

### Por los viñedos de Melilla.

A nadie le puede quedar la menor duda que el Uruguay, tal como lo conocemos, es una nación bendecida por su naturaleza y por su herencia. Sus tierras humíferas aptas para la ganadería y la agricultura, su clima templado generoso en lluvias, y su interminable sucesión de playas de arenas blancas, colocan a este pequeño estado sudamericano entre los más privilegiados del mundo. Cuando lo comparamos con otros países, acaso más beneficiados por riquezas naturales, aparece un detalle que hace del Uruguay algo excepcional, y es todo lo que el recién nacido en esta tierra, hereda de sus ancestros. Una democracia pura y participativa, una educación pública gratuita, obligatoria y laica, y una compleja infraestructura nacional, con abundancia de rutas y caminos, represas hidroeléctricas, escuelas urbanas y rurales, y ciudades tan bien planificadas por los arquitectos que las proyectaron, que hasta el día de hoy son mínimos los efectos de la contaminación y los congestionamientos.

Siguiendo el camino de los accesos a Montevideo no se tarda más de 15 minutos en llegar al aeropuerto “Ángel Adami”, “Melilla” como se lo conoce popularmente, un aeródromo para uso doméstico e internacional, al que no le falta nada para la completa felicidad de los aviadores: pistas asfaltadas, torre de control y radio ayudas para la navegación, combustibles y lubricantes para aeronaves, todo tipo de talleres aeronáuticos, y hasta un instituto modelo para la enseñanza del arte de Santos Dumont a los noveles pilotos, aerotécnicos y controladores del tránsito aéreo. El diseño del edificio que alberga el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico es sencillamente espectacular, visto desde afuera no muestra su genial concepción, que sigue el concepto aplicado por quienes desarrollaron la ciudad de Montevideo, con una visión de futuro a muchos años, y observando en cada rincón un criterio arquitectónico que une la practicidad con la belleza.



A lo largo de su historia Melilla fue el hogar de una fauna aeronáutica que permanecerá por siempre en el mejor de los recuerdos. Convocados por los vapores del scotch, sus nombres aparecen en las reuniones de los aviadores modernos, muchos de los cuales fueron sus alumnos. El “Mono” Barreto, el “Langostero” Martínez, el “Viejo” Vera, “Maché” Márquez, el “Loco” Rattín, el “Papero”, etc., integran una legión aeronáutica honorífica que sobrevuela cada asado haciendo rugir sus motores, y reviviendo insólitas historias que se resisten al olvido.

Esos aviadores antiguos exhibían características comunes que casi se podría decir que los uniformizaban en su desempeño y en sus gustos. Eran voladores natos, hombres de acción, de fiestas y de amigos, auténticos gozadores de la vida. Tal vez fueran esas las razones por las cuales la mayoría de ellos no sabía, o no le interesaba, volar por instrumentos. El vuelo era para ellos el disfrute de la libertad más absoluta, raudos aeronautas que se elevaban al cielo a costas de una experiencia ilimitada, que les permitía cruzar el país de una punta a la otra a 1500 pies de altitud, sin llevar un mapa ni un computador, y dándose el lujo de reconocer cada establecimiento rural por sus más mínimos detalles.

“Mira qué gordos están los novillos de Elhordoy”, o “el viejo Abella va a tener que curar ese maíz antes de que se le apesté”, comentarios dichos al pasar, que evidenciaban un profundo conocimiento sobre lo que estaban viendo.

En aquellas épocas primitivas de aviones de tela y escaso tránsito aéreo, estos pilotos legendarios dominaban el espacio. Ese era su verdadero hogar y querer someterlos a reglas o procedimientos, mucho más si iban en contra de lo que hecho toda la vida, no era tarea fácil. Para la mayoría confeccionar un plan de vuelo, mirar la meteorología o los NOTAMS, eran tareas propias de burócratas que no servían más que para complicar y entorpecer los vuelos. Ellos sacaban a pulso su avión del hangar y sin más trámite rumbeaban hacia la pista en uso, y de allí al azul que los reclamaba.

### Thelman.

Hacia bien poco que el recordado Thelman Farro había llegado a Melilla para asumir funciones como controlador de tránsito aéreo, cuando una clara mañana de invierno vio salir de uno de los hangares, un Cessna 172 de colita parada, con la previsible intención de rodar hacia la pista en uso.



-Este se me va a querer ir sin plan de vuelo y sin avisar a nadie, ya lo veo-, musitó Farro con la lógica preocupación que eso le generaba.



Anticipándose a lo que era evidente, comenzó a llamarlo por radio, al tiempo que el Cessna rodaba decididamente hacia la pista 36.

-CX ATJ, Adami-

-CX ATJ, Adami, confirme intenciones-, inquiría Farro sin recibir respuesta alguna.

Finalmente, el avión llegó a la cabecera de pista y sin más trámite despegó, mientras el desconcertado controlador llamaba a la sala de operaciones tratando de averiguar sobre la existencia de un improbable plan de vuelo. Cuando ya el Cessna se alejaba con rumbo norte, Thelman ensayó un último llamado.

-CX ATJ, Adami, confirme destino e intenciones-, a lo que una cascada voz respondió por la frecuencia de comunicaciones aeronáuticas:

-No le digo a mi mujer a dónde voy, qué te voy a decir a vos.

### El “Viejo” Vera.

Lo conocí cuando yo tenía 20 años y él ya superaba los 60. Era un hombre alto, corpulento, de andar un tanto encorvado, con un sombrero de alas caídas y unos lentes fondo de botella, que certificaban su escasa visión. Era el dueño de uno de los pocos Ryan Navion que alcancé a ver volando en mi vida, y que con el tiempo terminaría oxidándose, abandonado a los rigores de la intemperie, en la húmeda soledad de un rincón del campo de Melilla.



Tenía una estancia por el departamento de Cerro Largo o Lavalleja, desde donde despegaba sábado por medio rumbo a Durazno, aprovechando la escasa actividad aérea de los fines de semana para cargar gasolina de aviación. Ejecutaba invariablemente el único padrón de tránsito y aterrizaje que conocía, y que requería la observación de las luces verdes que “Cepillo” Rodríguez le enviaba desde la torre, en señal de que estaba autorizado a aterrizar.

Durante el año 1976 se habían llevado a cabo las obras de remodelación de la Base Aérea de Durazno, convirtiendo al viejo aeródromo de pistas de césped en el moderno Aeropuerto Internacional de Alternativa de Santa Bernardina, con unas largas pistas de asfalto, plataformas de estacionamiento para aviones, y una ayuda para la navegación del tipo VOR, que ocupaba una amplia casilla pintada a cuadros blancos y rojos, preponderantemente visible en el verde gramado cercano al cruce de las pistas.



Era sábado de mañana a inicios de 1977 cuando compartíamos los distintos servicios de rutina de la base, mi amigo Federico como oficial de aeródromo, y yo como oficial de semana. Abstraídos conversábamos de nuestros temas personales bajo la enorme acacia que derramaba su sombra sobre el banco contiguo a la sala de operaciones, cuando desde la torre de control el “Cepillo” nos llamó por teléfono.

-Miren que ahí veo venir a Vera con su Ryan Navion, pero ya les aviso que ese viejo no se ve ni las manos, y tiene siempre un humor de perros.

Para nuestra sorpresa, en lugar de ingresar a la pierna del viento para un tránsito normal de aterrizaje, don Vera apuntó hacia el medio del campo y



se puso a dar vueltas sobre la casilla del VOR en el cruce de pistas, cada vez más bajo.

Federico y yo nos mirábamos intrigados ante lo inusual de la maniobra cuando allá por la cuarta vuelta, amplió el viraje y luego de una corta pierna base aterrizó en la pista 09. Casi sin detenerse carreteó velozmente hacia los surtidores de combustible. Se bajó del avión y arremetió contra Federico que había ido a recibirlo protocolarmente, con su mal humor característico. Obviando los saludos allí mismo lo increpó:

-Muy lindo les quedó el aeropuerto, pero la torre nueva que pusieron en el cruce de pistas es un desastre, no le da luces a nadie.

### “Mono Barreto”.

Debió haber sido un domingo a eso de las diez de la mañana, había techos bajos por lo que la operatividad del aeródromo “Angel Adami” era nula. El “Mono” Barreto había subido hasta la torre de control a tomar unos mates con su amigo Farro, cuando una pareja de unos cuarenta y pocos años se presentó en la sala de operaciones. El funcionario que estaba a cargo de la oficina ese día los recibió cortésmente, preguntándoles qué los traía por esos lares.

-Bueno mire-, respondió el hombre, -nuestro hijo cumplió los 16 años y dice que quiere ser aviador, y como nosotros no sabemos nada del tema, resolvimos venir hasta acá a ver si alguien puede asesorarnos.

El funcionario asintió y pidiendo un minuto se aproximó al hueco de la escalera donde mirando hacia arriba gritó:

-Mono, baja que hay gente que te precisa.

En un instante apareció el “Mono” Barreto con su aspecto desgarbado, acompañado de su fiel amigo el perro “Cinco”, así se llamaba por haber sido la quinta mascota que el “Mono” adoptara, y al que en un insólito entrenamiento canino le había enseñado a decir “mamá”, algo que se lograba en una complicada operación en la que Barreto le apretaba moderadamente el hocico, al tiempo que “Cinco” esbozaba un aullido gutural.



Después de las presentaciones de rigor, los jóvenes padres le explicaron a Barreto el motivo de su visita, a lo que el veterano instructor respondió con lujo de detalles. A medida que avanzaba la conversación surgían nuevas dudas y preguntas que el matrimonio planteaba con un cándido desconocimiento del medio aeronáutico y sus vicisitudes. Particularmente la mujer no ocultaba sus preocupaciones a medida que la charla se desarrollaba y al fin, luego de media hora de explicaciones, tuvo la valentía de interpelar:

-Mire señor Barreto, esto de que mi hijo ande por el aire es algo que me da mucho miedo y verdaderamente me preocupa. Dada su experiencia, ¿podría usted decirme si esta profesión es realmente peligrosa?

Barreto hizo un breve silencio y mirándola a los ojos respondió:

-Y bueno, yo me imagino que lo que usted como madre quiere saber es si en la aviación hay riesgo de que su hijo se muera, y yo le debo decir que sí, hay un grave peligro de que se muera de hambre.



---

Daniel Puyol

2020

