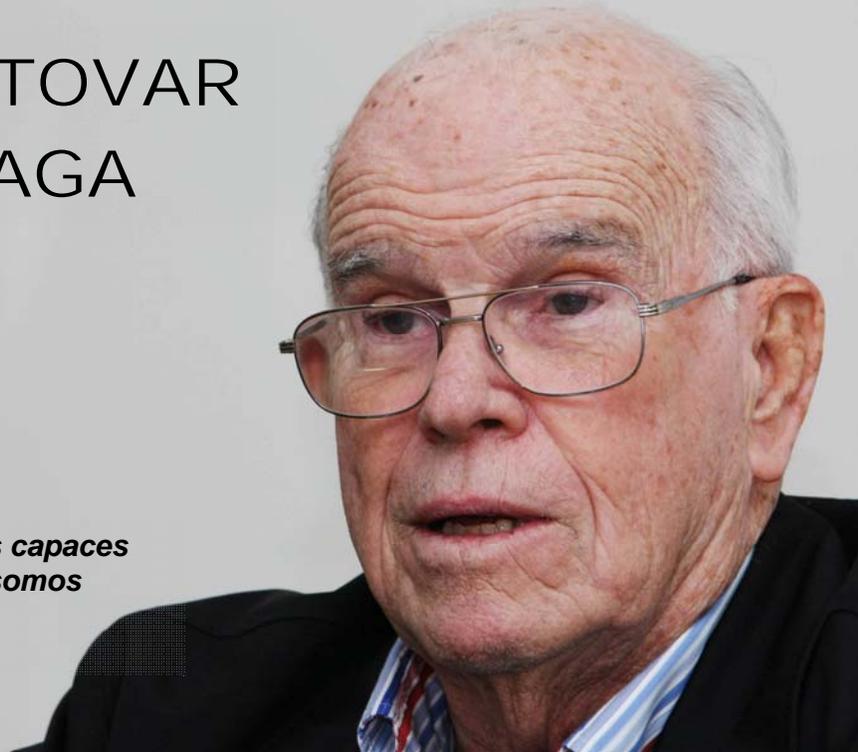


Entrevista con:

MARTÍN TOVAR ZULOAGA

“Los venezolanos somos capaces y a la hora de competir, somos mejores”.



Visionario y emprendedor, en búsqueda constante de mejoras para la Aviación General de nuestro país con la toma de decisiones como una forma de vida y una gran convicción por el talento profesional en Venezuela. Nos referimos al Doctor Tovar, quien ha participado en grandes proyectos aeronáuticos como rescatar de la intemperie al avión original de Jimmy Angel, descubrir el sitio para desarrollar el Aeropuerto Caracas y construir muchas otras obras de infraestructura para el desarrollo nacional.

Bajar el avión de Jimmy Angel desde la cima del Auyantepuy hasta Canaima es la primera anécdota con que abre la entrevista el Doctor Tovar. A pesar de todos los obstáculos, lograron el descenso de la aeronave del célebre piloto norteamericano: *“en conmemoración de los 50 años de la Aviación General en Venezuela, fuimos en búsqueda del avión de Jimmy Angel e hicimos una camada de palos muy alta y resistente para facilitar el aterrizaje de helicópteros en la cima del tepuy; esto se hundió casi por completo por la cantidad de helechos, musgos y líquenes que allí se concentran. ¡Y aterrizamos al pie del Salto Ángel!. La Fuerza Aérea hizo un gran trabajo, porque desarmaron el avión y con sus helicópteros lo bajaron a Canaima y allí lo volvieron a armar”.*

Y no sólo transportaron la aeronave para lograr conservarla en el tiempo, sino que otro hecho también marcó historia: *“fue muy bonito porque quisimos hacer hincapié en*

cuidar la aeronave y obtuvimos el apoyo necesario. Luego invitamos a la señora de Jimmy Angel y a su hijo a un acto en el Círculo Militar; ellos trajeron sus cenizas y organizamos una expedición en un DC3 para arrojarlas al Salto. Y así lo hicimos”.

El deseo de volar

Los aviones siempre fueron de interés para el Doctor Tovar y aunque inició su camino de piloto *“tarde”* como nos comenta, sus aportes en distintos proyectos han sido sobresalientes. Al respecto explica: *“a mi siempre me gustaron los aviones, mi problema era mamá. Nacimos en una Venezuela diferente, nos sobreprotegía mucho y terminantemente me prohibió montarme en aviones. La primera vez que lo hice fue con mi primo Oscar Machado Zuloaga, a quien le dieron autorización expresa de que me podía llevar a La Carlota, dar una vuelta, aterrizar, y devolverme a casa para que mamá estuviera tranquila.*

Y me dijo: me haces un favor, más nunca haces esto. Tanto fue, que cuando mamá murió en el 62, a los 3 o 4 meses de ello, le dije a papá que quería aprender a volar y me dijo: yo siempre te he dicho que eso es un peligro, que son unos papagayos mecánicos, y yo le dije: bueno yo voy a aprender a volar. Estaba llegando a los 30 años, no me dejaron empezar antes y ahí mismo saqué licencia de piloto en un 172 en La Carlota y fui aumentando de acuerdo a mis posibilidades económicas. El primer avión lo tuve en sociedad con un primo, Mauro Tovar y compramos un 182 nuevo. Nos costó una barbaridad pagarlo (habrán sido menos de 100.000 bolívares en aquél entonces). Yo he ido envejeciendo, pero sigo volando ahora como copiloto”.

Caracas recibe un aeropuerto: La Carlota



Un grupo liderado por Oscar Machado Zuloaga fue el impulsor del financiamiento y el desarrollo del Aeropuerto de La Carlota y, al ver la oportunidad, la línea comercial Aeropostal ayudó a prolongar la pista y así empezaron a operar aviones como el DC3 entre muchos otros. El Doctor Tovar, inició su participación en la aviación en La Carlota: *“por un lado aprendí a volar y por otro lado llegué al Aeroclub Caracas en La Carlota, donde me encontré con varias cosas en las que estaba en desacuerdo y quería mejorar. A la primera asamblea que asistí, me nombraron Presidente, por tantas críticas que había realizado. Así que estuve cuatro años consecutivos para luego dar la oportunidad a otras personas. En ese entonces, sólo había dos hangares que eran de la Fuerza Aérea o uno de los Ministerios, los demás paraban los aviones a pleno sol. Construimos por lo menos setenta hangares y un nuevo Club”.*

Saturada La Carlota, bienvenido el Aeropuerto Caracas

Con dicha infraestructura y ubicado en la ciudad, no parecía existir mejor aeropuerto que La Carlota. Sin embargo, el auge de la Aviación General lo saturó (y no en tierra sino en el aire) y el Gobierno ya lo había expropiado. Era una situación muy tensa para los pilotos y surgió una alternativa: *“en abril de 1972 llamé a un grupo muy pequeño de amigos, nos reunimos en mi casa y convinimos que ya teníamos que dar el paso de buscar un terreno para un nuevo aeropuerto. Así se constituyeron 58 personas donde uno sólo no era piloto; un individuo brillante encargado de redactar los estatutos de la compañía y los reglamentos, el abogado Filippo Ucciani Benedetti”*, menciona Martín Tovar y continúa:

...Así hicimos 3 clases de acciones: A) Tres organizadores iniciales: Oscar Machado, Oscar Benedetti y Martín Tovar. B) Los otros 57 que eran pilotos iguales que nosotros y C) Todo el que quisiera participar. Oscar Benedetti que fue uno de los pioneros en la parte técnica además y los dos nos íbamos a volar a buscar el sitio para el aeropuerto. Era una gran experiencia. Así estudiamos 13 posibilidades de aeropuerto en zonas vecinas a Caracas.

Hasta que un día, por sencilla casualidad, venía volando en mi avión desde Apure como a las cuatro y treinta de la tarde y todo estaba nublado menos en la colina de Curuma; donde los rayos del sol se dirigían hacia la loma y donde hoy en día está el aeropuerto. Y dije: ¡qué bonito se ve y hasta coincidía con lo que estábamos buscando!, algo elevado para no molestar a los vecinos. Vi el cerro, y el lunes llamé a Oscar: vi un sitio que creo que nos puede interesar. Entonces esa misma semana nos fuimos para verlo juntos y allí se inició todo.



Colina de Curuma

El Ingeniero Calzadilla realizó el estudio de la parte aeronáutica y Tomás Sanabria un gran arquitecto que falleció hace poco, fue quien levantó el Plan Maestro del aeropuerto que hemos logrado respetar bastante bien hasta la actualidad.

Cuando tuvimos todo, lo financiamos con el Gobierno a través de la Corporación Venezolana de Fomento y obtuvimos el préstamo. Cumplimos con las obligaciones y se vendieron todas las acciones del Aeropuerto Caracas C.A. en el año 72; en 8 años hicimos los proyectos y la construcción y en 1980 lo inauguramos”.

Aportes del Aeropuerto Caracas a la Aviación General en Venezuela



- Por su ubicación queda equidistante a cualquier punto de nuestra geografía, cumpliendo con el requisito de que el tiempo total de vuelo en Venezuela no puede ser mayor a 2 horas, sumando tiempo en el aire y tiempo en tierra.

- Genera conocimientos y facilidad para atender toda clase de necesidades en el interior de Venezuela, no sólo en emergencias (como el operativo efectuado durante el deslave de 1988) sino en apoyos puntuales de especialistas de altísima preparación, como médicos hacia grupos indígenas en Amazonas y Bolívar, por iniciativa propia.

- Todo esto se realiza gracias a la aviación general, porque con la aviación comercial el costo sería ilógico totalmente, sin contar que puede llegar a sitios donde un avión comercial no puede hacerlo.

- De manera local, el aeropuerto ha ayudado a una zona muy deprimida en Venezuela

en referencia a los Valles del Tuy, con la creación de más de 1000 empleos directos especializados y que a su vez crean unos 5000 empleos secundarios hacia proveedores.

- El Aeropuerto Caracas es una empresa que presta un servicio que muchas veces es gratuito para el usuario y los accionistas han hecho este aporte sin recibir a cambio ningún dividendo, sino la satisfacción de crear una plataforma para desarrollar una actividad: la Aviación General.

Querencia de familia llamada “Aviación”

“Los que aprenden a volar lo transmiten a sus familiares y como éstos se dan cuenta de la ventaja enorme que representa el avión, pues se unen. Tengo nietos como Martín, que ya vuela y una de las cosas que yo les enseñé a mis hijos contrario de lo que decía mamá, era que llegada cierta edad, sacaran la licencia y aprendieran a volar. Y lo mismo hicieron todos los propietarios con sus familiares”.



Impulsos de progreso

“A mi me tocó una Venezuela que estaba deseosa por desarrollo pero controlada por empresas extranjeras. Tuvimos que competir y nos dimos el lujo de nacionalizar la industria de la construcción.

Parto del principio de que los venezolanos somos mejores, porque conocemos a nuestro país. Los venezolanos somos capaces y a la hora de competir somos mejores, porque hacemos obras mejores y más económicas que empresas extranjeras”.

Por: Patricia Kralj
Fotografías: Eduardo Mayorca