertos en estas ciudades y las dificultades de la topografía, no prosperaron estos esfuerzos.

Después de la liquidación de la LIADCA, el aviador Ferruccio Guicciardi fue vinculado a la SCADTA, en donde en un emocionado y justificado homenaje recibiría posteriormente un reloj de oro en conmemoración de sus 250.000 kilómetros de vuelo recorridos.

El 1 de septiembre de 1932 tropas peruanas invadieron territorio colombiano localizado en proximidades de la población de Leticia (Amazonas), comenzando de esta manera el llamado Conflicto Amazónico (violación del Tratado Salomón-Lozano de 1922), con el cual se dio inicio a la Guerra con el Perú, la que se extendió hasta el 25 de mayo de 1933, cuando se produjo el retiro de las tropas invasoras gracias a la decidida intervención de la Aviación Militar Colombiana.

El aviador Ferruccio Guicciardi, junto a otros aviadores de la Scadta tomaron parte activa en este conflicto en misiones de reconocimiento y combate, en virtud del convenio estipulado en el contrato entre la Scadta y el Gobierno Colombiano, por el cual en caso de conflicto, la Scadta formaría parte de la defensa de la República de Colombia.

Bajo otro aspecto el ministro Alfonso Araujo designo a Ferruccio Guicciardi como Delegado Técnico de la Comisión que fue encargada de adquirir en el exterior una flotilla de aviones de entrenamiento y combate para la Fuerza Aérea Colombiana.

Ferruccio Guicciardi, pionero de la aviación nacional, siguió vinculado a la SCADTA hasta cuando se produjo su fallecimiento en 1947, a los 52 años de edad.

Sus restos mortales reposan en la cripta de la iglesia de San Fernando Rey en Cali y sobre su tumba, en una lápida de mármol, se lee un epitafio que resume acertadamente su breve paso por esta vida terrenal:

### “Del cielo viniste y al cielo volviste”.

El aviador Ferruccio Guicciardi es un notable personaje que merece un justo reconocimiento de parte de las autoridades aeronáuticas nacionales por sus invaluable aportes a la Aviación Colombiana. □

#### FUENTES CONSULTADAS

- Historia de la Aviación de Colombia.
- Historia de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (1919-1921) CCNA.
- Historia de la Aviación del Ecuador.
- Gran Portal de la Aviación Latinoamericana Karim León Vargas.
- Enciclopedia del Ecuador.
- Historia de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA Club Filatélico del Ecuador.
- Lecturas de Economía Empresarial Boletín del Touring Club Italiano (1927) Wikipedia.
- Archivo de la familia de Margarita Echavarría. Al usar dispositivos digitales, se ahorran miles de dolares al año en manuales en papel.



**El Señor Mauricio Umaña Núñez** es un Ingeniero Mecánico graduado de la Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Minas en Medellín, en 1980. Se especializó como ingeniero mecánico en diferentes áreas, desde el diseño de turbinas hidráulicas para plantas hidroeléctricas, diseño, y la fabricación e instalación de equipos para plantas de producción. En los últimos diez años ha trabajado como experto mecánico en el mantenimiento de grandes turbinas y generadores en plantas de energía eléctrica y nuclear. En su tiempo libre se dedica a escribir y publicar páginas web sobre temas relacionados con la aviación y su historia en general para publicaciones electrónicas como <http://www.matacafe.co/> y <http://www.scadta.co/>.



**El Señor Roberto Violi Botta** nació en Italia en 1939 y a muy corta edad, en compañía de sus padres, emigraron a Colombia y se radicaron en Barranquilla. Estudió en el colegio de San José terminó su bachillerato en 1956; se graduó de Ingeniero Químico en la Universidad del Atlántico en 1964. Desde muy joven participó activamente en la vida de los italianos en Colombia siendo uno de los promotores y fundadores del Club Italiano de Barranquilla del cual fue miembro de su Junta Directiva durante 16 años. En 1973 se transfirió junto con su familia a Bogotá en donde siguió con el mismo entusiasmo su vinculación con las actividades de la comunidad italiana de la capital del país. En 1995 escribió el libro *Biografías y Relatos de Italianos en Colombia* publicado por Generali Assicurazioni y en 2009, el artículo *Gli Italiani in Colombia: un'emigrazione non di massa para América Latina/Italia: Vecchi e Nuovi migranti* (Caritas, Roma).



**Ferruccio Guicciardi**  
"Telégrafo 1" /1921

