

Capítulo 4

Militares de aviación: relatos de dimensiones humanas

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602427.04>

Jessenia Moreno Corzo

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Resumen: El presente capítulo visibiliza las trayectorias de vida militar de algunos soldados del arma de Aviación, víctimas del conflicto armado. Mediante las categorías de análisis emergidas del abordaje conceptual del primer capítulo, se busca evidenciar que los militares víctimas de la guerra, tanto activos como en uso de buen retiro de la quinta arma, afrontan consecuencias, no solo sobre su dimensión física y profesional, sino también sobre su dignidad y humanidad. Con entrevistas semiestructuradas, se describen sus historias de vida con miras a aportar a la memoria histórica militar. Como reflexión final, las afectaciones de la corporeidad en la militar víctima vulneran su esencia como militar y dan cuenta de la fragilidad de la vida. No obstante, su vocación al servicio de la seguridad y la paz es lo que le permite continuar en su misionalidad, amar la institución y defenderla con su vida.

Palabras clave: dignidad; dimensiones humanas; historias; militares; víctima.

* Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación "Problemáticas y perspectivas de los derechos humanos y el DICA en la era digital", del grupo de investigación "Memoria Histórica, Construcción de Paz, Derechos Humanos, DICA y Justicia", de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado A por MinCiencias y con código de registro COL0141423. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

Jessenia Moreno Corzo

Magíster en Comunicación Política, Universidad Externado de Colombia. Especialista en Marketing Político, Universidad Externado de Colombia. Comunicadora social, Universidad Santo Tomás, Colombia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-3943-7942> - Contacto: paola.moreno@esdeg.edu.co

Citación APA: Moreno Corzo, J. (2023). Militares de aviación: relatos de dimensiones humanas. En C. E. López Escobar, S.G. Chavarro Ospina y M.A. Lozano Audiver (Eds.), *Soldados aviadores constructores de paz* (pp. 79-118). Sello Editorial ESDEG. <https://doi.org/10.25062/9786287602427.04>

SOLDADOS AVIADORES CONSTRUCTORES DE PAZ

ISBN impreso: 978-628-7602-41-0

ISBN digital: 978-628-7602-42-7

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602427>

Colección Derechos Humanos y DICA

Sello Editorial ESDEG

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes prieto"

Bogotá D.C., Colombia

2023



Introducción

En el capítulo anterior se conceptualizaron y describieron las dimensiones humanas y el perfil del militar de Aviación, lo que nos permite ahora exponer las narrativas de diferentes miembros militares activos y en uso de buen retiro de la quinta arma, para resaltar y visibilizar sus trayectorias de vida militar al servicio de la seguridad y la paz en Colombia, sin desconocer su individualidad y su humanidad. El presente capítulo, en consecuencia, presenta las historias recogidas mediante entrevistas semiestructuradas y relacionadas con el marco conceptual y analítico expuesto anteriormente.

“Sin un brazo no se puede volar; es como si le arrancaran las hélices a un avión”

Mayor Miguel Ángel Malagón Páez

La carrera del mayor Miguel Ángel Malagón inició por una decisión de su madre. Ella, desde su gran temor hacia el servicio militar por todos los riesgos a los que se exponían los militares, ingresó a sus dos únicos hijos a un colegio militar con la intención de que no prestaran el servicio y, en parte, que no pensarán en esta carrera como opción de vida. Pero, como dice el MY Malagón, “le salió lo contrario”, porque a los dos les quedó gustando. Tan pronto su hermano se graduó del colegio, ingresó a la Escuela Militar y, gracias a él, se fue familiarizando más con ese mundo, al punto que terminó ingresando a la Escuela luego de finalizar sus estudios secundarios. El MY Malagón este año cumple veinte años de servicio y, aunque ya no puede volar, hecho que le causa mucha nostalgia, sigue dando

lo mejor de sí para cumplir con su labor de servir. A la fecha (abril de 2021) se encuentra a la espera de su ascenso al grado de teniente coronel. Se describe como una persona sencilla, que siempre vivió con sus padres cerca, y como su padre acaba de fallecer, él afronta la dolorosa pérdida, viviendo con su esposa.

La historia del MY Malagón es el reflejo de un militar de Aviación que en una operación aérea tuvo una afectación en uno de los miembros de su cuerpo. Al narrar esta historia, se evidencia cómo su cuerpo es afectado por acción del adversario. Él se encontraba destacado en Florencia, en el BMMA 6 con un helicóptero UH-60, de los utilizados para combate, y estaba disponible para cualquier requerimiento. En 2015, las unidades de la Sexta División entraron en combate en Morelia, Caquetá, donde fue herido un soldado, razón por la cual la unidad se encontraba sin poder maniobrar, porque debían evacuar al militar. Ante la situación, se autorizó la operación durante el día. Estas misiones se hacen exclusivamente de noche para garantizar la seguridad de las aeronaves y la tripulación. Sin embargo, debido a la complejidad del combate y el tiempo transcurrido, se voló hacia el punto a plena luz del día.

Salieron dos aeronaves: un cazador, cuyo objetivo era prestar seguridad y, un UH-60, la aeronave volada por el MY Malagón, que estaba configurada con soldados de recuperación de personal en combate. El cazador realizó un sobrevuelo, verificó la zona donde se encontraba la unidad y no recibió ninguna respuesta por parte del adversario. Debido a la complejidad del terreno, decidieron salir del cañón e ingresaron rozando por el río para llegar al punto por el lado opuesto del adversario. Se realizó la maniobra y, llegando al lugar, se desaceleró la aeronave porque, para poder ingresar, debía ir muy controlada. Tan pronto el helicóptero estuvo en estacionario para iniciar la maniobra de ingreso, prácticamente sobre el helipuerto, empezó a recibir disparos por debajo. Los artilleros informaron la situación y el MY Malagón respondió: "Tranquilos, vamos a reaccionar, vamos a salir, vamos a cancelar la entrada" (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril).

Cuando el MY Malagón intentó sacar la aeronave, alcanzó a poner cíclico para tomar nuevamente velocidad y sintió que le ingresó un disparo que afectó una parte de su cuerpo. Así describe la experiencia de ser afectado en su corporeidad:

Sentí que estaba herido, pero no logré localizar dónde era, sentí un dolor en el pecho, pensé que me habían pegado en el pecho, alcancé a ver los instrumentos llenos de sangre, empecé a tener también como visión de túnel [...] Traté de colocarle potencia a la aeronave para poder sacarla, pero, entonces, empecé a ver que el

brazo no me respondía. No sé si era del dolor o que tenía de pronto la herida en el pecho [...] Yo sentía que me habían pegado en el pecho porque yo trataba de hacer la fuerza para bajarlo, pero no me bajaba. Intenté dos veces para ponerle potencia a la aeronave y salir y no pude. Entonces, ya cuando vi esa situación dije: "Qué es lo que le está pasando al brazo". Entonces, cuando bajé la mirada, yo no tenía el brazo en el pecho, sino que el brazo estaba prácticamente desprendido sobre la consola de la aeronave. Y esas cosas que uno no entiende, porque yo vi el brazo y yo siempre andaba con estas manillas de Denarios, yo reconocí el brazo mío fue por los Denarios. Entonces, yo decía "ese es el brazo mío". Pues todo lo que te digo pasó fue en dos o tres segundos, porque donde yo no reaccione rápido nos tumban la aeronave. Entonces, como vi que ya no podía hacer absolutamente nada porque no tenía forma de cómo controlar la aeronave, lo único que hice fue agarrar el brazo, me lo puse acá en las piernas y empujé el cíclico un poco más y alcancé a comunicar que me habían herido, que sacaran el helicóptero rápido [...] Me prestan los servicios médicos y, pues, gracias a Dios, logramos salir hasta Florencia y el copiloto aterrizó la aeronave ahí. Ya en Florencia realizaron la evacuación mía para la clínica Medilaser. (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril)

Como pudo, logró ayudar para que unas luces de emergencia de la aeronave se estabilizaran y así irse tranquilo a la parte trasera del helicóptero para que los paramédicos le brindaran apoyo. Gracias a que la tripulación de esta aeronave eran soldados de recuperación de personal, el MY Malagón fue atendido rápidamente antes de llegar a un centro médico. Tan pronto llegaron a una clínica de Florencia, los ortopedistas le informaron que debían hacerle una cirugía de urgencia para amputarle el brazo, pero los soldados que lo acompañaban no lo dejaron entrar al quirófano porque no compartían el criterio de los médicos de la clínica y de inmediato se comunicaron con la división y no permitieron que le hicieran nada al MY Malagón. Como a las dos horas fue trasladado al Hospital Militar y estando allí le revisaron los nervios de la mano: "me tapó la mano [el médico], porque cuando empezó a tocarme yo tenía sensibilidad, entonces, él no creía que con el impacto tan grande que tenía tuviera sensibilidad". También fue examinado por ortopedia y cirugía plástica. El ortopedista, el coronel Suárez, especialista en codo y mano, probó un procedimiento experimental que había diseñado y el MY Malagón sería la segunda persona en tratar. Fue la única opción que tuvo el mayor y al día siguiente ingresó a su primera cirugía de las ocho a las que se ha sometido. Durante seis meses estuvo con un tutor externo fijo y, posteriormente, móvil. Estuvo un año haciendo terapia para poder recuperar la movilidad del brazo, no al cien por ciento, pero, como él lo expresa, "por lo menos no perdí el brazo" (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril).

El cuerpo, sin duda, hace parte de nuestra esencia y luego de un tipo de lesión y rehabilitación como la del MY Malagón, las secuelas son latentes. Él convive con un dolor intenso y constante. Como perdió parte del radio y del cúbito, tiene una varilla en su brazo que le ocasiona dolor, en especial, cuando hace frío.

Esa esencia y esa corporeidad, "Yo soy mi cuerpo: es decir, yo no puedo tratarme en absoluto como un término distinto de mi cuerpo" (Marcel, 2003, p. 14) se refleja claramente en la experiencia de un militar de Aviación que, en una operación, experimentó la ausencia de una parte de su cuerpo hasta el punto de sentirse incompleto acompañado con un dolor profundo. Dicha herida, sufrida en una operación, le ocasionó no solamente un daño motriz en su cuerpo, sino que perdió parte de su esencia como militar de Aviación, porque ya no puede maniobrar un helicóptero al cien por ciento, como lo hizo antes del hecho. Esto significa que la corporeidad forma parte de la esencia del ser humano y, en este caso, del militar de Aviación:

El codo lo perdí. El tratamiento que él diseñó precisamente es que como ya el hueso no se puede recuperar, se formó una especie callosidad ósea y eso es lo que yo tengo de codo. Obviamente, un callo no es tan fuerte como un hueso, pues, entonces, no me puedo apoyar sobre el brazo. No puedo estar encima del brazo porque la resistencia del brazo no está ya en estos momentos diseñada para eso. Perdí pronación y supinación que es el movimiento de rotación de la mano, entonces, para escribir por computador o algo me toca compensarlo con el hombro y siempre es fatigante, porque todo el esfuerzo se lo va a llevar siempre el hombro [...] Todos los músculos de la espalda se me tensionan, entonces me toca nuevamente ir a fisioterapia e inyecciones para poder relajar nuevamente el brazo. Esas son prácticamente las secuelas de la herida [...] Yo me recuperé. Duré un año de tratamiento. Aproximadamente al año y medio hice los exámenes para la licencia de vuelo, el médico aeroespacial me hizo las pruebas con simulador. Me mandaron con instructor, hicieron todas las pruebas necesarias para que yo pudiera demostrar que a pesar de la discapacidad con la que quedé, pues, todavía tenía la capacidad física para poder realizar el manejo de la aeronave. Lo logré demostrar, me certificaron. Duré aproximadamente dos años nuevamente volando, volví a volar mi equipo, el UH-60. [...] Nunca tuve ningún inconveniente de vuelo, nunca pasó absolutamente nada. Desafortunadamente hace más o menos un año, hubo un problema con el personal que tenían juntas médicas, y como yo tengo junta médica laboral de Ejército que no soy apto por la lesión, el personal que aparece no apto no podía estar cumpliendo funciones de vuelo. Por esta razón nuevamente me bajaron y me suspendieron de vuelo. Por esta situación estoy a la espera que se defina este tema jurídico para saber si puedo continuar mis funciones como piloto o no. (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril)

Aunque los riesgos en los que se ve abocado el militar de Aviación son altos y están expuestos a tener accidentes, atentados y situaciones que pueden afectar sus vidas o corporeidad, el llamado a prestar su servicio en la quinta arma, más que una profesión en el Ejército, es una vocación. En el caso del MY Malagón, hay una historia detrás de ello. Cuenta que en su época nadie estaba enfocado a ser del arma de Aviación, sino que salían diferidos a todas las armas. En su caso, inició en el Caguán con el arma de Caballería, en el Batallón de Contraaguerrillas. Fue gracias a su hermano que conoció la Aviación del Ejército, porque inició antes que él en la quinta arma por sus conocimientos y habilidades. Cuando salió a patrullar, no estaba interesado en hacer parte de esta arma, porque su mentalidad de oficial, cuenta él, era la de liderar tropas, de estar directamente en el área de enfrentamiento contra el adversario. Pero, el hecho de que su hermano hubiera ingresado primero a la Aviación le permitió explorar desde su experiencia este mundo y verlo, no como un arma de apoyo, sino como una de las armas más riesgosas porque siempre está a la vanguardia en el combate para movilizar unidades o sacar soldados heridos. Como él mismo lo narra, en el mundo de la Aviación...

Tiene que manejar demasiadas cosas complicadas, porque no es lo mismo estar en tierra teniendo la capacidad de defenderse con las armas de fuego a estar volando una aeronave que no la puedes descuidar porque te puedes estrellar. Entonces, me empezó a gustar el mundo de la Aviación y en mi tercera unidad estaban llamando candidatos y, pues, a mí también, por reconocimiento, me enviaron a presentar las pruebas. Como son las oportunidades que le dan a uno, me fui, me presenté con la mejor intención y resulté en la Aviación del Ejército. (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril)

Una de las dimensiones humanas fundamentales es la razón. El militar de aviación, además de tener la disponibilidad, los deseos, la iniciativa y el llamado a servir en la quinta arma, debe tener un conjunto de habilidades, destrezas y conocimientos para asumir la importante responsabilidad en el Ejército. Como lo narra el propio MY Malagón, lo primero que es necesario trabajar es el cambio de mentalidad, en el sentido de que es importante tener un amplio conocimiento, no solo sobre el ámbito estrictamente militar, sino también sobre los aspectos técnicos y específicos de la aviación y todo lo que ello implica, como las condiciones ambientales y geográficas. En este orden, el conocimiento del militar sobre aviación se cruza con muchas variables que deben estudiarse prolijamente: lo estratégico militar, lo técnico, lo ambiental y lo geográfico:

Tienes que empezar a tener capacidad más técnica como aerodinámica, funcionamiento de las aeronaves, conocer tu helicóptero, la máquina que vas a volar. Porque son conocimientos ya muy específicos y técnicos que tienes que estar siempre repasando [...] Tienes no solo que conocer la máquina, sino el ambiente, el entorno; y más en el caso de las aeronaves militares. Cómo reaccionará la aeronave en el caso de hostigamiento, qué se puede hacer, qué no se puede hacer y más en el tipo de terreno de Colombia, ya que son cordilleras. [...] El ambiente también es muy complicado. Las condiciones meteorológicas son demasiado cambiantes. Todo eso se tiene que conocer. Es un arma precisamente muy bonita porque uno tiene que estudiar, prepararse y así se logra un cariño especial a esta arma porque, si no, realmente es muy complicado hacerlo. (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril)

No solo es un arma exigente por las características que describe el MY Malagón, sino también por condicionar la sociabilidad como una de sus dimensiones humanas. Antes del accidente ocurrido en 2015, no tenía planes de conformar una familia, puesto que para él la quinta arma era muy demandante “porque las comisiones son de quince a treinta días por cinco de descanso. Entonces, uno realmente no tiene tiempo ni siquiera para tener una vida social o una vida familiar” (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril). La herida le permitió estar más tiempo en Bogotá y, en estas circunstancias, cambiar su perspectiva para tener un hogar, una familia y, por lo tanto, decidir casarse. No obstante, este aspecto de la sociabilidad y la afectividad se afianza en la vida militar con sus compañeros. Por ejemplo, en sus anécdotas en la Aviación, se ve reflejada la afectividad recíproca cuando los lazos de sociabilidad con los soldados son fuertes y, más aún, cuando se trata de proteger y salvar la vida del otro. En este caso, el MY Malagón estuvo en muchas situaciones en que sacó soldados heridos que se encontraban complicados en el área de combate y, por la manera en que se daban las operaciones, no había un contacto directo con ellos y, en ocasiones, ni se sabía quién era el soldado a quien salvaba. Pero, en muchas otras ocasiones, varios soldados se acercaban a decirle “¡Oiga, mi mayor, muchas gracias!”. ‘Pero de qué’. ‘Es que ustedes fueron los que me sacaron cuando yo estaba herido’. Y uno solo dice: ‘Pues para eso estamos’ y eso son cosas que a uno le quedan siempre en el corazón” (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril).

Este tipo de experiencias refleja cómo el militar, como cualquier otro ser humano, experimenta sentimientos de miedo y angustia. En este caso, para el MY Malagón, una de las cosas que más le angustia es su familia, particularmente, la angustia de ver a su madre afrontar la situación de sus dos hijos militares que

fueron heridos de gravedad el mismo año. Cuenta que la mayor preocupación cuando iba a una misión era pensar en las repercusiones para su familia en caso de un accidente grave. También durante su servicio expresa sentimientos de tristeza. Como él mismo lo narra, su mayor tristeza fue cuando tuvo que recoger el cuerpo de un compañero luego de haber tenido un accidente en el helicóptero en cumplimiento de una misión. Con él había ingresado a la Aviación y había generado unos lazos de camaradería y hermandad. Su máxima tristeza es ver morir a sus compañeros y amigos del Ejército:

Entonces, ver morir a la gente que uno conoce y más digamos aquí en la Aviación que todo el trayecto de la vida siempre ha estado con ellos, eso es muy difícil y más tener que ir a sacarlos. Gente que conozco, gente que vive al lado de uno, que estudió con uno, que compartió con uno. Entonces, ha sido una de las cosas que más me ha dolido y que siempre tengo grabada en la memoria de lo que pasó. (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril)

La muerte, especialmente la de los seres queridos, es una de las situaciones límite a las que se enfrenta el ser humano y que lo lleva a entablar una relación fuerte con la trascendencia, es decir, con Dios. La vida del militar de Aviación se expone constantemente en situaciones que podrían afectarla en su corporeidad o, incluso, a perderla. Por eso, para ellos la fe en Dios es la fortaleza que les permite continuar con su misión, a pesar de conocer los riesgos que acarrearía para su integridad.

En 2013 me volaron un helicóptero. Hubo un accidente con unas granadas que llevábamos dentro. Uno de los suboficiales que iba con nosotros resultó herido en la cabeza. Los soldados y un teniente que estaban montando las granadas fallaron [...] A mí no me pasó nada. Una vez también me quemé la cara mientras patrullaba y fueron lesiones graves, en el hospital me trataron y gracias a Dios no tengo ningún tipo de cicatriz. He salido adelante gracias a la fe. Siempre he dicho dentro de mi humildad que soy un testimonio de Dios, de todas las cosas que me han pasado, de los retos que me ha puesto, siempre los he sacado adelante, gracias a Dios. Y lo del brazo también fue igual. Desde que me pasó lo de la herida y el impacto yo siempre estuve hablando con Dios de que me diera la sabiduría para poder sortear la situación. Porque en ese momento no era solo mi vida, sino la vida de los tripulantes y los soldados que iban conmigo. Y esa fortaleza que [Dios] le da a uno, fue lo que logró sacar adelante la aeronave y que pudiéramos aterrizar. Que yo en este momento tenga mi brazo y que lo tenga funcional, entonces, estoy muy agradecido con Dios y siempre lo he tenido presente en mi vida. (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril)

Su narración relacionada con el compromiso con Dios y con el Ejército refleja una actitud ética al tener conciencia de una responsabilidad social con Colombia. Como lo cuenta el MY Malagón, su deseo de seguir volando radica en servir porque considera que este ha sido el espacio más importante de su vida para asumir una responsabilidad con la sociedad: "Tengo todavía la capacidad y siempre he querido seguir sirviendo, me interesa seguir haciéndolo porque lo hago no por recibir ningún beneficio o premio sino porque me nace, para eso fue que ingresé al Ejército" (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril). En este sentido, esta actitud ética conlleva a una actitud política. En este caso, la actitud política de un militar, antecedida del servicio (ética), es la paz y el fortalecimiento de la democracia:

El mayor sueño para Colombia siempre ha sido la paz. Este es un país que lleva más de cincuenta años en conflicto, que se merece y se ha ganado poder tener esa paz, esa tranquilidad. Entonces, desde que yo ingresé a la Escuela Militar, ingresé con esa ilusión de apoyar y de ayudar, a tratar de fortalecer esa democracia, esa paz con todas las acciones que se realizan en el Ejército. Siempre realizándolas de la mejor forma, de acuerdo con la ley. [...] Precisamente el mundo tiene que evolucionar y el mundo no se puede quedar con que el militar es simplemente esa persona que está en la selva y combate y ya. Colombia necesita un Ejército profesional, necesita un Ejército que no solamente atienda esas situaciones de seguridad, sino que, obviamente, ayude a proyectar a la nación. (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril)

Su compromiso ético con la sociedad y político con la construcción y establecimiento de la paz y la democracia le permite al militar de Aviación garantizar la libertad propia y la de la sociedad colombiana. Para el MY Malagón, brindarle seguridad a la población no es otra cosa distinta que garantizar su propia libertad. En este sentido, considera que es una forma de aportar a la felicidad de cada persona en Colombia:

Por eso, un área que está segura, que tiene una infraestructura buena, con vías por donde pueden ingresar los alimentos, con gente que puede comercializar sus productos con tranquilidad, esa es la seguridad que le brinda el Ejército por los territorios, de poder movilizarse sin ningún problema. Ese es el fin último de la felicidad de una persona, porque tú estás en un país que, si te brinda todas esas capacidades, donde tú te sientes libre y puedes trabajar, puedes hacer tus cosas para tu bienestar, obviamente, en eso es donde se va a ver reflejado el trabajo del Ejército. (M. Miguel, comunicación personal, 2021, 28 de abril)

A pesar del daño en su columna, es una vértebra de la Aviación militar

Teniente coronel Julián Ferney Rincón Ricaurte

Con el apoyo de su padre y “a regañadientes de mi mamá”, como dice el teniente coronel Julián Ferney Rincón Ricaurte, incursionó en la vida militar. Este miembro activo de la quinta arma ingresó al Ejército en medio de la incertidumbre que cualquier joven de veinte años puede tener cuando se trata de su proyecto de vida. Por eso, entró a “probar” a ver si le gustaba. Su único referente militar era su padre, quien había sido soldado y siempre le contaba con orgullo sus historias. “Tal vez ese rostro o esos ojos de orgullo de mi papá me motivaron a averiguar el tema, y así fue” (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo). No fue una decisión fácil. Se fue a probar y los tres primeros días lloró bajo sus cobijas. Se preguntaba qué hacía ahí. Pero el tiempo, el gusto y el cariño por esa profesión se convirtieron en un estilo de vida que a la fecha de hoy lleva 24 años.

En la actualidad, se desempeña como jefe de Infraestructura Aeroportuaria de la Autoridad Aeronáutica de la Aviación del Estado y como comandante de apoyo y servicio para el combate N.º 8, Cacique Calarcá, en Armenia. Se desempeñó como piloto de helicóptero desde 2001 hasta 2017, año en que realizó su curso de ascenso para teniente coronel. Es padre de un adolescente de 16 años, a quien considera el sentido de su vida. Relata que después de un fuerte accidente que pudo haberle ocasionado la muerte —que más adelante narraremos—, pensó en la necesidad de ser padre:

Tú ves la muerte tan cerca que después dices: “Oye, me pude haber muerto y ni un hijo dejé”. Entonces, cosas como esas te hacen querer formar una familia o querer tener un hijo, porque me muero y no tengo ni un hijo, ni un nieto. Y le dije a mi hijo: “Antes de eso [del accidente] tú no estabas en planes, pero después de eso fuiste una prioridad, tenías que llegar como fuera”. Son cambios que generan ese tipo de situaciones. (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo)

Además de la vocación de ser padre, el TC Rincón también considera la Aviación del Ejército un llamado especial para cumplir una función social. Al contar todo su proceso para ingresar a la quinta arma —cuyas exigentes pruebas solo supera aproximadamente el diez por ciento de quienes se presentan, pues existen unos parámetros para determinar las habilidades que debe tener un piloto—, considera que “en esa época eran muchos los llamados y pocos los elegidos” (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo). Aquí está el elemento

de vocación para formar parte de la Aviación militar. Su proceso de ingreso refleja la importancia de la razón dentro de las dimensiones humanas, puesto que es necesario contar con unas competencias diferenciales, es decir, un conjunto de conocimientos, habilidades y destrezas para desempeñar una responsabilidad fundamental dentro del Ejército en esta arma. En su segunda unidad, en el Norte de Santander, lo enviaron a presentar pruebas que, “con la bendición de Dios”, logró pasar.

Entre esas habilidades, dice el TC Rincón, hay “una agilidad mental, lo que llaman ahora tecnológicamente el *multitask*, tú tienes que estar haciendo tres cosas al tiempo, sin descuidar la primera” (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo). También afirma que es un arma que requiere de constante actualización, de mucho estudio y lectura. Aquí no son necesarias solamente las habilidades de vuelo, sino también las competencias intelectuales. Menciona un conjunto de competencias emocionales; la más importante para él es “... el amor por el soldado. Sentir amor por lo que se hace, saber a la fuerza que se pertenece y saber que nosotros estamos aquí para apoyar y para servir a los soldados de Colombia” (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo). Por estas razones, también considera que es necesaria la sociabilidad con el soldado y la gente que acude por ayuda al Ejército.

La dimensión humana de la sociabilidad del militar de Aviación inicia fortaleciendo las relaciones humanas con sus compañeros. Considera que la esencia de esta dimensión es “...caminar al lado de un soldado y ser un soldado más”. Sin embargo, cree que la soledad también es importante en la etapa de un soldado. La soledad no riñe con ser sociable, puesto que la soledad le permite al soldado tener espacios de reflexión y contemplación con Dios:

Me gustan los espacios de soledad. Obviamente, no soy un ermitaño. Soy muy sociable, pero de igual manera, necesito mis espacios. Pienso que la soledad es un momento para encontrarse con uno mismo, para reflexionar y también para encontrarse con Dios. Uno necesita su espacio, para equilibrarse. Y ya laboralmente, estando en zonas apartadas también me gusta, siempre me ha gustado ir a donde nadie va. Una de las cosas que más me gustó cuando me hice piloto fue eso, que yo aterrizaba en lugares donde nunca nadie había ido, yo llegaba a ver paisajes que nunca más nadie iba a ver, eso me motivaba todos los días a despegar. El ir donde nadie más va o estar en esos lugares alejados, eso me gusta. (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo)

La vocación de piloto que lo ha llevado a lugares donde nadie más ha logrado ir, también tiene sus riesgos como los hechos acontecidos el primero de

diciembre de 2003, cuando estuvo en peligro su vida y se afectó su corporeidad; día en que ascendía de subteniente a teniente. El TC Rincón se encontraba en Villavicencio y tenía la misión de apoyar la erradicación de cultivos ilícitos en los departamentos de Meta y Guaviare. En esa ocasión, se dirigió a unas coordenadas planeadas a fin de verificar que esa zona estuviera libre de amenazas en tierra para que ningún avión de la Policía fuera derribado. Iba en la tercera posición de cuatro helicópteros tipo cazadores que no llevan tropas, sino munición para repeler cualquier ataque. Durante el vuelo, observaron que salían disparos de una zona selvática dirigidos a uno de los cuatro helicópteros que no fue impactado. Al ver que ninguno de los demás helicópteros respondió a la palabra clave de ataque, "Karla", él, junto con el teniente Fonseca que era su piloto al mando, decidió repeler el ataque para evitar que alguna aeronave fuera derribada. Para ello, debían descender en altura para poder disparar con las ametralladoras del helicóptero. En ese proceso, la ametralladora izquierda se trabó porque se cortó la cinta de alimentación y no salían cartuchos. Fue una falla que permitió que los alinearán y les pudieran disparar los adversarios desde tierra. Es cuando el TC Rincón le dice al piloto al mando: "Se trabó la izquierda, deme ángulo por la derecha". "Existe una ilusión que se llama fijación. Te enfocas demasiado en tu objetivo y te olvidas del resto. Eso es un error". El piloto al mando seguía virando para darle ángulo al artillero que no había reportado la falla de la ametralladora. El TC Rincón, al ver esta situación, le pegó a Fossi, su compañero, que no le escuchaba para que le diera ángulo por la derecha. Cuando tomó los controles y la velocidad para repeler el ataque por la derecha, infortunadamente, fueron impactados en una de las cámaras de combustión del motor izquierdo afectando el otro motor que a los cinco segundos también se apagó. Por lo tanto, acudieron a lo que se llama la autorrotación que es llevar al helicóptero de una manera controlada gracias a la inercia que lleva el rotor principal. Sin embargo, tenía todas las condiciones aerodinámicas negativas (el peso del helicóptero estaba al máximo, baja velocidad y altura que es lo que se denomina *la curva del hombre muerto*) para hacer una autorrotación exitosa.

Afortunadamente, encontraron un cocal que es una zona intencionalmente erosionada para sembrar coca y allí pudieron ejecutar la autorrotación de manera inmediata. El helicóptero impactó completamente en posición de aterrizaje a una alta velocidad y rebotó a noventa grados de su posición original. Ya en tierra buscaron la forma de sobrevivir ante los ataques de la guerrilla y tan solo con dos pistolas para defenderse, ya que el helicóptero tuvo pérdida total. El mismo TC Rincón narra estas circunstancias de angustia:

Nos cuentan después, los otros helicópteros, que una vez el helicóptero fue derribado los guerrilleros enviaron dos camionetas para llegar, obviamente, a apoderarse de lo que podían del helicóptero y, qué sé yo, a secuestrarnos o asesinarnos. Eran del caserío más cercano que estaba ahí. Nosotros tenemos un radio de supervivencia en el chaleco de emergencia, sacamos ese radio y tratamos de comunicarnos con los helicópteros porque nosotros los veíamos, pero muy lejos. Ellos no nos tenían visualmente ubicados, igualmente el helicóptero quedó que parecía todo menos un helicóptero, eran solo latas. Logramos resguardarnos ahí cerca de donde quedó el helicóptero, a unos 20 metros con unos troncos cortados que habían tendido, pero alejados del helicóptero porque no sabíamos en qué momento podía estallar o incendiarse. [...] El apoyo dicen que llegó alrededor de 15 minutos, pero para nosotros fue una eternidad. La verdad uno pierde la noción del tiempo. [...] A los 15 o 20 minutos llegaron dos Black Hawk que estaban a 20 minutos esperando por si cualquier situación. Llegaron al sitio y aterrizaron a 200 metros. Ahí en ese mismo cocal desembarcaron la tropa de reacción para asegurar el sitio y para evacuarlos. (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo)

Finalmente fueron evacuados del sitio. En la operación, infortunadamente, falleció un sargento y resultaron tres soldados heridos. Mientras son trasladados al Hospital Militar de Villavicencio, sintió un fuerte dolor en su espalda que, según él, nunca olvidará. Cuando le hicieron los exámenes, sus resultados mostraron una fractura por acúñamiento de la segunda lumbar en la L2. Eso significa que, según él, el “primer impacto del helicóptero contra el piso, la columna vertebral se comporta como un acordeón, o sea, se comprime. Esa compresión es tan fuerte que una de las vértebras, en esta ocasión la segunda lumbar, se acható” (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo). Los dos pilotos sufrieron la misma fractura en la misma vértebra, y los dos tripulantes tuvieron magulladuras y esguinces en sus manos. Después de largos meses de inmovilidad y recuperación, volvió a volar, a pesar de los dolores y las molestias en la espalda que le quedaron. Esta historia del TC Rincón evidencia la importancia de la corporeidad en la vida militar, porque cuando su cuerpo no responde por alguna circunstancia, pierde parte de su esencia.

Cuando un militar sufre este tipo de ataques o accidentes, y en su proceso de recuperación encuentra el apoyo de su familia, amigos y compañeros militares, se refleja otra de las dimensiones humanas importantes de los militares, que es la afectividad. Narra el TC Rincón que el apoyo recibido de su comandante, el general Rey, en esa época coronel, fue clave. De hecho, cuenta que su comandante les llevó agua bendita de un Cristo de Villavicencio que visitó y los fortaleció con estas palabras: “Muchachos, recuperense, tómense su tiempo; compartan con

sus familias, y cuando quieran volver, aquí los estoy esperando" (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo). Eso le generó tranquilidad y total respaldo en el largo proceso de recuperación. Se vio el nivel de afecto recibido por parte de los altos mandos.

Esa misma afectividad se ve abocada con situaciones de tristeza que le han causado muchas lágrimas cuando ha tenido que ver o estar en momentos en que sus compañeros han perdido la vida:

Desde el primer momento he estado en diversos accidentes de conocidos y amigos que han fallecido haciendo lo que hacemos: cumpliendo el deber en servicio. Muy buenos amigos han muerto en vuelo o en accidentes que no dejan de afectarlo a uno. No solo por la amistad, sino porque uno, más que nada, es consciente de la tarea que está cumpliendo y por qué lo están haciendo, y la familia que dejan atrás. Entonces, es imposible que estas situaciones no lo afecten a uno. Cuando mueren de esa forma es más complicado y nos afecta más. (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo)

La muerte de sus compañeros es dolorosa. Por eso, cuando logra salvar la vida de alguno de ellos, siente la satisfacción del deber cumplido. Dicho deber es la dimensión ética del militar. Cuenta que "todas las veces que uno saca un soldado herido e inclusive un guerrillero herido y le salvas la vida eso es muy gratificante" (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo). No solo salvar vidas es importante para este uniformado. También llegar a sitios donde requieren su presencia para labores sociales es gratificante. Vale la pena sacrificar el tiempo de vida con su familia por el trabajo en la institución.

Su deber ético influye en un compromiso político que consiste en seguir consolidando la democracia y aportar su grano de arena para la felicidad de los colombianos. Por lo tanto, como él mismo lo afirma, sueña con un país democráticamente consolidado, económicamente efectivo y productivo donde todos tengan las mismas oportunidades para ser felices:

La Aviación del Ejército está moviendo los sueños y esperanzas de muchos colombianos, de muchos soldados. Como el soldado que se le murió la mamá y no tiene cómo más ser evacuado para llegar a verla que en un helicóptero; el soldado que desgraciadamente cayó en un campo minado y no tiene otra forma de sobrevivir, y uno llega en el helicóptero para sacarlo; ese soldado que desgraciadamente cayó en un campo minado y no tiene otra forma de sobrevivir, sino que llegue un helicóptero a sacarlo. Puede perder su pierna, pero sobrevivió. Poder apoyar a los colombianos que viven en zonas donde no hay otra forma de llegar sino por medios aéreos. Desgraciadamente estas cosas no se hacen virales y tampoco lo hacemos por

recibir *likes*, pero es la forma de hacer patria y contribuir a esa felicidad que necesitamos. (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo)

Finalmente, la dimensión humana de la trascendencia se ve reflejada en su relación con Dios en la que intenta sea la mejor y entendiendo sus decisiones, aunque a veces no sea tan fácil, puesto que aún no entiende por qué su hermano, recientemente, falleció trágicamente cuando fue atropellado en su bicicleta por un automóvil. Para él, la fe y la oración siguen siendo los pilares de su vida para mantenerse firme, a pesar de encontrarse con situaciones difíciles en su vida como la muerte de su hermano, amigos y compañeros, y que fácilmente podría alejarlo de Dios. Sin embargo, como lo afirma el TC Rincón, “siempre he tenido fe, siempre he creído, nunca dejé de creer, así haya cosas que me desestabilicen como a cualquier ser humano” (R. Julián, comunicación personal, 2021, 12 de mayo).

La familia, pilar de un uniformado de la Aviación militar

Coronel Brian Enrique Osorio Talero

Desde muy pequeño tenía clara su decisión de ser militar. Cuando en sexto grado le preguntaban qué quería ser, él respondía con ímpetu: militar. En décimo grado, su padre nuevamente le hizo la pregunta y él confirmó la respuesta. Aunque su padre no estuvo de acuerdo con la decisión, lo apoyó siempre. Es el primer militar de la familia puesto que, posteriormente, también se presentó su hermano. Algo relevante en su historia es que cuando niño, vivía en Mesitas del Colegio y sus abuelos, en Bogotá, en el barrio Rionegro. Cada vez que los visitaba, obligatoriamente pasaban por la Escuela Militar y entonces él decía: “Quiero estudiar ahí”.

Hoy disfruta de buen retiro en compañía de su esposa que vive con él desde que inició su travesía en la vida militar. Duró 26 años activo en la institución, los mismos años que tiene de casado con Diana Marcela Osorio con quien conformó una familia con dos hijas. Tan pronto el coronel se gradúa, su esposa queda embarazada de María Paula, su hija mayor, que actualmente tiene 22 años. Al año sale trasladado al Batallón de Contraguerrillas N.º 30 en Arauca, y es la primera vez en cuatro años que deben separarse. Tardó seis meses en volver y, cuando lo hizo, María Paula no lo reconoció:

Ese fue el primer impacto fuerte, que mi hija no me reconociera y me rechazara. Fue durísimo para mí. Yo pienso que a muchos militares nos pasa eso. Es muy

triste no poder verlos. Yo tuve la oportunidad de estar cuando nació mi hija, pero muchos no la tienen y vienen a conocer a sus hijos cuando están de pronto más grandes. Ese fue un impacto fuerte para mí, que mi hija no me reconociera, que me rechazara y que no se dejara alzar. Porque, obviamente, yo era un extraño para ella. (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

Aunque su profesión le arrebatara momentos con su pequeña y afectaba la sociabilidad familiar, él se sentía afortunado porque al poco tiempo fue trasladado a La Guajira y pudo irse allí con su familia y ver crecer a su hijita. Pronto recibió otra noticia que le cambió la vida. Lo enviaron a la Aviación en Bogotá —historia que será contada luego—. A cuatro años de pertenecer a esta arma decidió irse a vivir a Girardot, donde su hija creció y se formó como bachiller. En 2016 regresaron nuevamente a Bogotá para que ella estudiara su carrera universitaria. Hoy, María Paula es profesional en Mercadeo y Publicidad. Su otra hija, María José, de quince años, llegó cuando él finalizaba el grado de teniente y actualmente está en décimo grado. Estas circunstancias de la vida familiar obligan al CO Osorio a adaptar sus modos de sociabilidad de acuerdo con los cambios y contingencias que le exigían tanto su vida militar como el proyecto de vida de su esposa e hijas.

La vocación militar y los méritos del CO Osorio hacen que, en su primer año, después de salir de la Escuela, lo convoquen para el arma de Aviación porque, como lo expresa él mismo, se puede sentir o querer formar parte, pero son las virtudes como militar y ser humano las que lo llevan hacia ese rumbo:

Yo estaba en mi tercer año de subteniente, estaba en La Guajira, en el grupo Rondón, es la primera unidad en la que ya Diana me acompañaba. Ya teníamos a nuestra hija mayor, vivíamos allí en La Guajira, teníamos una casa fiscal. Y, pues, llegó la oportunidad para hacer pruebas, un curso extraordinario porque en esa época se había agudizado el conflicto en Colombia, entonces, necesitaban sacar pilotos. Había llegado el Plan Colombia, había aeronaves, y pocos pilotos. Y de ahí mi comandante, que en ese entonces era mi coronel González Villamil, me postuló para realizar las pruebas. Pasé las pruebas y llegué a la Aviación. Pero, pues, uno puede sentir y querer porque es una experiencia más, porque muchos tenemos en la cabeza que algún día podremos volar, porque eso es una maravilla. Y gracias a Dios se dio la oportunidad y pude llegar a la Aviación del Ejército. (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

Pero, para formar parte de la Aviación, hay un elemento que debe imperar y son las aptitudes y las habilidades. Según el CO Osorio, no todos los seres humanos están diseñados para volar. Se necesita de coordinación y destreza que se deben desarrollar. Estas características deben ir acompañadas de mucho

estudio, dedicación y compromiso. Y no todos lo logran: "Vi en mi curso compañeros que no pudieron porque en sus primeras fases de vuelo no tenían esas destrezas y, desafortunadamente, tuvieron que abandonar el curso. Así como ellos lo sentían, uno como compañero también y es triste" (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril).

El CO Osorio inició sus labores en la Aviación en dos contextos históricos tanto para el mundo como para Colombia. Esto resalta que los militares son hijos, no solo de su propia historia, sino de la historia de su patria. Por cuestiones del destino, su primera comisión como piloto operacional fue el 11 de septiembre de 2001, cuando sucedió el ataque terrorista al World Trade Center de Nueva York y se implementaba el Plan Colombia. Con otros cinco oficiales, después de estos hechos, inició volando en un UH-1N hasta que lo promovieron como piloto al mando en 2004. En uno de sus combates como piloto al mando, ya que anteriormente no había tenido uno, empezó a escuchar que les estaban disparando. Él no reconoció el sonido de los disparos y por eso preguntó qué era lo que estaba sucediendo. Uno de los sargentos que iba con él le dijo, luego de salir del lugar de combate, que los habían impactado y, efectivamente, cuando llegaron a Larandia (Caquetá) vieron que un motor había sido impactado por una bala. Estuvo a centímetros de perder la vida: "Creo que donde yo mueva un poquito la cabeza no estaría contando esta historia, pero no impactó; pasó cerca de mi cabeza, golpeó el techo del helicóptero y salió" (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril). En esta historia se ve que son latentes los riesgos de perder la vida en estas misiones.

Luego de quince días, emprendió otra misión de apoyo a la Policía relacionada con la erradicación de cultivos ilícitos. Iba como cazador y líder. En esa época, se seguía la doctrina americana que trajo una maniobra llamada *Screen*, consistente en un vuelo de bajo nivel para buscar al adversario. Finalmente, se encontraron con los enemigos y empezó el combate hasta que ya no había nada. Al regreso, durante el trayecto, cuenta el coronel, sintió unos disparos y algo que le golpeaba el pie derecho:

Entonces digo a los tripulantes: "Me hirieron". Ese es un momento fuerte o momento en el que uno entra en *shock*. Por más preparado que uno esté, la adrenalina lo hace entrar en *shock*. Primero, no entendía qué estaba pasando. Segundo, la herida. Y eso que dicen que cuando a uno lo hieren, uno empieza a rebobinar, empieza a ver toda la película. Pues a mí me pasó eso. Empiezo a ver a mi esposa, a mi hija mayor, todo. Yo decía: "Dios mío, no me puedo morir, no me puedo morir", porque pues fue el pie, pero yo no sabía qué más tenía. (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

El retorno a Larandia fue angustioso para la tripulación. El CO Osorio sabía que estaba herido, pero no sabía si había sido impactado en otra parte de su humanidad. Veía los impactos de la burbuja derecha, pero no veía por dónde habían salido y por un momento pensó que los tenía en su cuerpo. Se revisó rápidamente, pero no encontró impactos e intentó quitarse la bota, que estaba rota por encima, pero el temor no se lo permitió.

Quando llegamos a Larandia, aterrizamos y nos estaban esperando todo el mundo, el equipo de rescate, soldados de nuestra compañía de rescate del Ejército y los del Plan Colombia que también tenían gente especializada. Ellos, al llegar, lo primero que hacen es quitarme la bota. Cuando me quitan la bota, efectivamente, tenía destruido el dedo pequeño del pie derecho, totalmente destruido del impacto. Y me dijeron: "No se mire, tranquilo, ¿le está doliendo?". Y les dije: "Sí, me está doliendo". A mi coronel Jiménez, que estaba por acá, él era capitán y me dijo: "¿Qué? ¿Le está doliendo?". Y le dije: "Sí, las botas están nuevas". Fue como un momento chistoso. (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

Posteriormente, lo trasladaron a Florencia para recibir atención médica de nivel más especializado. Pero, como lo narra él, infortunadamente, no fue atendido de manera inmediata, sino que lo trataron como un paciente con una enfermedad común y tuvo que esperar atención médica por urgencias aproximadamente una hora. Hasta que finalmente lo atendió el médico. Luego de que le sacaran una radiografía, el resultado no fue bueno y lo remitieron de inmediato con el ortopedista que demoró también en atenderlo. Infortunadamente, como él mismo narra, el profesional le dice que no fue nada grave, que le hagan unos puntos y lo envíen a la casa. Sin embargo, cuando lo pasan a una habitación, siguió sangrando y el dolor era intenso. Por eso decidí pedir traslado al Hospital Militar de Bogotá. Durante el traslado de Florencia a Bogotá, pensaba cómo comunicarles a sus familiares, su mayor preocupación era Diana, su esposa, a quien pensó decirle que se había fracturado jugando fútbol. Pero al final, en Bogotá, les contó a sus familiares que estaba herido, pero sin gravedad. En el Hospital Militar, el médico le informó que perdía el dedo y que era necesario llevarlo a cirugía, porque los tejidos ya estaban muertos. Sin embargo, al despertar de la cirugía, aún tenía el dedo pegado con un clavo en su pie. Estuvo ocho días en el hospital hasta que hubo garantía de las curaciones y de que su sangre no estuviera contaminada por alguna sustancia en la munición. Luego de un mes, le quitaron el yeso y el clavo lo que le causó un dolor terrible, al igual que las terapias subsiguientes. Comenta que su dedo estaba ahí, pero el dolor persistía hasta que el ortopedista le hizo

un raspado y una cirugía para pegarle su dedo al otro dedo del pie. Después del proceso de recuperación, su mayor deseo era volver a volar:

Siempre dije: "En enero empiezo a volar, yo vuelvo a volar en enero". Y no señor. Volví a volar a los seis meses. Eso es con toda la recuperación. Era mucho el dolor al sentar el pie. Me colocaron una plantilla especial, pero no sirvió. Yo volví al médico y le dije: "No más, quíteme eso, por favor coronel, ya quítame ese dedo, ya no lo aguanto más, no sirve". Me dice: "No, cómo le voy a quitar el dedo, piense en su pie, en la estética, piense que si va a una piscina cómo se va a ver". Le dije: "Si usted me garantiza que eso no me va a molestar, listo, mi coronel". Me hizo un raspado, me dijo que me iba a mejorar y, efectivamente, habían quedado como esquirlas de hueso, fragmentos de hueso en el pie y eso también me estaba causando esa molestia impresionante. Me rasparon y en algo mejoró. Al final no me quitaron el dedo. Yo tengo la molestia, es el recuerdo, pero ya no es tan molesto como al principio. (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

Cuando vuelve a volar, recibió en Caucasia y pensó que todo estaba bien. Fue, relata, una comisión muy difícil, muy impactante: "Escuchaba disparos, quería hacerme chiquito, volvía a mirarme el pie, una vaina durísima" (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril). No tardó ocho días y lo enviaron a hacer curso para ascenso a mayor y narra que esa fue su terapia, poder estar con la familia, hacer el curso y dejar de volar por un tiempo. Terminó el curso y volvió al área de operaciones. Recuerda que lo enviaron a misión a Tumaco y no quiso volar al mando, porque apenas regresaba de su recuperación. Luego de esto, decidió que lo programaran como piloto al mando, no como cazador, sino como utilitario (que son los que llevan personal y material) que no apoyan el combate. Cuenta que, por un capitán, volvió a volar para acompañar misión:

Llegó mi CT Jiménez, me dijo: "¿No me va a acompañar?". Entonces dije: "Prográmenme con mi capitán Jiménez, yo ya vuelo cazador con él". El primer vuelo y preciso [...] "Karla" y empiezan a decir: "Karla, Karla". Yo empecé a decir: "No, no puede ser". Mi mayor me dice: "Todo suyo". Entonces yo quería hacerme chiquito en ese momento, puse mis pies en el blindaje y empecé a sufrir el estrés postraumático. Y el dolor del pie vuelve hasta que el capitán me dice: "Tome los controles" y yo cómo le decía que no. Me dijo: "Mire los controles". Empecé a orar y empecé otra vez a procesar eso. Y esa fue mi terapia. (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

Este hecho, como lo menciona él, lo puso a pensar en su vida y en su familia. Esta historia es una historia de la vida militar, pero enfocada en sus relaciones humanas y sociales, específicamente con su familia. De hecho, describe la experiencia de ser comandante de batallón como la mejor de su carrera militar. Sin

embargo, cuando le tocó dejar a su hija mayor en Bogotá para asumir el cargo fue algo doloroso para él. En este sentido, puede verse que la experiencia militar es gratificante, pero al sacrificar momentos y espacios con sus familias, va acompañada del dolor. Este conflicto afectivo interno puede ir más allá cuando se toma una decisión tan difícil, como es el retiro de la institución. Narra el CO Osorio que, a pesar de sentir un amor profundo por el Ejército, decidió, junto con su familia, dejar su carrera militar:

Yo ascendí el año pasado [2020], en diciembre, a grado de coronel. Y en enero, tomamos la decisión. Fue una decisión familiar porque fueron 26 años de carrera y, pues, yo estuve todo el tiempo entregado a mi carrera y mi familia, obviamente, me estaba reclamando, me estaban exigiendo que ya estuviera con ellos y que les dedicara más tiempo. (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

Durante su carrera en la Aviación ha sentido situaciones de mayor tristeza. Como se ha visto en las otras historias, la pérdida de un compañero es una de ellas. Concretamente habla de la muerte de su compañero Julio Lara a quien más ha llorado: “Yo estaba en un lugar donde llegaba la información y al enterarme lo primero que hago es gritar a Diana, le digo: ‘Mataron a Lara’ y me puse a llorar” (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril). También le dolió la muerte de un subteniente conocido como “Chomelo”, con quien forjó una gran amistad desde que llegó a la Aviación: “Fue dura la pérdida de ese muchacho siendo él un subalterno. Pero lo consideraba un amigo, fue duro y la muerte de Lara fue durísima” (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril).

Como se ha mencionado, la muerte es una forma de pensarse en la trascendencia como una dimensión humana y, más aún, cuando en la vida militar la muerte, ya sea la propia o la de sus compañeros, puede estar cerca. En estas situaciones, Dios es esa trascendencia que les permite a los militares comprender muchos de los designios que suceden en su diario vivir. En el caso del CO Osorio, su relación con Él es muy cercana. Está convencido de que cada ser humano tiene una misión en el mundo asignada por Dios y que ojalá todos lo pudieran conocer desde temprana edad. Como él mismo lo afirma:

En mi carrera todo el tiempo Él me preparó para llegar hasta este punto. Yo a veces soy mi testimonio y ese es mi testimonio. Y yo a todo mundo le digo: “Cuando nosotros creemos en Dios y de verdad le entregamos todo, de corazón lo hacemos [...] Él empezó a mostrarme cuál era el propósito, me empezó a preparar para llegar a ser comandante” [...] Entonces la relación con Dios para mí ha sido buena. Aunque yo me he apartado, he sido necio, pero igual siempre ha estado ahí, me ha jalado y me ha ayudado. (O. Brian, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

Como ya se mencionó, otras de las dimensiones humanas son la ética y la libertad. El militar de Aviación tiene un *ethos* que garantiza su propia libertad y la de los demás. Para el CO Osorio, su responsabilidad ética es contribuir a la construcción de la paz. En varias ocasiones le han propuesto irse del país, pero no lo ha querido hacer porque aún tiene la convicción de seguir aportando un grano de arena desde su quehacer profesional. En su narrativa se infiere un discurso de paz que garantiza también las libertades de las personas. Desde su misión como militar de Aviación, además de apoyar a sus compañeros, cuando apoya a las personas o la población civil lo hace pensando como una forma de contribuir a la felicidad de cada una de ellas. Esta sería su mayor expresión de libertad que cada vez que aporta a la paz y la felicidad de los colombianos, lo hace con una plena convicción y autonomía del cumplimiento de su deber.

Para finalizar, Diana, su esposa, presente durante la entrevista, describió así al CO Osorio:

Brian Osorio es un ser íntegro, apasionado por lo que hizo. Y hoy en día que está afuera, sigue amando su carrera con la misma intensidad. Es un hombre amoroso, responsable. Ha sido el papá ejemplo para sus hijas y, ante todo, es un ser especial, un alma única, siempre ha sido sabio porque sabe escuchar. Saber escuchar y saber corregir el error que estás cometiendo o que hayas cometido, esa sabiduría siempre se la he alabado. (O. Diana, comunicación personal, 2021, 20 de abril)

“En servicio por la patria, con pies firmes, juntos y en la tierra... así duela”

Teniente coronel Walter Hugo Agreda Hincapié

Para que el mal triunfe solo es necesario que los hombres buenos no hagan nada.

Edmund Burke

Esposo, padre de María Paula y de Juan David y amante de la historia militar, el TC Walter Hugo Agreda Hincapié lleva 23 años de servicio desde cuando entró como cadete. Cuando cursaba décimo grado, le llamó la atención la disciplina y la formación del entrenamiento físico en el Ejército. Estas dos razones fueron motivo suficiente para volverse militar e ingresar a la Escuela Militar. En el Batallón de Infantería N.º 13, “General Custodio García Rovira”, en Pamplona,

Norte de Santander, gracias a su trabajo en la parte operacional y administrativa, su comandante de ese entonces le preguntó si le interesaba formar parte de la Aviación del Ejército, luego de que recibiera un radiograma solicitando personal para la quinta arma. El TC Agreda respondió de inmediato: "Sí". "Le agradecí la oportunidad y le dije que sí me interesaba" (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021). Siendo candidato, se fue a Bogotá a presentar los exámenes en la Brigada 25. El ingreso a la Aviación, dice, exige un conjunto de aptitudes para desempeñar las competencias propias de todo aviador militar y de actitudes para desarrollar sus misiones de la mejor manera posible. Aptitudes y actitudes para apoyar a las tropas en tierra.

Su historia de vida muestra cómo en un militar de Aviación se evidencian claramente las dimensiones más humanas que cualquier miembro de la Fuerza Pública experimenta tanto en su vida militar, como en su vida como padre, esposo, amigo y compañero. Cuenta que como aviador militar fue herido el 15 de noviembre de 2005, siendo piloto de helicóptero UH-1N, cuando combatía contra el narcotráfico en Larandia, Caquetá. En medio de un combate y luego de hacer el *briefing* o reunión corta para verificación y toma de decisiones, recibió la autorización para despegar y dirigirse a diez millas náuticas (a siete minutos de vuelo) a la zona de combate para apoyar con dos helicópteros escoltas o cazadores. Sus compañeros...

Se encontraban en combate en la parte alta, pues, estaba el enemigo. Empiezan los intercambios de disparos y yo alcanzo a escuchar que nos disparaban con una M-60, porque uno ya conoce, más o menos, la cadencia de tiro del fusil Galil AK-47 y de la ametralladora M-60. Entonces, alcanzamos a escuchar que dentro de la maraña nos estaban disparando a los helicópteros con una M-60 y, prácticamente de inmediato, al escuchar esos disparos siento en el pie izquierdo como si me hubieran metido un batazo, con un palo en el pie, yo en ese momento me imaginé, por la adrenalina y, demás, que de pronto había tenido una falla hidráulica la aeronave y se había movido un pedal y me había levantado los pies, algo así. Pero ya, instintivamente, miro el pie izquierdo y ya se veía la sangre del impacto. Me pegó prácticamente debajo del dedo pequeño del pie izquierdo y me salió por el empeine, pues, atravesó todo el pie. (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021)

Este impacto recibido por parte del adversario le estaba ocasionando mucha pérdida de sangre. Como él mismo lo afirma, si la distancia entre la zona de combate y Larandia hubiera sido muy larga, no estaría contando esta historia o tendría que haber entrevistado a sus familiares. Tuvo que entregar los controles del helicóptero y dar toda la información sobre su estado, entre ellos, el tipo

de sangre porque “...en el lugar en el que me hirieron es complicado detener el sangrado porque uno en un helicóptero está sentado y no se puede tomar otra posición y, por gravedad, toda la sangre se va hacia los pies” (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021). Al perder tanta sangre, perdía también la conciencia. Con ayuda de los artilleros, que eran soldados profesionales, lograron finalmente llegar a Larandia. Allí, cuenta, su reacción inmediata fue salir del helicóptero, pero sus piernas ya no le respondían y cayó al suelo, desmayado.

Posteriormente, lo subieron a una Hammer para trasladarlo al servicio médico. Durante el traslado le quitaron la bota izquierda para ver la gravedad de la herida y “sale la bota izquierda, sale la media y en la bota iba el dedo pequeño que se me desprendió. [...] yo podía ver un hueco en la mitad del pie, de un lado al otro (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021). Cuando la médica lo revisó, le dijo que necesitaba atención pronta, de lo contrario, podía perder su pie izquierdo. Rápidamente lo trasladaron a Florencia, Caquetá, le tomaron la radiografía y vieron que había perdido los tendones del segundo, tercero y quinto metatarso y fractura conminuta [hueso que se fractura en dos o más fragmentos] del tercero y quinto.

La cirugía era urgente y el ortopedista era de mano y no de pie. La situación se complicó aún más porque no había un especialista de pie, así que dio el consentimiento para que fuera intervenido por un especialista de mano, pues era tomar ese riesgo o perder todo el pie. Fueron más de ocho horas de cirugía. Al despertar de la anestesia, observó que sus dedos no le respondían. Pidió que le llamaran al médico para preguntarle sobre su estado. Su mayor preocupación, además de la integridad de su cuerpo, era si podía volver a volar. Entonces, le hizo la pregunta: “¿Puedo volver a volar? A lo que el galeno respondió:

“Pues, volar no sé. Usted primero tiene que volver a aprender a caminar. Volver a volar no sé porque, como le digo, yo no soy cirujano de pie, así que no sé todavía bien. Cuando se recupere del todo, toca que le hagan exámenes y eso se demora bastante tiempo y va a ser doloroso. Tiene que aprender a volver a caminar”. Me dijo: “Muy seguramente usted va a quedar cojo, porque el punto de apoyo del pie está afectado”. Pero me dijo: “Lamentablemente, el soporte de abajo del dedo pequeño no tiene, perdió ese hueso. Tiene que hacer una muy buena recuperación para que no se note tanto que usted va a quedar cojeando toda su vida”. En ese momento yo dije como decimos en Aviación “me acabó de derribar”. (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021)

Con ese concepto médico tan difícil de asumir porque, además de afectar su corporeidad, afectaba su esencia de militar de Aviación, empezó su proceso de

recuperación con las doloras terapias que tomaron hasta seis meses para poder volver a caminar, adaptarse al trabajo primero con muletas y luego con bastón. Y para volver a la actividad física como trotar y formar, pasó un año con una funcionalidad del pie de un sesenta por ciento. A pesar de las dificultades para desarrollar este tipo de actividades, nunca puso como pretexto su limitación del pie y las recomendaciones de la junta médica para dejar de cumplir con su deber militar. A pesar de su mejoría, dice que hoy recuerda esa experiencia: "Lo recuerdo todos los días. Me levanto y ya empieza a doler. Y ahí se acuerda uno de toda la historia" (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021).

Las secuelas de este hecho no han sido alentadoras. Según la junta médica, le quedó alrededor del treinta por ciento de incapacidad laboral, pese a que, como él mismo afirma, pudo demostrar que aún podía seguir volando, porque aún quería hacerlo. Es su pasión. "Recuperarse de estos traumas no es fácil. La mejor terapia es que pase el tiempo porque todo eso es complicado y complejo. Pero, bueno, hay gente que le ha tocado en el Ejército asumir heridas peores que la mía" (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021). Y ahí sigue en la lucha. Otra de las secuelas es el dolor diario cada vez que camina, hace ejercicio o se mantiene en pie durante un tiempo prolongado. Además, ya le está afectando el pie derecho porque, inconscientemente, el cuerpo lleva su balance y peso hacia ese extremo y se ha ido desgastando. Entonces, se descompensó el cuerpo y por eso debe seguir haciendo terapias y de por vida.

Luego de su recuperación, realizó su primer vuelo operacional que lo catalogó como complicado, porque allí "Se le vienen a usted recuerdos, porque uno no es de acero" (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021). Esta expresión del TC Agreda pone de manifiesto esa desnudez del militar que, en medio de lo que significa dar la vida por los demás, cuando está al servicio de los colombianos, muestra la fragilidad de la vida humana. En otras palabras, la vida "es apenas un suspiro":

En las mismas circunstancias había nuevamente tropas en contacto, en combate. Se hizo el apoyo a las tropas. Me entró un vacío en el pecho, la cara se le pone a uno más pálida de lo normal por la reacción del cuerpo, pero, pues, el estrés postraumático solo se cura con el tiempo. A medida que va pasando el tiempo, uno empieza a controlar nuevamente la situación. Sin embargo, uno se acuerda. Eso no se olvida totalmente. (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021)

Esta experiencia en la Aviación en que la vida y su corporeidad han sido afectadas le evoca bellas anécdotas, entre ellas, seguramente las más significativas, salvar vidas y atender heridos. Sin embargo, narra una en especial: haber salvado

a un niño que había nacido prematuro en el hospital de San José del Guaviare y necesitaba atención médica especializada en Villavicencio. Con factores en contra, el TC Agreda los traslada por aire y el niño, finalmente, sobrevive. “Las anécdotas bonitas son esas, cuando usted entra y saca heridos, salva vidas. Duro es cuando usted saca cinco heridos y entrega cuatro heridos y un muerto. Se muere uno en la aeronave, eso ya no es tan bonito” (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021). La afectividad, una de las dimensiones humanas, de la vida del militar de aviación tiene dos caras: la alegría de salvar vidas y la tristeza al ver morir soldados y civiles cuando van por su rescate.

En esta parte de la afectividad también están las angustias, miedos y anhelos. Su mayor angustia y miedo es no volver a ver a su familia después de realizar una operación de mayor riesgo y amenaza para él. Estas circunstancias le han permitido tener una relación cercana con Dios como un elemento de su trascendencia humana. No es católico o cristiano muy devoto, disciplinado con el culto y consagrado, aunque admira mucho a quienes sí lo son. Los límites humanos no son los límites de Dios. Ante las limitaciones humanas en todas sus dimensiones, Dios ha sido un ser trascendente que permite darle sentido a lo que no lo tiene. Por eso, cuenta, siempre ha llevado una Biblia y antes de una operación realiza una oración y convoca a quienes, voluntariamente, también lo desean hacer. Desde su experiencia en la Aviación militar dice que

En esta profesión soy muy creyente en Dios, aunque usted no sea cristiano, católico, musulmán, etc. En lo que usted crea, tiene que ser muy pegado a Él porque algunas cosas no se resuelven sabiendo aerodinámica, algunas cosas que no se resuelven sabiendo de aeromédicos, algunas cosas no se resuelven conociendo los límites, las emergencias, las turbinas de los helicópteros. Algunas cosas uno solo le da la explicación de que son milagros que pasan. (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021)

Finalmente, su compromiso ético como militar de la Aviación es ayudar a construir la paz en Colombia: “Para las futuras generaciones, para sus hijos, para sus padres [...] trabajar donde uno esté para hacer cumplir la Constitución, las leyes de este país y algún día tengamos un país que esté con un territorio 100% de paz” (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021). De una manera u otra, este sueño es compatible con el trabajo que constantemente hace desde el Ejército para contribuir a la felicidad de los colombianos:

De manera general, a los colombianos siempre doy el cien por ciento de mí cuando salgo a operaciones y me destaco allá en el área de operaciones. Hago mi mayor esfuerzo junto con mi tripulación por cumplir la intención del comandante del área

donde yo me encuentre destacado, apoyando a las tropas, apoyando a la población civil, haciendo todo tipo de movimiento y tareas que estén acordes con nuestra doctrina y que sean autorizados para llegar a ese objetivo institucional. (A. Walter, comunicación personal, 27 de abril de 2021)

Su compromiso institucional es su compromiso con la patria, con la paz y una contribución para la felicidad de los colombianos.

En honor a los héroes anónimos del conflicto armado colombiano

Teniente coronel Israel Patiño Sánchez

Ingresar a la vida militar no fue una decisión difícil. Fue de condiciones y necesidades. Las condiciones fueron dadas por las circunstanciadas que vivió su núcleo familiar. Su padre era agricultor, cultivaba arroz en Fundación y le iba muy bien. Estaba muy bien acomodado, no tenía necesidades. Pero, durante los años 1990, uno de los cultivos se afectó por el fenómeno de La Niña y perdió absolutamente todo. Lo único con que contaba era con una casa hipotecada.

Mi hermana se encontraba estudiando en Bogotá en el Externado. Entonces, pues tú entenderás que una persona de pueblo... tener a su hija estudiando en esta universidad, en Bogotá, lejos y llega esta situación, fue muy complicado. Pues él (mi padre) hizo todo lo posible para mantenerla estudiando, pero nosotros quedamos en una condición bastante difícil en mi pueblo. Y ahí es cuando yo termino mi colegio, y lo primero que le digo a mi mamá es: "No se preocupen por mí, yo me regalo, presto servicio militar, y ese año no tienen que preocuparse ni por mi comida ni por mi vestido, porque yo voy a estar en el Ejército. (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo)

Con la necesidad de sobrevivir a estas adversidades económicas, con tan solo diecisiete años y con la bendición de sus padres, fue a prestar el servicio militar. Asegura que siempre le había gustado la milicia y estando allí reafirmó su gusto y le fue muy bien. Hacía las cosas conscientemente y esto lo hizo destacar entre sus compañeros soldados. Luego, narra, llegó una comisión de la Escuela Militar en busca de soldados que quisieran seguir la carrera militar y se presentó. Él dice que contó con tan buena suerte que: "Los comandantes del batallón y el comandante de compañía me apoyaron y me dijeron: 'Este pelado se destaca del resto'. Y entré con media beca" (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo).

Inmediatamente llamó a su familia. Su padre se negó porque quería que su hijo fuera agricultor. Su madre, por el contrario, lo apoyó. Ellos no tenían cómo pagar la otra parte que faltaba e hicieron rifas y como pudieron recogieron el dinero y entró a la Escuela Militar. Ya en la escuela, volvió a destacarse entre sus compañeros cadetes y se ganó la beca completa. Su promedio era de 4,5 y no podía darse el lujo de perder ninguna materia. Su familia solo pagaba alrededor de 300 mil pesos por semestre, valor que podían soportar. Con amor, mantuvo sus notas y su cupo en la institución.

Ha volado UH-1N desde 2002 hasta finales de 2018 de forma operacional. A sus cuarenta años, se encuentra como orgánico de la Escuela Superior de Guerra, asumiendo el cargo de director del Centro de Estudios Estratégicos de Seguridad y Defensa Nacional (CSEDN). Inició siendo del arma de Artillería cuando salió de la Escuela y fue enviado a la unidad del Palacé en Buga, Valle del Cauca. La historia del TC Patiño no es aislada de la historia del país. En esa época hubo dos planes: el plan Diez mil y el Fortaleza. El Fortaleza, al que perteneció el TC Patiño, consistía en adelantar a oficiales y suboficiales para que su proceso en la Escuela fuera más rápido. Por lo tanto, no cursó cuatro años, sino tres y medio. Colombia se encontraba en un proceso complicado. Acababan de suceder los eventos de la zona de distensión en El Caguán y de ahí la necesidad de los dos planes para tener mayor capacidad de hombres, tanto en la rama de soldados profesionales, como de oficiales y suboficiales:

Entonces, yo era un subteniente del Plan Fortaleza de tres años y medio recibiendo un pelotón de soldados regulares que se acababan de convertir en soldados profesionales con muy poco entrenamiento. O sea, fue una cosa, un experimento que hizo el Ejército que, a Dios gracias, en su gran mayoría fue un éxito. Yo asumí este pelotón y me empezaron a mandar a una serie de misiones de control de área, y en una de las tantas misiones me dejaron en una operación donde estaba con otras unidades del Valle del Cauca, buscando a los diputados, a los doce diputados que para esa época habían sido secuestrados. Entonces, estábamos haciendo el cierre y buscándolos, y en una de esas nos encontramos con un campamento de la guerrilla de las FARC. No recuerdo en este momento cuál frente. Nos fue muy bien en esa operación dando un resultado positivo. (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo)

Considera que estos éxitos en operaciones y su compromiso con la institución lo encaminaron hacia el arma de Aviación. En el batallón había una comisión del Ministerio de Defensa, del Ejército, medios de comunicación y los felicitaron. Los condecoraron: "Y a mí, por haber sido como la punta de lanza de eso,

me dieron la oportunidad, me enviaron para hacer diferentes cursos, entre esos como candidato para hacer pruebas de Aviación, y ahí fue cuando hice mis pruebas" (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo).

Estas operaciones no tardaron más de dos meses y estaba recientemente ascendido a subteniente, lo que también lo favoreció para presentarse al arma de Aviación: "Ese también fue el otro *boom*, un subteniente de mes y medio da ese resultado operacional, fue muy bueno. Entonces, digamos que conté con 'suerte', estaba donde era, el día que era y con quien era" (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo).

Lo más importante para pertenecer a la Aviación, considera, más que ser capaz intelectualmente porque todos son capaces con un poco más de estudio, de disciplina e incluso sacrificio, para él lo más relevante es la voluntad. Las ganas de querer ayudar a quienes se encuentran en tierra, porque cuando se ha pertenecido a tropas en tierra es que se valora aún más la Aviación. Porque dice él que estando en el área, se sabe lo que es aguantar hambre, lo qué es no tener víveres, qué es tener un herido o un muerto, tener que cargar o aguantar muchas inclemencias:

Y cuando tú vives eso y te dan una misión de vuelo, y te dicen: "Tienes que hacer esto" con operaciones tan complicadas, no son imposibles, pero es muy complicado. Esa voluntad y esas ganas de querer apoyar a su misma tropa es lo que más debe imperar en un aviador, independientemente de si es supremamente inteligente, si es una persona supremamente hábil, si tiene destreza en el manejo del equipo que es muy importante. No lo aparto, pero lo más importante es el corazón. (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo)

Es la razón, la condición que les permite conocer las circunstancias y estar en las mismas condiciones. Los hace ser racionales e inteligentes en el momento de actuar frente a una operación y a las misiones que llevan a cabo durante su carrera en esta arma. Su historia frente a hechos que marcan su trasegar en la Aviación comenzó en el Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación N.º. 4 (BMMA 4), en Villavicencio, en el transcurso de una operación cerca de la base petrolera Campo Rubiales. Allí, junto con sus compañeros, los asignaron para hacer un asalto aéreo. La misión de la aeronave del TC Patiño era prestarle apoyo al pelotón Delta (02 UH-60L). Llegaron al punto, ingresaron a la aeronave e inmediatamente fueron atacados:

Entramos, el vuelo a bajo nivel, a una velocidad alrededor de unos cien nudos para evitar que nos impactaran y llegando sobre el punto, no alcanzamos a ver cuándo empezaron a disparar. ¿Qué pasó en la cabina en ese momento? Los controles los

Llevaba mi CT Moreno y yo me encontraba tratando de tener comunicación con los helicópteros que vienen atrás, tratando de conectarme, cambiando de frecuencias para informar que habíamos llegado al punto. En ese momento que estoy levantando la cabeza siento que el helicóptero empieza a moverse de lado a lado. Se movió bastante fuerte. A esa velocidad los movimientos así son muy bruscos. Escuché inmediatamente al suboficial Melo disparar una ametralladora GAU 17, que es el arma con la que equipamos nuestras aeronaves para hacer la misión de seguridad. Cuando él empieza a disparar, levanto mi mirada y veo el movimiento, eso fue casi instantáneo, movimiento, disparo. Yo levanto la cabeza, cuando volteó, mi capitán estaba contra la silla. Nadie tenía los controles de la aeronave en ese momento. Alcanzamos casi los cincuenta pies, diría que menos, unos diez o veinte pies sobre la copa de los árboles más alta, casi nos chocamos. (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo)

La reacción inmediata del TC Patiño fue sacar el helicóptero a vuelo y da la orden de no detener el ataque porque era la forma de evitar que les siguieran disparando. Con la maniobra, lograron salir de la zona e informaron que tenían un piloto herido y cambió completamente la misión. La prioridad era proteger la vida del piloto y las aeronaves que acompañaban la misión de inmediato salieron detrás escoltando a la que llevaba el herido. Aproximadamente tardó treinta minutos retornando a Campo Rubiales. Mientras tanto, en esa tensa calma rumbo a Rubiales, como lo narra el TC Patiño,

El tripulante, el suboficial Melo, sacó el botiquín y se trató de acomodar. Ahí, en medio de las dos sillas, trató de prestarle primeros auxilios, cortarle la manga del overol. Ahí se veía la sangre. Digamos que no le destrozó el brazo porque fue de rebote. La fuerza del impacto pegó a la placa de blindaje y llegó con el rebote hasta el brazo, ahí fue que resultó herido. Y por su masa corporal el disparo quedó en la carne, no alcanzó a llegar al hueso, eso fue lo que le comentaba el médico, que él estuvo de buenas por su textura. Y aparte que la ojiva venía ya sin velocidad o sin la misma fuerza del disparo, digamos, alcanzó como a frenar un poco y no alcanzó a afectar más. (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo)

En Campo Rubiales, lo atendieron los médicos y de inmediato fue trasladado en avión para Bogotá al Hospital Militar. Aunque la corporeidad del TC Patiño no se vio afectada, afirma que el hecho cambió su forma de ver las operaciones y la manera de comportarse, puesto que él se consideraba un piloto al mando audaz, estaba soltero y no tenía hijos y tomaba las cosas de una manera muy acelerada tal como lo dicen sus propias palabras:

Algo más de ímpetu: "¿Qué hay que hacer? ¿Adónde hay que meterse?" Me iba de cabeza, me metía adonde fuera, como decimos los cazadores: "Donde sea, cómo

sea y sobre lo que sea". Y bueno, era así y cumplía una misión. Que tocaba quedarse un turno o dos, decía: "Pues qué carajos, nos quedamos los dos turnos", porque no me importaba. Ya después de eso, ya viendo que él tenía un hijo. Fueron muchas cosas que me llegaron y me dije: "Bueno, ¿yo a quién hubiera dejado?". Hubiera dejado a mi mamá y a mis hermanas, pero el impacto familiar hubiera sido igual de grave. Entonces, digamos, que ya después de eso, fui más consciente. Ya cuando tocaba hacer un asalto aéreo pedía más información: "¿Cuántos son? ¿De verdad están ahí? ¿Cuántos vamos? Yo no voy solo, tengo que ir con otro, vea lo que pasó". La experiencia me dictaba para poder hablar y decir: "Qué pena, mi coronel; qué pena, mi general; hay que analizar esto" así me miraran feo, pero ya uno madura en esa parte. Porque no voy a poner en riesgo solamente mi vida, sino también la vida de los que van en la aeronave, porque como piloto al mando se responde por todos los que van ahí atrás y por los que están en la otra aeronave (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo).

Esta experiencia marcó la vida en la Aviación del TC Patiño, porque le enseñó a razonar cuando de decisiones se trataba, sin dejar de lado el valor, la valentía y las ganas por hacer las cosas bien. Este valor y este ímpetu lo llevaron a pensar el mundo de la Aviación de una manera diferente.

Aunque estos soldados aman su profesión, no siempre logran cumplir con los objetivos. El TC Patiño relata que ha llorado en vuelo dos veces. La primera, en la Macarena, aún no era piloto al mando, los llamaron a las dos de la mañana para sacar a un soldado herido. Asegura que fue la primera y única vez que había reaccionado tan rápido. Estaban relativamente cerca, aproximadamente a veinte minutos de vuelo, pero las condiciones de tiempo y lugar eran terribles. Como pudieron, llegaron a sacar al soldado herido: lamentablemente, falleció en el vuelo.

Yo he sacado a muchos heridos y nunca se me había muerto uno, es más, ese es el único que se ha muerto. Sentí frustración de no poder hacer nada y eso es complicado, pues, digamos que, por ser el primer y único muerto en un vuelo, me frustró mucho no poder salvarle la vida o, por lo menos, entregarlo vivo. Porque uno como piloto no puedo hacer nada más que transportarlo, pero entregarlo vivo y que los médicos hagan lo que tengan que hacer y que mi Diosito meta las manos porque no podemos hacer más. (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo)

Todo el esfuerzo y celeridad que tuvo para llegar no fue suficiente para salvar la vida del soldado. Y la segunda vez que ha derramado lágrimas y sentido una profunda tristeza fue en Cumaribo, Vichada, mientras protegía un área petrolera. Hicieron despegue en medio de condiciones meteorológicas muy malas, porque la guerrilla estaba tratando de tomarse una base y reaccionaron, pero en la reacción se instrumentaron (se quedaron absolutamente bloqueados de toda línea

visual del helicóptero, este se baja y deben pasar automáticamente a los instrumentos de vuelo para de esta manera tomar control de la aeronave) y ocurre algo inesperado:

Era de noche, estábamos con los visores instrumentados, la guerrilla tratando de tomarse la base donde estábamos, Cumaribo, Vichada. Y en ese momento yo perdí el control de la aeronave, lo que se llaman en aviación una 'desorientación espacial' en esas desorientaciones espaciales, (explicación: tú crees que es así, pero estás realmente así, pero tú juras que estás así). Entonces, yo la tuve. Mi tripulación lo notó. Obviamente supo que estaba desorientado, estábamos entrando en una condición de vuelo peligroso, pero yo de la tensión, de los nervios y de mil cosas que le pasan a uno por la cabeza, no soltaba los controles. Y el helicóptero estaba tomando esa posición, iba así (explicación). El problema es que llegó un punto en donde ya la aeronave aerodinámicamente no se podía sostener y se va a caer y, obviamente, eso es muerte instantánea, porque no queda ni el chiste. El otro piloto, el CT Prieto empezó a gritarme. Yo no lo escuchaba de lo desorientado y de lo tensionado que estaba, o sea, terrible. Me gritaba: "Suéltelo, suéltelo, suéltelo", y yo hacía más fuerza. El tipo era más grande que yo y no me podía soltar. Era tanta la fuerza que hacía que no podía soltarme. Al final, el tripulante que estaba atrás, el Sargento Posada, me mete como tres puños en el brazo y en la cabeza, pero puños durísimos que yo al final reacciono. Él rescata la aeronave y nos tocó irnos para otro sitio para poder aterrizar. Cuando terminamos el vuelo, yo me fui callado y faltando cinco minutos para aterrizar, empiezo a llorar, porque me pude haber matado y pude haberlos matado, yo era el responsable. Y gracias a Dios, el helicóptero no sufrió ningún daño, para nada, pero la condición de la tripulación fue terrible. Y me embargó una tristeza muy fea, porque por culpa mía pude haber destruido cuatro hogares. Fue fortísimo cuando aterrizamos. Yo les pedí perdón, les ofrecí disculpas; nos abrazamos y lloramos todos. Fue traumático para los cuatro, pero yo que era el responsable, era el que más sentía sentimiento de culpa sin haberlos matado, sin haber matado a nadie, pero pude haber estado a unos segundos. Entonces, digamos, que han sido los dos puntos más tristes que he tenido en mi vida como piloto. (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo)

Otra de las dimensiones humanas corresponde a la trascendencia y, como hemos visto, cada uno de los soldados la asume desde una postura diferente. Para el TC Patiño, su relación con Dios es muy buena. Hablan de vez en cuando, es católico y respetuoso de todas las religiones. Asegura que es el "típico no profesante", no asiste a misa cada ocho días y tampoco se confiesa seguido y asegura que es consciente de que por estar en unión libre con su pareja se encuentra en pecado y, por lo tanto, no puede comulgar hasta que esté a paz y salvo con el sacramento. Aun así, tiene una relación con Dios. En ocasiones lo olvida y

vuelve a recordarlo. Y, sobre todo, agradece absolutamente todo y en el lugar en el que se encuentra.

A propósito de su relación con Dios y de la dimensión de la sociabilidad, él comparte su vida con Jenny Marcela Morales y tiene tres hijos. El mayor tiene ocho años, le sigue una niña de cuatro y un bebé de ocho meses de nacido. Sueña con tener vida y familia, es decir, quiere que sus hijos lo reconozcan como papá y no que sus hijos, como lo afirma, le digan "ese señor que está camuflado, es mi papá". No quiere que su vida familiar se destruya por solamente dedicarle tiempo a su trabajo. Él quiere que sus hijos vean a un padre, una guía y como su orientador, no a un militar. Otra de las cosas que anhela es estar con su pareja y gozar de tranquilidad, ya sea en una ciudad, una finca o la playa, sin tener problemas jurídicos o administrativos: "La tranquilidad no tiene precio, así no tengamos mucha plata, pero sí tranquilidad. Mi sueño es sacar a mis hijos adelante y esta tranquilidad es no deberle nada a nadie y haber hecho las cosas bien" (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo).

A propósito de esta narrativa, muchas veces el soldado tiene espacios para pensar sobre la soledad. En el caso del TC Patiño, la soledad le ha ayudado a tener espacios de reflexión para organizar y proyectar su vida. Es, simplemente, pensar en uno y, en su caso, a veces ni siquiera en Dios. Sin embargo, cuando se tiene la familia o ya se tienen hijos, cambia esta percepción completamente porque se piensa en el otro (esposa e hijos) y esa soledad termina "aquejándolo" porque ya depende del amor mutuo.

Finalmente, en el ámbito ético como militar de Aviación, considera que su mayor aporte para Colombia ha sido su vida, su sacrificio y, sobre todo, la entrega hacia el soldado. Recalca una frase aprendida del CO Carrero: "En honor a los héroes anónimos del conflicto armado colombiano" y él considera que es un héroe anónimo. Su aporte desde la Aviación es garantizarle al soldado la seguridad, pero, también, a la población para que tenga "por lo menos una paz tenue o una paz sólida, dependiendo del sitio (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo). Sus acciones, a pesar de ser invisibles según él, siempre han reflejado su labor de manera honesta contribuyendo a la felicidad de los colombianos.

En mi vida, en lo particular, apoyé muchísimas inundaciones, muchísimas catástrofes y terremotos. Mejor dicho, fueron más las misiones apoyando a la población civil y gubernamentales que las operativas. Saqué muchas personas heridas del Chocó. Heridos por arma de fuego por acción de la guerrilla a civiles que no tenía nada que ver con el conflicto. Saqué gente, niños que han caído en minas antipersonales. También población en vulnerabilidad cuando se desembocó el río

Putumayo y el río Cauca. Entonces, toda esa gente que se inundó, nosotros apoyamos sacándolos o llevando víveres. O, simplemente, cuando me tocó apoyar a los niños de Fundación que se quemaron, que son de mi pueblo, también, estuve ahí para llevarlos a Santa Marta a ver si se podían salvar. Fue muy complicado. Digamos que todo eso, todo eso quizá nos causa felicidad, pero a la población sí le queda la sensación de: “Mi Ejército me ayudó en sus helicópteros”. (P. Israel, comunicación personal, 2021, 20 de mayo)

“Una herida en la rodilla debilita y arrebatata la profesión”

Teniente coronel Elber Mosquera Buendía

Su vida militar comenzó en Garzón, Huila. Es oriundo de Cali y, por la situación de orden público en su ciudad natal, decidió irse a vivir allí. En Huila, Anselmo Castro, amigo de la familia que fue teniente del Ejército, le insinuó que entrara a la Escuela Militar. Le contó todo lo que había vivido como oficial y la importancia de elegir y tener una buena carrera. Esas palabras quedaron rondando en la cabeza del joven Elber, e inició el proceso para ingresar a la Escuela Militar donde fue aceptado el 20 de enero de 1995.

Hoy, el TC Mosquera goza del uso del buen retiro. Se radicó en Cali, donde vive con su esposa, Rosa Amalia Silva. Tuvo dos hijos: Julián Andrés, de quince años, y Emanuel Mosquera, de cinco. Considera que la situación con la familia puede ser compleja pero manejable, siempre y cuando haya sinceridad. Decirles cómo es la situación y prepararlos para afrontar cualquier contingencia de la mejor manera. No obstante, esta preparación debe ir acompañada del convencimiento de que ser militar no es como cualquier otra profesión, pues trae situaciones que irrumpen en la cotidianidad:

Por lo menos, cuando había situaciones que estábamos en la casa ya para acostarnos y, preciso una llamada, que toca salir, que toca, lo estamos esperando acá. Y usted a esa hora a arreglar la maleta, a la hora que fuera ir a empezar a planear una misión y, por lo menos, yo creo que para los niños es más complicado porque nosotros estábamos en esa época bien compleja, estábamos hasta 30, 35, 40 días en operaciones y en casa 4 o 5 días y posteriormente otra vez volver a operaciones. No tenía uno de pronto la posibilidad de ver crecer sus hijos como a cualquier persona le gustaría, ver cuándo se le caen los dientes, cuándo llega con una buena calificación del colegio. Entonces, es un poco complejo no poder compartir momentos que son importantes para ellos, importantes para uno. Pero para eso está

la preparación psicológica y el convencimiento, porque es que no podemos hablar de un militar si no está convencido, porque una persona que no esté convencida de que lo que está haciendo, no es lo correcto, pues, obviamente, va a llevar a que la familia no esté convencida. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril)

Esa convicción de la que habla el TC Mosquera va más allá y es poder hacer que su familia se sienta orgullosa de tener un familiar militar y, en su efecto, de la institución que les ha dado, como él expresa, todo. En otras palabras, es que la familia también esté comprometida y convencida de lo que hace el TC Mosquera por su país y el Ejército. Y aunque tiene amor por su institución, siente que si uno de sus hijos, que aún son menores de edad, quisiera la misma vida que él, cree que no lo exhortaría para hacerlo, puesto que las condiciones han cambiado y debe haber mayor convencimiento, porque la sociedad ha hecho cambiar la postura frente al militar.

Desafortunadamente, nuestra sociedad está tan llena de mentiras que los jóvenes hoy en día de pronto tienen un concepto diferente. Usted habla con un joven y el joven piensa que el Ejército es una parte donde le van a pegar todo el día, que es una parte donde violan los derechos humanos porque eso es lo que les están explicando a ellos en el colegio los profesores. Muchos profesores dentro de su campaña de transbordo ideológico les dicen a ellos que el Ejército es lo peor, es violador de los derechos humanos, que los falsos positivos. Por esto mucha gente trata de cogerle miedo, digámoslo así, al Ejército. En estos días yo estaba con mis niños en la Biblioteca Departamental, en el Museo de Ciencias Naturales... Aquí hay como un museo en Cali, y resulta que el tipo que estaba dando la explicación decía que había unos fragmentos que habían encontrado cerca de la plaza de Caicedo en Cali y que habían tenido que frenar una excavación cuando estaban haciendo unos hallazgos arqueológicos porque había huesos y restos de humanos. Y el tipo remata ahí con puntada diciendo que tocaba investigar porque ahí cerca había un batallón. Estaba tratando de unir restos de huesos humanos, que esos restos tienen más de doscientos años, con un batallón de... Porque eso era precolombino. Lo que él estaba hablando era precolombino y lo relacionaba con el Ejército porque había un batallón cerca del lugar. Y que de pronto tenían que investigar, porque de pronto era un falso positivo o algo así. Imagínese un funcionario del museo diciendo eso, los jóvenes, obviamente, hoy en día es muy difícil que una persona esté convencida de decir "No, yo entro al Ejército porque yo quiero ayudar, quiero aportar, quiero volverme un profesional de las armas, estoy convencido de que voy a pelear contra algo que sé que está mal". Pero si lo hicieran, si decidieran hacerlo, los apoyaría ciento por ciento. Mejor dicho, si me dijeran ya "desde ya empiezo el entrenamiento", desde ahora empiezo a entrenarlos, a convencerlos porque eso es de convencimiento. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril)

Aunque muchos quisieran pertenecer al arma de Aviación, en el caso del TC Mosquera, sentía que no podía elevar sus expectativas porque no era fácil ingresar. Asegura que era un momento crucial dentro del conflicto interno armado que ha vivido el país. Se encontraba en el Batallón de Contraguerrilla N.º 9, Los Panches, en Huila, al cual llegaron unas solicitudes para que candidatos iniciaran el proceso de incorporación a la quinta arma. Asegura él, se presentaron aproximadamente ochenta candidatos y de este número finalmente quedaron treinta y era tan fuerte el proceso (en la Brigada de Aviación, aún no era la división de Aviación) que de esos treinta solo saldrían seis que llegarían a Bogotá.

En la Brigada terminaban el proceso de selección, pues yo al principio nunca creí que iba a ser elegido. Sin embargo, hice todo el proceso y al final fuimos escogidos en Bogotá y de ese personal que fue escogido salieron varios grupos. Unos para hacer curso en la Policía Nacional y otros para hacer curso en Estados Unidos; otros para hacer curso en la Escuela Civil de Aviación aquí en Colombia y otros para la Fuerza Aérea, yo fui seleccionado para el personal que hizo el curso con la Fuerza Aérea Colombiana en Melgar. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril)

Años después de su ingreso y estando activo en operaciones, es convocado para una misión de las Unidades de Fuerzas Especiales. No sabían nada del desarrollo de la operación. Se encontraba en Popayán volando operacionalmente en fase de instrucción con un piloto que debía calificar para ser nombrado piloto al mando. Estaba enterado de que, en Palmira, Valle, había cuatro helicópteros en el desarrollo de una operación en la cordillera central, pero lo demás era secreto. Ese día, en la mañana, le dieron la orden de proceder a Popayán porque una de las aeronaves había tenido un problema mecánico y debía reemplazarla. Se hizo el planeamiento, la orientación, se recomendó hacerla de noche con NVG (lentes de visión nocturna). Pero por la premura se debió hacer inmediatamente. No hubo apoyo en el área por parte del Arpía de la FAC por las condiciones meteorológicas. Había un cazador del Ejército y tampoco pudo brindarles la función de escolta. Aun así, entraron al cañón luego de haber recibido la orden. Con los puntos claros hicieron el desembarco y establecieron las posibles vías de escape en caso de alguna contingencia. Sin embargo, hubo algo que no se tuvo previsto y era que dos helicópteros que iban en la misión harían el descenso por rapel (maniobra en la que los soldados descienden por cuerdas) y la zona que les había mostrado inteligencia por fotos no correspondía. Solo había una carretera de lado y lado, y los soldados no podían desembarcar en una zona verde, sino que debían hacerlo sobre la carretera porque el área estaba minada, y esto dificultó

la maniobra, razón por la cual tarda más de veinte minutos el desembarco e, infortunadamente, quedaron vulnerables. Las condiciones meteorológicas se deterioran, no tenían cómo volar hacia arriba, tenían que despegar muy pegados al terreno y les estaban disparando desde varios ángulos.

El helicóptero del TC Mosquera fue el último en despegar y ve a lo lejos un matorral desde donde les empiezan a disparar, pero no pudieron responder al ataque porque ese matorral estaba alrededor de seis metros de aproximación a población civil. Estaba cerca de unos niños que jugaban fútbol. No llevaban mucho disparando los adversarios cuando el TC Mosquera sintió un quemón en la rodilla: lo habían impactado. De inmediato, el otro piloto asume el mando de la aeronave.

De manera muy profesional, el otro piloto, el CT Martínez, tomó el control, pero con la ayuda de él realizan maniobras en pleno combate y con su pie izquierdo herido con el fin de alejarse del adversario y dirigirse hacia el VOR del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón para poder aterrizar. Cuando empiezan a volar hacia Miranda, Cauca, donde estaba el puesto de mando de una fuerza de tarea en el momento de ponerse el apósito se dio cuenta el TC Mosquera que la herida era muy grave: "Me empecé como a asustar porque no me había visto la rodilla tan fracturada y tan fea y el pie pues no me respondía" (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril). Después de varias complicaciones en términos logísticos, logra llegar a la clínica Valle del Lili en Cali.

Llegamos a la Clínica Valle del Lili. Ahí me realizaron los procedimientos. El diagnóstico fue un proyectil de 7-62 que me fracturó el platillo tibial y se alojó en la rodilla... Aún hoy día lo tengo porque nunca, ninguna de las cirugías, me han hecho seis cirugías, se pudo retirar completamente la ojiva. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril)

El TC Mosquera considera que, ante este tipo de situaciones, especialmente durante el proceso de recuperación, llegan a feliz término porque los militares están preparados psicológicamente desde los diferentes cursos de combate como el de Lanceros. Tener consciencia de los riesgos que se asumen en la vida militar es una forma de estar dispuestos a asumir este tipo de situaciones adversas que son una amenaza para la vida y su corporeidad. Comenta el TC que no era la primera vez que le habían impactado. En una operación en el Departamento del Guaviare recibió un impacto que le rozó el casco a la altura de su frente, en la parte superior izquierda. A pesar de esa preparación que puedan tener psicológicamente, la familia siempre será una preocupación:

Nosotros estamos hasta cierto punto preparados psicológicamente para lo que se debe afrontar. El problema, yo creo, está en la familia. La familia como no está preparada psicológicamente, entonces, al empezar el proceso como del sufrimiento, porque todas las familias están preparadas para un herido, pero nunca realmente saben cómo afrontar cuando llega un herido a la familia. [...] Mi esposa estaba aquí en Cali [...] yo la llamé y le dije: “Véngase para la Clínica Valle del Lili que me hirieron”. Y ella se puso a reír y me dijo “No, no juegue con eso, nunca juegue con eso”. Y le dije: “No, es verdad, estoy aquí en la Clínica Valle del Lili”. [...] Yo creo que lo que le afecta a uno un poco es el sufrimiento de la familia más no de lo que uno piensa. Porque uno ya está preparado para afrontarlo, pero la familia no tanto, yo creo, que sí le afecta más a uno por ese lado. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril)

Su proceso de recuperación fue largo y doloroso. Afirma que después de un impacto de este tipo, la zona afectada de su cuerpo no se va a recuperar al cien por ciento. Su vida cambió: no puede trotar, estar mucho tiempo de pie, caminar durante tiempos prolongados. La proyección en la carrera militar ya sea como oficial, suboficial o soldado se afecta porque no puede rendir completamente según las exigencias del Ejército:

No puedo ir a formar porque me está doliendo la rodilla, no puedo trabajar porque me está doliendo mucho. Ahí empieza realmente el proceso de duelo cuando se da cuenta todo lo que está perdiendo por haber sido herido. La carrera prácticamente se acaba, los sueños, las ilusiones, los anhelos, muchos objetivos que se sabe ya no se podrán cumplir, y para muchos uno pasa a ser el malo de la película, aunque siempre recibí el apoyo incondicional de mis comandantes como mi coronel Parra Espitia Andrés y mi coronel Ferrucho Rodríguez Javier. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril)

El mayor temor del TC Mosquera es que todo el sacrificio que ha realizado en su vida militar en la Aviación termine en la “basura”. cuando se dé cuenta de que el país podría terminar en situaciones donde los terroristas asuman el control bajo la ideología del socialismo y el comunismo.

El comunismo es muy bonito, pero escrito y leído más no aplicado. Porque ya sabemos que ningún país llegó al comunismo, todos fueron socialistas y llegaron al socialismo hasta cierto punto, pero nunca pudieron pasar a la etapa del comunismo, destruyeron la clase productiva, al rico lo volvieron pobre y al pobre miserable, solo los líderes y sus familias salieron de la pobreza y se convirtieron en los nuevos ricos de esos países que se hacían llamar comunistas, porque no entendían ni siquiera qué eran las fases que Karl Marx había dicho [...] Entonces, como no

comprendieron se autodenominaban comunistas, pero en realidad eran socialistas fracasados. En conclusión, eso es lo único que me aterrorizaría. Sería ver que nuestro país caiga en desgracia con una ideología que ya sabemos que a escala mundial lo único que trae es odio de clases, pérdida de libertad, corrupción, dictadura y miseria para toda la sociedad. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril)

Para el TC Mosquera, su gran compromiso ético como militar de Aviación es contribuir a la construcción de la paz, en particular con lo relacionado con el proceso reciente de paz con las FARC-EP.

Creo que la Aviación del Ejército fue la que ayudó, en unión con todo el Ejército, a que la guerrilla llegara al punto de sentirse tan acosada que veía su posibilidad de triunfo mínima militarmente, ya no podían con las Fuerzas Militares, estaban derrotadas. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril)

Por último, una de las dimensiones humanas que se destacan en la vida militar es la trascendencia. El TC Mosquera no se considera "una persona muy muy religiosa", pero tiene claro que las leyes divinas son perfectas y orientan el recto vivir de cada persona, de tal manera que solo se puede actuar bien y en el bienestar de todos cuando se deja uno guiar por ellas. Sobre Dios, dice:

Sin hablar tanto de Dios, uno debe estar convencido, tener la certeza de que Dios existe, de que es un ser infinitamente misericordioso que nos ayuda, pero siempre recordando que uno recoge lo que siembra, como un acto de la justicia divina. (M. Elber, comunicación personal, 2021, 30 de abril).

Reflexión final

Los seres humanos, independientemente de su profesión, vocación u oficio poseen dignidad humana. Las historias de este capítulo son reflejo de esa dignidad y, en el caso particular del militar de la quinta arma del Ejército Nacional, permiten visibilizar la labor importante que tienen, no solo para los temas exclusivamente operacionales, sino también para sus familias, compañeros, amigos y población civil. Son historias de vida que muestran cómo su corporeidad, al verse afectada en medio de una operación, transforma su cotidianidad y profesión. Como lo evidenciamos, los daños causados por un accidente o una herida en combate, desde perder un dedo del pie hasta tener un trauma en la columna, muestran la parte más humana del militar de Aviación, porque al confrontarse ante estas situaciones que afectan su esencia como militar se dan cuenta de la fragilidad

de la vida. A pesar de esto, de saber que sus vidas y su integridad física están en constante riesgo por la defensa de la seguridad de los colombianos, toman la decisión de continuar en su misionalidad, de amar la institución y defenderla con su vida. Esta es la mejor expresión de la vocación y el perfil más loable del militar de la quinta arma del Ejército Nacional de Colombia.

Referencias

Marcel, G. (2003). *Ser y tener*. Caparrós Editores.