

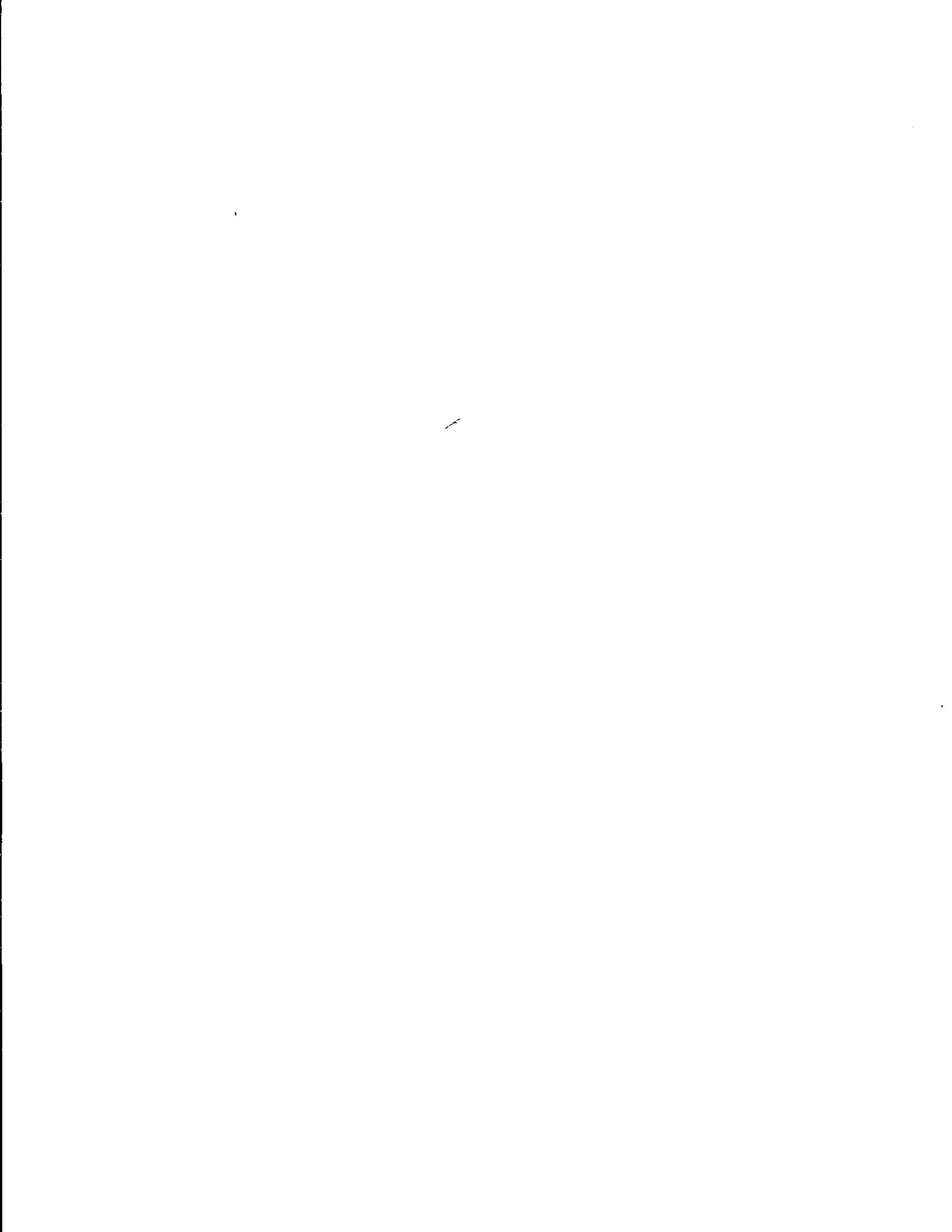
UNIVERSIDAD DEL VALLE DE GUATEMALA  
Facultad de Ciencias y Humanidades

INICIOS DE LA AVIACION EN GUATEMALA DESDE EL AÑO 1911, HASTA  
LA MUERTE DEL CORONEL JACINTO RODRIGUEZ DIAZ

HAYDEE JUDITH RODRIGUEZ MORALES

Guatemala

1985



INICIOS DE LA AVIACION EN GUATEMALA DESDE EL AÑO 1911, HASTA  
LA MUERTE DEL CORONEL JACINTO RODRIGUEZ DIAZ.

UVE  
HIST  
R744  
1985

UNIVERSIDAD DEL VALLE DE GUATEMALA  
Facultad de Ciencias y Humanidades

INICIOS DE LA AVIACION EN GUATEMALA DESDE EL AÑO 1911, HASTA  
LA MUERTE DEL CORONEL JACINTO RODRIGUEZ DIAZ.

HAYDEE JUDITH RODRIGUEZ MORALES

Trabajo de investigación presentado para optar  
al grado académico de Licenciada en Historia.

Guatemala

1985

Vo.Bo.:

(f) \_\_\_\_\_  
Doctor Luis Luján Muñoz.  
Asesor

Tribunal:

(f) \_\_\_\_\_  
Licenciada Alcira Goicolea.

(f) \_\_\_\_\_  
Licenciado Manuel Salguero.

(f) \_\_\_\_\_  
Doctor Luis Luján Muñoz.

Fecha de aprobación: 27 de junio de 1985.

A la memoria de mi amada madre,  
Olga Yolanda Morales de Rodríguez.  
Con profundo amor a mi padre coronel  
Justo Rodríguez Díaz.  
Con admiración a los distinguidos licen-  
ciados Virginia Alvarado de Morales Chúa  
y Luis Morales Chúa.  
A la Centenaria Escuela Politécnica.  
Al coronel Roberto Mata Gálvez.

## PROLOGO

Mi interés por escribir sobre el desarrollo de la aviación en Guatemala, desde el año 1911 hasta la muerte del coronel Jacinto Rodríguez Díaz, en 1929, nació cuando me di cuenta de que muy poca literatura existe sobre esa fase histórica. Muchas personas desconocen los trabajos que tuvieron que pasar los pioneros de la aviación en Guatemala. Aparte de lo anterior, me di cuenta de que algunos de los que lucharon por este ideal, aún se encuentran con vida, sin habérseles dado el lugar honroso que merecen. Las hazañas del coronel Jacinto Rodríguez Díaz, quizá el más famoso, ahora ya fallecido, no aparecen debidamente registradas en los archivos de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

En la presente tesis, hago una presentación directa y personal de los testimonios de que he podido disponer, inéditos en su inmensa mayoría y contrastados en numerosas discusiones con testigos supervivientes.

Se que la aceptación indiscriminada de los testimonios aportados por vía oral, es un asunto arriesgado e impreciso, pero si no se hubiese hecho así, fragmentos importantes podrían haber acabado en el olvido.

Quiero expresar mi reconocimiento sincero al licenciado J. Daniel Contreras R. fundador de la Licenciatura de Historia de la Universidad Del Valle de Guatemala. A mis catedráticos, en especial al licenciado Jorge Luján Muñoz y doctora Cristina Zilberman de Luján. A mi asesor, doctor Luis Luján Muñoz, por su sereno y equilibrado consejo y atención ilimitada hacia el presente trabajo. A la Universidad Del Valle de

Guatemala, de la cual guardo muy gratos y bellos recuerdos. Mi agradecimiento profundo a mi señor padre, coronel Justo Rodríguez Díaz quien en todo momento me ayudara, proporcionándome datos y fotografías familiares y me diera aliento para seguir adelante. Al coronel y famoso aviador Oscar Morales López, por su cooperación, al someterse pacientemente a mis interrogatorios en varias oportunidades. Igualmente tuve la fortuna de beneficiarme de interesante información dada por el ingeniero Edgard Jeanneau, fundador de la primera escuela de aviación de Guatemala y quien con esfuerzo afanoso trabajó conmigo, proporcionándome datos, valiosos, por lo desconocido de los mismos en nuestro país. A doña Elvirita Mencos de Huard que me recibiera bondadosamente en su casa de habitación. Al señor Efraín Cifuentes Ligorría, Alcalde del departamento de Totonicapán, por haberme permitido consultar los libros del Registro Civil de aquel lugar. A la Fuerza Aérea Guatemalteca por permitirme consultar sus archivos y al señor Encarnación de Jesús Medina, encargado de la Sección de Impresos del Archivo General de Centroamérica, por la orientación que me diera acerca de dónde podría encontrar documentación sobre el tema de mi interés. Al licenciado Arsenio Pérez Hernández A., director de Radio Centroamericana por su acertada colaboración. Al licenciado José Francisco Monroy Galindo que leyera parte de los primeros borradores y recomendara algunos puntos de vista y mi agradecimiento especial al licenciado Luis Morales Chúa, quien formulara varias recomendaciones, las cuales he aprovechado convenientemente.

## RESUMEN

Esta tesis académica está destinada a documentar, científicamente, los inicios de la aviación en Guatemala y comprende un estudio de los acontecimientos que se produjeron en el período que principia en 1911 y termina con la muerte del piloto aviador Jacinto Rodríguez Díaz, acaecida en la ciudad de Guatemala el 28 de septiembre de 1929.

Presenta notas y fotografías de los primeros aviones traídos al país, en el año 1928 y explica pormenorizadamente los intentos de fundar oficialmente la primera escuela de aviación, hecho que se produjo el día 29 de junio de 1921.

La autora de este trabajo de investigación ha centrado su interés en el proceso de formación de los primeros aviadores, sus estudios y prácticas en Guatemala, así como en otros países, especialmente los Estados Unidos de América, y en la vida del héroe nacional Jacinto Rodríguez Díaz, el primer aviador que realizó un vuelo de amistad en la región centroamericana y Panamá, lo cual constituye un importante jalón histórico en el desarrollo de la aviación americana.

Rodríguez Díaz es la figura cumbre en este estudio. Para definirla en sus rasgos característicos y en su verdadera dimensión, la autora llevó su investigación a las bibliotecas y archivos nacionales, y la complementó con entrevistas a personas que nacieron con el siglo que vivimos y fueron protagonistas de esa fase importante de la historia de la aviación o tuvieron relación estrecha con ellos.

En cuanto a la vida, obra y muerte de Rodríguez Díaz, se ha tenido la suerte de conversar con familiares suyos, amigos y compañeros de armas, lo cual da al contenido de la obra un carácter vivo e interesante. Se trata, en consecuencia, de un trozo de la historia patria, escrita con la cooperación directa de algunos de los actores principales, como el caso del famoso aviador Oscar Morales López quien este año arriba a sus 85 años de edad y conserva en su prodigiosa memoria una colección de datos y vivencias de gran importancia para el desarrollo del tema.

El trabajo incluye en su parte final apéndices integrados por fotografías, reproducciones de documentos y la fracción del libro Laureles Póstumos, que fuera escrito con motivo de los funerales del piloto Rodríguez Díaz y que es, en el fondo, una compilación de documentos de interesante contenido.

La autora explica, sin fingida modestia, que su trabajo no agota el tema. Es solo un aporte que puede ser de utilidad para los estudiosos que se interesen en conocer a fondo la historia de la aviación en Guatemala.

La aviación es algo apasionante porque tiene un rico contenido en el pasado y una formidable perspectiva en el futuro, como que han sido los aviadores los que conquistaron el cosmos, pusieron un pie en la luna y se aprestan a viajar más lejos todavía.

## CONTENIDO

	Páginas
PROLOGO	IX
I. INTRODUCCION.	1
II. LOS PRELIMINARES DE LA AERONAUTICA	
A. Antecedentes.	3
B. Aviación Nacional	5
III. AERONAUTICA CIVIL.	7
A. DANTE NANNINI	9
B. Primera y segunda academias de aviación	10
IV. CORONEL JACINTO RODRIGUEZ DIAZ	13
V. LA AVIACION NACIONAL	15
A. MIGUEL GARCIA GRANADOS Y EDGARD JEANNEAU	22
B. OSCAR MORALES LOPEZ	26
VI. EL VUELO DE LA GLORIA	31
VII. DECESO Y HONRAS FUNEBRES	41
VIII. ALGUNOS HOMENAJES POSTUMOS	53
IX. CONCLUSIONES	57
X. INDICE DE ILUSTRACIONES	59
XI. APENDICE DOCUMENTAL	90
XII. BIBLIOGRAFIA	138

## I. INTRODUCCION.

La presente es una tesis académica última exigida por la Universidad Del Valle de Guatemala, como requisito para otorgar el título de Licenciado en Historia. En mi calidad de estudiante, aún no desarrollada como verdadera profesional, me permito presentar este trabajo de investigación al Honorable Cuerpo de Catedráticos, esperando sea de alguna ayuda para otros interesados que quieran profundizar más en el tema.

El mismo se refiere al desarrollo de la aviación en la República de Guatemala, desde sus inicios hasta el año de 1929. Decir y tratar esto es tener que hablar del coronel Jacinto Rodríguez Díaz, uno de sus iniciadores. Ello me llevó a hablar de su vida, hazañas, virtudes y glorias que diera a Guatemala a través de su existencia, porque razones circunstanciales me dieron acceso a valiosa información familiar, documentos especiales y fotografías varias.

Para la mayoría de jóvenes, Jacinto Rodríguez Díaz es un personaje totalmente desconocido, pero estoy segura de que, al leer detenidamente estas notas, estarán orgullosos de él, pues durante su vida llegó a poner en alto los valores humanos y dio prestigio a Guatemala, haciendo posible la institucionalización de la aviación en nuestro país.

No me propongo agotar el tema. A nadie escapa la gran importancia histórica que tiene el comienzo de la aviación en Guatemala, ya que volar en un avión a principios de siglo, era cosa de héroes. Acceso como salen los astronautas al espacio en el presente. La valentía y entusiasmo de los pioneros de la aviación, hicieron posible que se desarro-

llara uno de los medios de comunicación más importante del siglo XX.

Los pueblos, para ser grandes, necesitan símbolos, para la autora del presente trabajo, el coronel Jacinto Rodríguez Díaz, además de héroe, es un hombre-símbolo, pues llevó a cabo hazañas aéreas que fueron un verdadero prodigio dentro y fuera de las fronteras de Guatemala. Tanto que durante cerca de un mes hubo celebraciones festivas en nuestra querida patria, para celebrar que el Lindbergh de Centro América había atravesado todo el centro del continente en viaje sin escalas desde Panamá a Guatemala el año 1929, cosa que fue todo un acontecimiento.

Mi investigación se enriquece con declaraciones de personas que conocieron muy de cerca a nuestro personaje y de otros que, por uno u otro motivo, conocían de él. Todos coinciden en que fue una figura famosa que engrandeció a nuestro país.

## II. LOS PRELIMINARES DE LA AERONAUTICA.

### A. Antecedentes.

Desde las épocas más remotas, ha intentado el hombre dominar las alturas por medio de la aventura de volar.

En realidad, la historia de la aviación empezó con Leonardo Da Vinci, que hizo sus primeros experimentos el año 1496, y en el año 1505, estudió por vez primera con detalles, la dinámica del vuelo.

Leonardo Da Vinci se adelantó a su tiempo y dejó numerosos croquis y diseños de aparatos voladores y estudió lo que con el tiempo habría de ser el helicóptero, el paracaídas etc., poniendo interés especial en la misión de las alas y de la cola de las aves, en su estabilización en el aire y en la resistencia de éste.

Los estudios de Da Vinci no fueron suficientemente conocidos en aquella época y por eso la aviación, durante muchos años, sólo se sirvió de modelos imperfectos, cuyos resultados, como era lógico, siempre acababa en tragedia.

En 1742, el marqués de Bacqueville intentó cruzar el río Sena con un aparato de alas batientes, pero le faltaron las fuerzas durante la travesía y cayó al río. Hacia 1809 George Cayley, a quien se le conoce como el Padre de la Aviación, expuso con claridad el principio del aeroplano, el cual consistía en establecer una superficie plana de un peso determinado y animada de una fuerza capaz de vencer la resistencia del aire.

El año de 1842, William Henson, en Inglaterra, patentó su máquina voladora de vapor y, juntamente con otro inventor de apellido Stringfellow, construyó en 1847, un gran modelo con motor a vapor, el Airel, que no alcanzó los resultados deseados.

El ingeniero francés Clément Ader, fue el primero en dar a un aparato volador el nombre de avión y, en el año 1890, logra elevarse levemente del suelo con su aparato Eole recorriendo además cincuenta metros. Largo sería citar a los hombres de uno y otro país que intentaron fabricar y volar en aparatos por los cielos, por lo tanto solo mencionaré a los más famosos e importantes.

El 1903, los hermanos Wilbur Wright (1867-1912) y Orville Wright (1871-1948), pioneros estadounidenses de la aviación, construyeron un motor de explosión de cuatro cilindros con una potencia de 16 CV y que sólo pesaba 109 kg. motor que, acoplado a su planeador, les permitió realizar su primer vuelo que fue todo un éxito, pues lograron volar durante doce segundos en un aparato más pesado que el aire. Este primer éxito los empuja a realizar en 1909 el primer vuelo controlado de cincuenta y nueve segundos de duración, sobre una distancia de doscientos sesenta metros, empleando un aparato biplano.

Es por este mismo año que la aviación francesa se coloca a la cabeza del movimiento aeronáutico mundial, gracias a los trabajos realizados por hombres como Henry Farman y Louis Blériot.

Louis Blériot (1872-1936), ingeniero y aviador francés, fue uno de los pioneros de la aviación y cruzó el Canal de la Mancha en un vuelo que duró treinta y dos minutos en el monoplano de su invención Blériot IX.

Fundó una fábrica de aeroplanos que trabajó para la aviación militar

francesa durante la primera Guerra Mundial. En septiembre de 1906, el aviador brasileño Alberto Santos-Dumont (1873-1932), realizaba el primer vuelo público en Paris y en el año 1908 Henry Farman efectuaba el primer vuelo oficial de más de un kilómetro en Yssy-les-Moulienaux.

Con el estallido de la primera Guerra Mundial, 1914, la aviación militar dio un gigantesco salto, a pesar de que Francia y Alemania habían organizado su aviación militar entre los años 1909-1910. El año de 1919 surgen las primeras compañías de navegación aérea europea en Francia y Alemania y, en 1923, en Bélgica,

En 1927, el piloto aviador norteamericano de origen sueco Charles Lindbergh, batió el récord de vuelo terrestre al volar desde Nueva York a San Diego y cruzó por primera vez el Atlántico (de Long Island a Paris) en treinta y tres horas y media, a bordo del avión bautizado con el nombre de Espíritu de San Luis.

#### B. Aviación Nacional.

A mediados del siglo XIX el guatemalteco Mariano de la Luz Morales diseñó una máquina aérea sobre la cual escribió un folleto que tituló "Teoría sobre una máquina aerostática" (1854). El historiador militar Pedro Zamora Castellanos, en su obra Nuestros Cuarteles (1972: 329), reproduce la descripción del invento en los siguientes términos:

"Un monoplano de ochenta y cinco varas de largo, con dos globos en la popa y en la proa, con un juego de cuerdas que serían manejadas por el aeronauta, un volante para subir o bajar, un sistema de ruedas horizontales con remos o aspas de 20 varas de largo, con su respectivo timón, con un barril de calorífico para proporcionarlo a los globos; con un juego de velas que enumeraba para dominar los vientos contrarios y una boya que serviría también de contrapeso." 1

El inventor pidió colaboración al gobierno de Francia, por ser éste el país pionero de la aviación, pero hasta la fecha se desconocen totalmente los resultados. El 30 de enero de 1848, don José María Flores trabajaba en la construcción de un globo y, al terminarlo, meses más tarde, fue probado. Verificó su ascensión vuela en su globo inflado con aire caliente en la plaza de toros de aquel entonces, situado donde hoy queda la estación central de los ferrocarriles.

Aquella mañana el pueblo de Guatemala se lanzó a las calles y los tejados de las casas y los techos de los templos cercanos se cubrieron de espectadores. Las personas se aglomeraron en las cercanías del Calvario y del edificio El Cielito. Entre los espectadores no podía faltar el general Rafael Carrera que acompañado de otras personalidades, ocupaba la tribuna de honor.

José María Flores se encontraba ya listo para el vuelo en el globo por él construído. Avanzaba muy elegante y muy decidido a lograr su gran hazaña y ascendió fugazmente, entre una exclamación de admiración que de pronto se cambió por un grito de horror, ya que el globo era lamido por una enorme lengua de fuego. Se dice que más de treinta mil espectadores asistieron a la agonía del hombre que moría. Pero esto en nada cambió el deseo del hombre por conquistar las alturas y los intentos se siguieron sucediendo, a tal grado que la aviación llegó a Guatemala, escasamente cuatro años después que se había llevado a cabo el primer vuelo oficial en París (1908), mientras que el ferrocarril se conoce en nuestro país hasta los cuarenta años de haber sido bautizada la primera máquina en Inglaterra (1804).

### III. AERONAUTICA CIVIL.

Antes de entrar de lleno al tema, explicaré qué significa la palabra Aeronáutica. Entendemos por ello la disciplina que trata de la navegación por el aire. Se distinguen en ella dos clases; una, la de aparatos más ligeros que el aire como globos, y dirigibles y la otra de los más pesados que el aire; en la segunda clase figuran los aviones, avionetas y helicópteros. Entonces, al referirnos a la Aeronáutica civil, nos circunscribimos tan solo a aquella aviación que no está relacionada con los servicios militares.

En Guatemala, país que tomo para el presente estudio histórico, parto del año 1911 cuando Alberto de la Riva, ayudado por el maestro carpintero Victor Ortiz, construyó una especie de planeador (marzo - junio). Este primer planeador fue sometido al dictámen de una comisión gubernativa específica que estaba integrada por el capitán Chiagné y el ingeniero Enrique Invernizzio, que permitió tan sólo vuelos con peso muerto.

De la Riva, sin embargo, ejecutó su primer vuelo en dicho planeador y sufrió un leve accidente. El planeador se destrozó.

En Guatemala, los primeros vuelos se efectuaron en el año 1912. La Secretaría de Fomento celebró un contrato para una semana de aviación, que se efectuó del 25 al 31 de marzo de 1912, con el señor Alfonso Farrén quien trae el país dos máquinas de vuelo: un Blériot y un Deperdu-ssin. Estos aparatos fueron piloteados por los aviadores Paul Wyss y

F. Durafour. El Gobierno contrató, en el año 1913, al aviador Dante Nannini quien ofrece organizar la primera academia de aviación, la cual quedó formada de la siguiente manera: directos Luis E. Ferro; profesor y piloto aviador Murdin Wood, mecánico Frank Bang y desde luego, Dante Nannini.

La primera academia de aviación quedó fundada el 30 de junio de 1914, con dos máquinas de vuelo: un Blériot y un Newport, los cuales eran monoplanos desprovistos de todo aparato utilizable como brújula, nivel etc.

Con estos aparatos, dan principio las clases de aviación. Fueron los primeros alumnos: Delfino Sánchez-Latour, José Minondo, Renato González, José Tripaluri y el barón Ernesto de Merk. (figura 1).

El inicio de la aviación en Guatemala fue muy pobre y se le dio poca importancia, ya que nuestro país estaba atravesando por una situación económica difícil y por lo tanto era preferible mejorar las vías de comunicación terrestre para poder llegar a los puertos. Guatemala debía salir de su aislamiento enviando directamente, a los mercados del mundo, sus productos y recibir así también del exterior lo que se necesitaba en el suelo patrio para impulsar su desarrollo.

A finales del siglo XIX, los puertos surgen como necesidad de primera mano, pues la exportación, tanto del café como del banano, era importante para la economía del país. Según Jones (1981: 197) en su obra:

"Dos puertos, San José y Champerico, han logrado de nuevo monopolizar el comercio de la costa del Pacífico, el primero en tonelaje de importaciones, el segundo en exportaciones. En el Atlántico, Livingston ha llegado a convertirse en un punto importante de exportaciones para el café desde las tierras del interior, manejando casi el doble de exportaciones que de importaciones." 2

También los ferrocarriles fueron de mucha importancia, pues eran las ambiciones de Centroamérica, en cuanto a comunicaciones, desde mediados

del siglo XIX, establecer una red de éstos, y así permitir que los productos nacionales llegaran más pronto a los puertos y de allí a los mercados de Europa y los Estados Unidos, pero hubo intentos que dejaron millonarias pérdidas al país, tal el caso del Ferrocarril de los Altos, durante el gobierno de Estrada Cabrera, a lo cual Jones (1981: 206) dice:

"en la confianza de que los ferrocarriles eran la clave para el progreso y entusiasmado por su éxito al haber terminado el Ferrocarril del Norte, el presidente lanzó a realizar un viejo sueño de una línea que conectara Quezaltenango y posiblemente áreas aún más lejanas." 3

Entonces la aviación no recibió el apoyo necesario para convertirse en una actividad prioritaria y ni siquiera le fue atribuida oficialmente la importancia que merecía.

A. DANTE NANNINI.

Fue el primer piloto aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca. Nació en la ciudad de Guatemala, el 13 de septiembre de 1888, en el hogar de los esposos Aurelio Nannini y Socorro Sandoval de Nannini. Desde muy pequeño dio muestras de inclinación por el vuelo, pues conocía las proezas de los primeros hombres que intentaban surcar el cielo en globos primero, y en aviones después.

Dante Nannini (figura 2), en el año 1906, marchó a los Estados Unidos de Norte América, donde trabajó cuatro años en una fábrica de aviones de San Francisco California. Estando allá, entró de lleno en el aprendizaje de la aviación. Se trasladó a Nueva York en el año 1910. Se

matriculó como estudiante de la Escuela de Aviación de Moinsant, y allí se graduó como Piloto Aviador, y regresó de inmediato a Guatemala. Fue dado de alta en el ejército como piloto aviador y organizó la ya mencionada academia de aviación, en el año 1914.

Lamentablemente al iniciarse la primera Guerra Mundial (1914-1918), Nannini parte a luchar (1915) al lado de los aliados italianos y se alista como voluntario en la Real Fuerza Aérea Italiana, para combatir en las fuerzas del Rey Víctor Manuel, contra Alemania y Austria. Conquista numerosos triunfos y, cuando venía de regreso a Guatemala, enfermó de fuerte influenza en Nueva York donde murió el 11 de enero de 1919.

Los restos de Dante Nannini fueron repatriados el 14 de febrero del mismo año. Fue sepultado en el Cementerio General. Así se truncó lo que pudo ser una brillante carrera para la aviación guatemalteca, que seguramente él hubiera intentado crear.

#### B. Primera y segunda academias de aviación.

La academia de aviación, como ya había dicho, quedó fundada desde el 30 de junio de 1914 y fue puesta bajo la dirección del norteamericano Murdin Wood y Luis Ferro, a quien llamaban "aviador de tierra", porque siempre encontraba pretextos para no volar. No hubo mayor avance durante aquella época, ya que la academia de aviación se quedó sin los dos únicos aparatos con que contaba. El Newport lo hace pedazos De la Riva, cuando, en un intento de volar, dicho aparato se queda sin gasolina y cae desde veinticinco metros de altura. Se salva milagrosamente De la Riva que es acusado por el director Luis E. Ferro ante el presidente de la República, Manuel Estrada Cabrera, de haber provocado dicho accidente para no participar en las festividades del 30 de junio.

El otro avión, el Blériot, lo estrella un norteamericano de nombre Shakio Jerwan que había venido a sustituir a Wood como instructor, y volando en el Blériot se viene desde una altura de cinco metros y cae sobre una casa de Ciudad Vieja. El piloto quedó con serios golpes.

Sin aviones para poder dar las clases de pilotaje, termina el primer conato para fundar la academia de aviación. A pesar de todo, el entusiasmo por volar ya no pudo detenerse y, después de 1914, el presidente, licenciado Manuel Estrada Cabrera, contrata una misión francesa, la cual, en 1918, viene acompañada del capitán barón René D'Eyne. Lo primero que hace este capitán es expulsar al director Luis Ferro a quien amenaza con hacerlo volar solo sino abandona la aviación.

D'Eyne fundó la segunda academia de aviación (figura 3) con oficiales del ejército. Fueron los primeros alumnos: coronel Shakio Jerwan, instructor de origen norteamericano; capitanes Camile Chartier, instructor francés de la misión, Miguel Ydígoras Fuentes y Daniel Corado; tenientes Fausto Ceveira, Luis Vergara, Flavio Ponce Valdes, Gabino Cuyún, Oscar Holm, Arturo Castro Meza y Mario Ochoa Méndez; subtenientes Everardo Barrios Laparra, Filiberto Mendoza, José Juárez Pinot, Oscar Cacacho, Enrique Valladares, Enrique Cifuentes, Julio Molina, Cesareo Argueta, Alejandro García Ureta, Filiberto Aguilar Bonilla, Julio Pablo García y García y los civiles Delfino Sánchez-Latour y el mecánico Manlio Montanelli. El coronel de ingenieros Julio Pablo García y García (1984), me narró verbalmente lo siguiente:

"Eramos oficiales del ejército y a los distintos cuarteles llegaron a pedir voluntarios para recibir entrenamiento y después ir a pelear con los aliados franceses en contra de los alemanes, durante la primera Guerra Mundial. Como nos atrajo la idea, un grupo nos ofrecimos y así dio principio nuestro entrenamiento que duró dos meses. Estábamos listos para salir hacia Francia, en donde seríamos preparados durante seis meses manejando aviones, cuando por mala suerte el capitán D'Eyne muere y tuvimos que volver a nuestros respectivos cuarteles." 14

En uno de sus viajes para visitar a su esposa en Quezaltenango, que se encontraba allí por prescripción médica, D'Eyne enfermó de neumonía gripal (influenza española) y falleció en aquel departamento en 1919. Así murió también el segundo intento de fundar una escuela de aviación en nuestro país.

Los alumnos de esta segunda academia, hacían sus prácticas en el avión Blériot que ya se encontraba en buenas condiciones y, para que éste no pudiera elevarse, le habían cortado las alas por la mitad, teniendo además un tope en el acelerador. Los alumnos únicamente saltaban-volaban el avión unos veinticinco a cincuenta metros, en el Campo de Marte, que en ese entonces era el campo de aviación.

A pesar de no tener los aviones la potencia suficiente, Ydígoras Fuentes sufrió un serio accidente, pues el aparato, con el fuerte viento se elevó y al tocar tierra de nuevo, se estrelló y se destruyó totalmente.

#### IV. CORONEL JACINTO RODRIGUEZ DIAZ.

Pionero y as de la aviación guatemalteca.

El coronel Jacinto Rodríguez Díaz, nació el 16 de agosto de 1899, en el departamento de Totonicapán (figura 4-5). Sus padres fueron Justo Rodríguez de León (figura 6) y María Díaz Barrios. Cursó sus estudios de primaria en una escuelita de su tierra natal y más tarde los continuó en la Escuela Militar, antecedente de la actual Escuela Politécnica, en donde obtuvo los despachos de subteniente de Infantería (10 de junio de 1917) y pasó como ayudante de la Plana Mayor Presidencial del licenciado Manuel Estrada Cabrera (1918) (figura 7).

Por acuerdo gubernativo del 11 de mayo de 1919, Rodríguez Díaz fue enviado, en disfrute de una beca a estudiar aviación a los Estados Unidos de Norte América e ingresó a la escuela de aviación militar Philadelphia Aero Service Corporation (figura 8). Se graduó el 12 de mayo de 1920, según las declaraciones propias del piloto publicadas por el Diario de Centroamérica (1920: 2) y le fue otorgado el título del Club Aéreo de los Estados Unidos de Norte América.

Rodríguez Díaz no pudo formar parte inmediatamente de la aviación militar, pues, a su regreso a Guatemala, en julio de 1920, se encontró primero, con que su protector, el presidente Estrada Cabrera, había sido derrocado, y, después, que el instructor francés Louis Fromont, en 1921, le ponía una serie de obstáculos para que se incorporara a la aviación guatemalteca.

La falta de aviones y la poca oportunidad para poner en práctica los conocimientos adquiridos en los Estados Unidos de Norte América, impulsan a Rodríguez Díaz a buscar en México, el 21 de enero de 1922 (figuras 9-10-11), un puesto en la aviación de ese país. Así lo manifiesta en declaraciones proporcionadas posteriormente al Diario de Centroamérica (1922: 6)

"Por disposición de la Secretaría de Guerra, Marina y Aviación, causé alta en la Segunda Escuadrilla del Escuadrón bimotor de bombardeo como teniente piloto aviador, confiándose me los despachos y el título respectivos." 4

Después de algún tiempo de residir en México, sintió la nostalgia de su patria y volvió ese mismo año (1922), se instaló en la finca propiedad de sus padres, en las cercanías de Santo Tomás la Unión, municipio del departamento de Suchitepéquez, en donde su padre le había comprado casa y le instaló ahí mismo una farmacia. Ramón Aceña Durán, en el diario El Imparcial (1929: 1,6), escribió lo siguiente:

"Yo me recuerdo de Jacinto, momentos antes de su examen de Práctico de Farmacia. En mi calidad de Secretario de la Facultad, le expliqué que aquello no era cosa mayor y le animé a presentarse. Estudió cerca de tres meses y allá llegaba en ocasiones llevando entre los bolsillos de la guerrera, el formulario a hacer consultas sobre las aplicaciones del ácido fénico y sobre los usos de la borraja. El día de la prueba estaba nerviosísimo y a cada momento me preguntaba: Qué dice usted licenciado, me aplazarán?, No hombre Chinto, qué va. Pero no le entraba la calma, a él tan sereno cuando tripulaba los aviones.

Y Jacinto se examinó y en el libro de prácticos de la Facultad, figuran su nombre y su retrato como el del primer examinado conforme la nueva ley para regentear una botica de primera clase. En medio de todo a mí me hizo sonreír su alegría de entonces cuando con su titulillo bajo el brazo se despidió diciéndome: Bueno licenciado, ahora ya no soy aviador, sino que soy boticario." 5

## V. LA AVIACION NACIONAL.

Cuando fue derrocado el licenciado Manuel Estrada Cabrera, después de 22 años de gobierno (9 febrero 1898-8 abril 1920), el nuevo presidente Carlos Herrera (8 abril 1920-5 diciembre 1921), contrató una misión militar francesa, la cual llegó a Guatemala el 1 de mayo de 1921.

Esta misión venía formada por el comandante Gastón Contresti, como jefe e instructor de artillería; capitán Camilo Chartier, instructor de infantería; capitán Luis Roche, instructor de músicos militares; teniente de aviación Louis Fromont, instructor de vuelo; sub-oficial ingeniero aeronáutico Edgard Jeanneau, instructor de mecánica y mantenimiento de aviación (figura 12).

Salvador Herrera, hermano del presidente, viajó a Europa y compró en Inglaterra dos aviones Avro-504 con motores franceses Rhone, volvió en mayo de 1921 y principió la clase de pilotaje aéreo.

El 29 de junio de 1921, por acuerdo gubernativo, se creó la Escuela de Aviación Nacional, tanto para pilotos como para mecánicos.

Fueron dados de alta en la mencionada escuela: Miguel Ydígoras Fuentes, Edilberto Taracena, Federico Flores Chavarría, Oscar Rodríguez López, Carlos Gálvez y Oscar Morales López.

El Campo de Marte seguía siendo el campo de aviación, pero presentaba varios inconvenientes, pues, aparte de las barrancas que lo rodean

en su lado oriente y sur poniente, estaba muy cerca del Cuartel Guardia de Honor, el cual, en aquellos días, estaba dentro del mismo campo

al lado nor-poniente. Donde hoy se encuentra la Brigada Guardia de Honor, se encontraba el Cuartel de Caballería y el Segundo Cuerpo de Artillería.

En el norte limitaba al Campo de Marte una arboleda de cipreses y, lo que es peor, a causa de los terremotos de 1917-1918, hubo necesidad de construir en los costados sur-norte y sur-poniente ranchos y colocar carpas para los damnificados; eran los únicos lugares que se encontraban descampados. Por otra parte dichos terremotos vinieron a acrecentar la crisis económica del país y, por lo tanto, nuestra reciente aviación siguió con un presupuesto de miseria: treinta pesos al mes, insuficientes, desde luego, para comprar los repuestos necesarios.

En julio de 1921, Rodríguez Díaz es llamado para formar, momentáneamente, parte de la Escuela de Aviación Nacional. Efectuando un vuelo de práctica con el teniente Fromont en uno de los Avro 504, sufre un accidente, debido como dije anteriormente, a lo inadecuado, como pista, del Campo de Marte.

Este accidente creó enemistad entre Fromont y Rodríguez Díaz y fue la causa por la cual este último tuvo que salir más tarde hacia México.

Entonces fue cuando se principió a pensar seriamente en buscar otro campo y el teniente Fromont y el ingeniero Jeanneau, se dieron a la tarea de recorrer varios lugares en busca de uno más conveniente. Se pensó en los Llanos del Naranjo, la finca Las Charcas y los campos de la finca La Aurora. Los dos primeros eran demasiado caros para el presupuesto gubernamental, ya que la situación económica nacional se había tornado bastante difícil, tanto por la falta de moneda circulante de plata, como por la falta de emisión de billetes de banco. En cambio La Aurora, no solo era el terreno más plano, sino también el más próximo a la capital, pero pri-

mordialmente se tomó en cuenta que era propiedad nacional.

El 1 de agosto de 1921, principió la limpieza de los campos de La Aurora; fueron derribados cipreses, eucaliptos y otros árboles. El Ministro de la Guerra, Emilio Escamilla, ordenó que del Fuerte de San José se proporcionara una sección de tropa equipada con piochas, machetes y sierras de mano. Estas personas estarían bajo la dirección del ingeniero Edgard Jeanneau y de los tenientes Rodríguez Díaz y Morales López.

Muy interesante es observar actualmente el campo de aviación La Aurora, pero muy pocos saben de los sacrificios que tuvieron que hacer las personas arriba mencionadas para construir una pista de aterrizaje que hasta la fecha sigue sirviendo para aeropuerto. Con respecto a esto, el coronel y piloto aviador Oscar Morales López, me refirió personalmente lo siguiente:

"En aquel entonces el único medio de transporte económico y posible para La Aurora, era el famoso trencito Decauville, pero éste salía a las 7:00 de la mañana de la ciudad y teniendo nosotros que estar a esa hora en el trabajo, salía primero la Sección de tropa a pie a las 5:30 y Jacinto y yo a las 6:30 en un caballo que servía de transporte a ambos, y al cual apodaron "El aviador"; este caballo nos había sido proporcionado por el Castillo de San José." 6

Jacinto Rodríguez Díaz y Oscar Morales López se dedicaron a trabajar con ahinco, talando árboles y rellenando zanjas, bajo la dirección y supervisión del ingeniero Jeanneau. El 15 de septiembre de 1921, fecha en la cual se celebraba el primer Centenario de independencia patria, y gracias a estos dos entusiastas aviadores guatemaltecos, quedó listo el campo de aviación para efectuar aterrizajes y, como expresa -

En vista de la anterior respuesta, Fromont y Jeanneau, disponen salir hacia San Salvador en agosto de 1922 con el fin de conocer el campo de aterrizaje de ese vecino país. Para emprender este viaje, Jeanneau dispuso construir un automóvil y compró la "chatarra" que se encontraba detrás de la Penitenciería Central, situada entonces en el lugar donde hoy está la Corte Suprema de Justicia. La chatarra comprendía los restos de los carros que habían servido durante el Gobierno de Estrada Cabrera.

Ese material fue trasladado al campo de aviación y los jóvenes pilotos procedieron a armar un automóvil, bajo la supervisión del ingeniero.

Cuando ya está listo, salieron hacia San Salvador, Fromont y Jeanneau; efectuaron el viaje en diez días, pues la carretera, si así podía llamarse, estaba en pésimas condiciones y les causaba contratiempos y retrasos.

Cuando llegaron a la frontera, fueron hechos prisioneros por la Guardia Civil de aquel país, acusándoseles de indocumentados; fueron llevados a la presencia del presidente de la República y al explicarle el motivo de su presencia en aquel país, fueron puestos en libertad. Después del reconocimiento del campo de aterrizaje, regresaron a Guatemala y se prepararon durante tres meses para volver a San Salvador, pero esta vez en el avión Caudrón G-3, ya que ellos querían demostrarle a la población guatemalteca que los aviones no servían solo para festejos especiales en los cuales los pilotos tenían que tirar ramos de flores sobre la tribuna presidencial, sino también para efectuar vuelos fuera de las fronteras patrias. Esta sería, más tarde, otra de las formas de ayuda para salir del aislamiento en que el país se encontraba.

El vuelo desde el campo de La Aurora a San Salvador en el Caudrón G-3, efectuado en el mes de octubre de 1922, fue el primer vuelo inter-

deseaba venir a Guatemala a trabajar haciéndole propaganda a los aviones ingleses que proyectaba pedir el gobierno guatemalteco.

El Caudrón G-3, con motor rotativo Rhone, llegó a Guatemala y de inmediato fue armado. El ingeniero Jeanneau y el piloto Fromont iniciaron vuelos llevando pasajeros a bordo con el fin de interesar a la ciudadanía en la aviación, pues esta no tenía la aceptación deseada. Los vuelos servirían, además, para recaudar fondos para pagar el avión, que ya tenían en su poder, y el cual sería obsequiado por ellos al gobierno de Guatemala.

Por aquel entonces (1922) estaba en el poder el general José María Orellana. Un golpe militar había derrocado a don Carlos Herrera.

Inicialmente se integró un triunvirato formado por los generales José María Lima, Miguel Larrave y José María Orellana. El 15 de diciembre de 1921, se convocó a elecciones presidenciales para los días del 21 al 27 de mayo de 1922 y ganó Orellana.

Con respecto a los vuelos de pasajeros en el nuevo avión, me comentó el ingeniero Edgard Jeanneau (1984):

"Los vuelos los cobrábamos así: Q 5.00 hasta el Campo de Marte; Q 10.00 hasta la orilla de la ciudad; Q 15.00 hasta la 18 calle; Q 20.00 hasta la Plaza de Armas y Q 25.00 hasta la finca el Zapote." 7

Quando el precio del Caudrón G-3 estuvo totalmente cancelado, dispusieron obsequiarlo al gobierno, pero, en ese entonces, el Ministro de la Guerra era el general Jorge Ubico y les respondió que cuando necesitara un avión, lo compraría el gobierno con dinero propio.

Norteamérica, en la Escuela de Señales de Fort Leavenwoeth, Kansas. Allí obtuvo el título de Piloto Aviador. El 13 de marzo de 1921, pasó a otro campo llamado Post Field, donde se graduó de Piloto Aviador de Observación Aérea. El coronel García Granados retornó a Guatemala en diciembre de 1921, justamente cuando había sido derrocado el presidente Herrera.

Efectuó un viaje de buena voluntad Guatemala-La Habana-Washington-México-Guatemala (25 de julio de 1929-14 de agosto de 1929). Lo acompañó el mecánico Carlos Merlén, el mismo que acompañara a Rodríguez Díaz en el vuelo de la gloria. García Granados murió en Guatemala el 10 de marzo de 1968.

Fromont terminó su contrato como director de la Escuela de Aviación y quedó en su lugar García Granados. También fue contratado como instructor un francés llamado Edmund Dural, quien llegó una mañana al campo de aviación y juntamente con Juan Domergue solicitaron el avión Caudrón G-3 para hacer un pequeño viaje de placer. El avión les fue concedido y, momentos más tarde, se supo que se habían estrellado en el Hospicio Nacional. Los dos tripulantes se salvaron, pero el avión se destruyó totalmente.

La misión francesa que estaba en Guatemala desde hacía dos años, terminó su contrato en 1923 y el ingeniero Jeanneau salió hacia la costa sur del país para dedicarse a la cacería de cocodrilos. La inquietud de éste por formar la aviación en Guatemala siguió latente y así, en 1924, partió a Francia y con dinero propio compró allá dos aviones: un Morane y un Newport. El recuerda ese episodio de la manera siguiente:

nacional de la aviación nacional.

Como el avión tenía capacidad tan solo para dos horas de vuelo, el ingeniero Jeanneau se las ingenió para modificarlo; utilizó los tanques de los aviones Avro que se encontraban en los hangares y usó uno para el aceite, el cual era impulsado por una bomba de aire de bicicleta, maniobrada durante todo el viaje por el ingeniero Jeanneau.

Cuando llegaron a El Salvador, el presidente Jorge Meléndez, que ya conocía a los pilotos por el problema suscitado meses antes, les recibió personalmente y los trasladó a su casa de campo, en donde fueron atendidos como huéspedes de honor. El Gobierno salvadoreño, al ver el Caudrón G-3, se interesó por comprarlo y el ingeniero envió al general Ubico un telegrama urgente, que según las propias palabras del ingeniero Jeanneau decía así:

"Gobierno salvadoreño interesado en comprar avión, suplicóle informar si podemos vender", a lo cual el general, con su astucia característica me contestó que regresáramos de inmediato con el avión y que "aquí hablaríamos del asunto." 8

Cuando volvieron entraron en pláticas con el general Ubico y este interesado por el avión, lo compró. Así fue como Guatemala contó de nuevo con un avión: el Caudron G-3.

A. MIGUEL GARCIA GRANADOS Y REGARD JEANNEAU.

Por acuerdo gubernativo del 12 de mayo de 1920, siendo aún presidente don Carlos Herrera, se le confirió una beca a Miguel García Granados (figura 13) para efectuar estudios de aviación en los Estados Unidos de

"Estos aviones los adquirí en París, comprándoselos al señor Finat el cual me proporcionó también dos aviadores, uno de apellido Mauler, quien hacía acrobacias en el Newport y el otro de apellido Thouin, quien era el paracaidista. Con ellos efectuamos, a nuestro regreso a Guatemala, varias exhibiciones en Quezaltenango, El Salvador, Honduras y Nicaragua en el año 1925. Estos dos aviones fueron vendidos después al Gobierno de Guatemala." 9

Jeanneau, que había sido contratado de nuevo por la aviación nacional, efectuó, juntamente con García Granados, varios viajes al interior de la República, con el fin de buscar campos de aterrizaje adecuados; realizaron un recorrido de 1,500 kilómetros que incluyó los lugares siguientes: Barberena-Jutiapa-Esquipulas-El Progreso-Zacapa-El Rancho-Cobán-Salamá-San Jerónimo y la capital.

Una semana más tarde emprendieron el viaje de nuevo, pero esta vez lo hicieron en moto y llegaron a Chimaltenango-Santa Cruz del Quiché-Quezaltenango-Totonicapán-Huehuetenango-Retalhuleu. Dejaron dicho en estos lugares, a los señores alcaldes, que, cuando los campos estuvieran listos, les avisaran para llegar a la inauguración.

El primero en ser inaugurado fue el de San Jerónimo, en Salamá, el 11 de marzo de 1926. Los siguientes fueron: Zacapa 7 de abril; Jalapa 11 de abril; Esquipulas 28 de abril y en mayo de 1926 salieron hacia los campos de Huehuetenango y Santa Cruz del Quiché.

Había un departamento al cual nadie había llegado. Era el Petén, cabecera Flores. Partieron García Granados y Jeanneau, tripulando el avión Morane. Dicho vuelo se efectuó en junio de 1926, en dos horas y cuarenta minutos, y mientras tanto los alumnos de la Escuela de Aviación

para poder efectuar vuelos dentro del país, pidieron que les repararan el viejo Blériot ya que el Gobierno no contaba con dinero suficiente para comprar nuevos aviones.

Como los aviadores no cesaban en su intento de efectuar vuelos que dieran fama a Guatemala, el Avro entró también en pronta reparación. Se le dio el nombre de San Marcos y en ese aparato Miguel García Granados voló a Chiquimula con el fin de visitar el campo de aviación que ya estaba listo para ser usado. Lo acompañaba Rodríguez Díaz, a quien se le dio otra vez de alta en la Escuela de Aviación, el 23 de junio de 1926 (figura 14), respetaban así su calidad de aviador y su preparación académica.

La Escuela de Aviación estaba dirigida entonces por el general Rodrigo G. Solórzano. Durante esta época fue cuando Rodríguez Díaz efectuó vuelos interdepartamentales, en especial al Petén, lugar muy necesitado de comunicación inmediata con la capital (figura 15).

Por aquel entonces se consideraba un verdadero prodigio que él partiera hacia un departamento y retornara sano y salvo a la capital, por lo peligroso de la empresa. El coronel Rodríguez Díaz, hermano del aviador y padre de la autora de este trabajo de tesis, en conversaciones familiares relata lo siguiente (1983):

"A partir del momento en que Jacinto es dado de alta nuevamente, ya casi no se le veía por la casa; la farmacia de su propiedad llamada Fénix, había quedado a cargo de nuestro padre.

Recuerdo que cuando yo deseaba hablar con mi hermano, lo esperaba a la hora de la cena, pero normalmente llegaba muy tarde. Salía como a las 6:00 de la mañana y regresaba entre las 11:00 y 12:00 de la noche todos los días. Aparte de su trabajo en la aviación, Chinto\* daba clases privadas de francés, inglés y alemán, siendo miembro además de la Logia Masónica de Guatemala, con el número 25 y era muy buen ajedrecista. " 10

\* En Guatemala Chinto es el diminutivo cariñoso de Jacinto.

Como dije anteriormente, García Granados iba acompañado de Rodríguez Díaz y como el viaje a Chiquimula se efectuó en tiempo de lluvia (12 de junio de 1926), el campo de aterrizaje se encontraba en pésimas condiciones, por lo que, al aterrizar García Granados, sufrió un accidente y destruyó el avión. Detrás de él aterrizó Rodríguez Díaz y corrió la misma suerte, pues el Morane capoteó dando varias vueltas y quedó por fin al lado de su compañero. Afortunadamente los aviadores, que en el futuro darían tanta gloria a Guatemala (figura 16), salieron ilesos. A finales del año 1926, el ingeniero Jeanneau dejó la aviación para dedicarse a los negocios.

B. OSCAR MORALES LOPEZ PENAGOS.

Por disposición del Gobierno de Guatemala y como estudiante becado, partió a la Escuela de Brooks Field, San Antonio Texas, Estados Unidos de América el 11 de febrero de 1927 para seguir estudios de aviación.

Pasó a la Escuela Táctica de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América Langley Field, Hamton, Virginia, el 31 de agosto de 1927, recibiendo el diploma correspondiente como Piloto Aviador Militar, el 30 de junio de 1928.

Para adelantar cursos avanzados pasó a Fort Crockett, Galveston, Texas, el 31 de julio de 1928, permaneciendo ahí hasta el 3 de mayo de 1929.

El 27 de marzo de 1929, realizó el primer vuelo internacional en un aparato Waco y cubrió las siguientes etapas: Galveston-Tampico-México-Miahuatlán-Chimaltenango-Guatemala, aterrizando el 20 de abril de ese

mismo año, hazaña que le valió para ser declarado As de la aviación guatemalteca. Regresó a Guatemala, como piloto aviador de la escuela nacional de aviación, el 4 de mayo de 1929.

### C. Tres aviones Ryan B-1 en Guatemala.

Hubo en Guatemala tres grandes aviadores que con espíritu de lucha y aspiraciones de realizar hazañas dentro de la aviación, colocaron el nombre de su patria muy en alto. Ellos fueron: Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel García Granados y Oscar Morales López (figura 17).

Con el objeto de obtener fondos suficientes para la compra de aviones, los aviadores Rodríguez Díaz y García Granados, organizaron una semana Pro-Aviación Nacional (19-27 de noviembre de 1927) que resultó un verdadero éxito. Por ser la primera vez que se organizaba un acto de esa naturaleza y por el entusiasmo existente, se recaudaron Q 54,000 que ahora equivaldrían quizá, a medio millón de quetzales.

La junta directiva encargada de esta colecta estuvo integrada por el general Miguel Larrave, Ministro de la Guerra; general Pedro Zamora Castellanos, subsecretario; coronel Miguel García Granados, jefe de la aviación; coronel Jacinto Rodríguez Díaz, piloto aviador; coronel Miguel Ydígoras Fuentes, oficial del Estado Mayor del Ejército; coronel Alejandro García Ureta, también del Estado Mayor del Ejército; capitán Ricardo Rodas y el piloto civil Arturo Aguirre Matheu (figura 18).

Un artículo rememorativo del diario El Gráfico (1971: 5) dice así:

"La colecta contó con subcomités en cada departamento, los cuales trabajaron con mucho éxito y ya para iniciar la recaudación la directiva nombró a los señores Carlos Zabalza y Carlos Springmuhl, quienes manejaron el aspecto económico en tal forma que su colaboración resultó muy valiosa." 11

Para las nueve horas de la noche del día 28, se había dispuesto un banquete en su honor, en los comedores del Palace Hotel.

Charles Lindbergh viajó sin carta geográfica y sin copia de ruta, ya que no fueron solicitadas a las autoridades de Guatemala en México.

Reporteros del diario El Liberal (1927: 1), solicitaron información del viaje del famoso aviador y les indicaron lo siguiente:

"El señor García Granados nos indicó que el famoso aviador del Espíritu de San Luis no había solicitado ninguna carta geográfica que le pudiera servir de guía a través del país y que creía que el aviador hacía caso omiso en sus hazañas de esos documentos." 12

El día 28 de diciembre de 1927, el aeródromo se encontraba lleno de personas, las cuales esperaban con ansia la llegada de Lindbergh.

El primer mandatario, general Lázaro Chacón, llegó acompañado de su gabinete y de su estado mayor, a las doce menos cuarto del día.

La tribuna presidencial estaba adornada con banderas de Guatemala y de los Estados Unidos de América. También estaba la fotografía del famoso avión Espíritu de San Luis.

Lindbergh llegó a Guatemala a las trece horas con treinta y nueve minutos y, aparte de las personalidades del Gobierno, lo esperaban los pilotos de la escuela de aviación, coronel García Granados y comandantes Rodríguez Díaz y Ricardo Rodas, además del ingeniero Edgard Jeanneau.

Un aparato telegráfico colocado en el campo, mantenía al público al tanto de las últimas fases del vuelo, que se efectuó bajo un cielo limpio y luminoso.

El momento de la llegada del piloto aviador norteamericano fue muy especial para los guatemaltecos, sobre todo porque en Guatemala la avia-

Con el dinero obtenido, Rodríguez Díaz y García Granados partieron hacia San Francisco California, Estados Unidos de América. Compraron a Mahoney Air Craft Company, tres aviones Ryan B-1 con motor Wright de 220 caballos de fuerza, de cinco pasajeros cada uno. Los aviones fueron desembarcados en el puerto de San José, el 14 de septiembre de 1928 y transportados por ferrocarril a la capital para ser armados en el aeropuerto La Aurora.

Los pilotos guatemaltecos se quedaron en California para recibir un entrenamiento especial. Los aparatos tuvieron un costo aproximado de Q 15,000 cada uno. Estos aviones fueron bautizados con los nombres de Centroamérica (figuras 19-20), Guatemala y Tecún Umán.

Con el primero logró para Guatemala triunfos el coronel Rodríguez Díaz; el segundo fue piloteado por García Granados y el tercero por Morales López (figuras 21-22).

Una vez en Guatemala los tres aviones, se obtuvo del Ministro de la Guerra, autorización para que Rodríguez Díaz y García Granados, pudieran actuar de pilotos civiles y se organizaran servicios departamentales.

El 28 de diciembre de 1927, Guatemala habría de estremecerse con la visita del piloto aviador norteamericano Charles A. Lindbergh.

Desde México anunció su salida para Guatemala prometiendo arribar si el tiempo lo permitía, el 28 de diciembre. Esperaba aterrizar en la capital guatemalteca a la una de la tarde aproximadamente. En Guatemala sería anunciada la llegada del piloto con sirenas de los ferrocarriles y de diversos talleres.

y 14 de envergadura, con un motor Wright Whirlwind, de nueve cilindros, capaz de funcionar, sin fallar, durante 9,000 horas.

Lo anterior le dio a Lindbergh un margen de seguridad bastante grande, pues pensaba salvar en 40 horas, los 5800 kilómetros que separan Nueva York y París. Este viaje lo efectuó el 20 de mayo de 1927.

El aviador norteamericano de origen sueco Charles Lindbergh, murió en el año 1974, atacado de un cáncer mortal.

ción principiaba a formarse.

Por la noche se llevó a cabo un banquete en el Palace Hotel y concurrieron personalidades, tanto del gobierno como de entidades privadas.

Lindbergh partió de Guatemala el 29 de diciembre de 1927, a las seis de la mañana rumbo a Belice, aterrizó y permaneció ahí unas horas.

El ingeniero Jeanneau (1984) (figura 23), conocía personalmente al aviador norteamericano y me relató lo siguiente :

" Sentí mucha alegría al ver de nuevo a Charles Lindbergh, pues años atrás nos habíamos conocido. Esa noche en el Palace Hotel, intercambiamos opiniones con respecto a la nascente aviación en Guatemala.

Entre las personalidades que se encontraban esa noche, pude reconocer a mi gran amiga Clarence K. Street, reportera del periódico The New York Times, quien me contó que venía cubriendo la noticia del arribo del aviador a todos los países centroamericanos.

Me informó que iría al siguiente día a El Salvador para esperar ahí la llegada de Lindbergh y le ofrecí llevarla, de lo cual después me arrepentí, pues el viaje lo hicimos en una motocicleta de mi propiedad y en pésima carretera.

Durante todo el trayecto Clarence me preguntaba si llegaríamos a tiempo, a lo cual respondía que sí, pero dentro de mí, creía que nunca lo lograríamos.

Llegamos a El Salvador a las catorce horas de ese mismo día, 29 de diciembre de 1927, y Charles Lindbergh lo hizo media hora después de nuestra llegada.

Fue un viaje bastante complicado que nunca olvidaré, sobre todo por la cantidad de obstáculos que tuvimos que salvar." 13

El avión de Charles Lindbergh había sido diseñado por el ingeniero jefe de la empresa Ryan Airlines, Donald Hall. No existía en todo el mundo un avión igual; era un aparato de ocho metros y medio de largo

No obstante, el viaje era un poco inseguro debido al mal tiempo que imperaba en Oriente, sobre todo en la zona de Jalapa, pero Rodríguez Díaz y Merlén, dispusieron salir el día y hora indicados (figura 25).

No cabe duda de que este viaje fue el que confirmó a Rodríguez Díaz como pionero de la aviación nacional. Una descripción del viaje, breve y fiel, es la siguiente: se inició el vuelo el 4 de mayo de 1929 a las 10:15 horas. Aterrizó en el aeropuerto de Ilopango (El Salvador) a las 12:55 horas; fue recibido solemnemente. El 8 de mayo, a las 7:00 de la mañana, despegó de Ilopango y aterrizó en el aeropuerto de Toncontín (Honduras) a las 10:45 horas en medio del entusiasmo del pueblo.

A las 8:35 horas del 9 de mayo, despegó de Toncontín para aterrizar, a las 11:00 horas, en el aeropuerto de Managua, en donde la euforia del pueblo se hizo manifiesta. Con respecto a esto el diario El Imparcial (1929: 1), publicó una crónica remitido desde Managua que decía:

"Hoy 10 y 25 pasó por esta ciudad el aviador guatemalteco Rodríguez Díaz, dejando caer una corona de laurel para la tumba de Rubén Darío, enviada por la Asociación de Estudiantes Universitarios de Guatemala; también dejó caer un ramo de rosas hondureñas para la tumba de Darío; las dos ofrendas cayeron cerca de la Catedral, siendo recogidas por varios estudiantes universitarios y miembros del liberalismo." 14

El 11 de mayo, a las 8:05 de la mañana, despegó del campo de aviación de Managua, rumbo a San José, Costa Rica, a donde llegó poco después de las 12:00 horas. El diario El Imparcial (1929: 2), informó lo siguiente:

"Se tuvo la seguridad por radiograma de San José de que Rodríguez Díaz había llegado sin novedad, aterrizando de manera admirable en el aeródromo de La Sabana a las 12:55 horas. En ese lugar lo esperaban, a pesar del retraso con que llegó, el presidente de la República señor González Víquez, su Guardia de Honor, nuestro Ministro Plenipotenciario doctor Eduardo Aguirre Velásquez, miembros del cuerpo diplomático y más de

## VI. EL VUELO DE LA GLORIA.

Jacinto Rodríguez Díaz se había dado a conocer mucho entre los peteneros, ya que viajaba constantemente a la Isla de Flores, Petén.

Por esto a partir del 10 de abril de 1929, principiaron éstos a solicitar al presidente de la República, general Lázaro Chacón ( 26 de septiembre 1926-21 de diciembre 1930), su autorización para que el intrépido aviador pudiera efectuar un viaje de buena voluntad a las cinco repúblicas de Centroamérica, haciendo, de ida, escala en cada una de ellas y de regreso vuelo directo desde Panamá a Guatemala.

El jefe político del Petén, Miguel Ydígoras Fuentes, formó un comité para recaudar fondos y ayudar así a efectuar tan ansiado vuelo.

Acisclo Valladares Corzo quedó nombrado secretario del comité, y Antonio Cambranes vocal segundo. Para efectuar las sesiones utilizaban la casa de Eduardo Táger. El comité reunió Q. 480.00 y con esto se encontró listo Rodríguez Díaz para efectuar el vuelo que lo colocaría como uno de los pioneros más importantes de la aviación nacional. Viajaría a bordo del avión Centroamérica e iría acompañado por el mecánico Carlos Merlén (figura 24).

El día elegido para el despegue fue el 4 de mayo de 1929 y en una muestra de cariño hacia el joven piloto, se reunió una muchedumbre haciendo sonar las bocinas de los automóviles para brindarle una cálida despedida.

ciles, cómodos y seguros. Los aviadores son ayudados, además, por modernísimos rastreadores y de guía, con estaciones en determinados puntos del trayecto que los orientan con facilidad. Pero en los tiempos de Rodríguez Díaz y Merlén, los aviones eran rudimentarios y los sistemas de navegación inexistentes, al menos en esta región de América.

Vistas así las cosas, el vuelo de Rodríguez Díaz fue una epopeya, en la que el temerario piloto hizo gala de un gran valor personal, de tremenda sangre fría y, sobre todo, de pericia y habilidad personal.

Todavía hoy hacer un viaje sin escalas desde Panamá a Guatemala, en una aeronave pequeña, es toda una aventura y no es para menos, habida cuenta de que aviones de pasajeros, dotados de todos los perfeccionamientos hasta ahora posibles, se han perdido o extraviado, en años recientes. Por qué no recordar, entonces, con gran emoción, la performance de aquellos dos solitarios tripulantes guatemaltecos?

Por eso el 17 de mayo de 1929 es una fecha que perdurará en el corazón de muchos guatemaltecos. Habían retornado Rodríguez Díaz y el mecánico Merlén (figuras 26,27,28,29,30,31), después de esparcir por doquier el mensaje de amistad de Guatemala y obtenido el reconocimiento por el progreso que el nacimiento de la aviación guatemalteca representaba para la región centroamericana.

Ellos habían salido de Panamá a las 6:35 horas y llegaron a Guatemala a las 3:35 de la tarde. El vuelo fue de 3,800 kilómetros, realizado en 9 horas exactas.

El Ministro de la Guerra, Juan Padilla, al llegar a recibirlo en el aeropuerto La Aurora, lo condujo a la presencia del presidente Lázaro Chacón, que también se encontraba ahí muy complacido por esta proeza.

seis mil personas que esperaban conocer al valiente aviador que va honrando Centroamérica. " 15

La euforia de las personas de San José se debió también a que el aviador guatemalteco Rodríguez Díaz, era el primer piloto centroamericano en visitar Costa Rica, guiando su propio avión. El diario El Imparcial (1929: 2), también informó lo siguiente:

"Cuando el avión, después de haber hecho rápidas evoluciones sobre la capital aterrizó en La Sabana, el público rompió el cordón que para protegerlo había hecho la policía y sacó al aviador de su cabina en hombros." 16

Así podría seguir citando las presentaciones del aviador guatemalteco y su mecánico Carlos Merlén en las sociedades de las hermanas republicanas centroamericanas a donde fueron llegando en su viaje de ida hacia Panamá. Cuando llegaron a esta ciudad, El Imparcial (1929: 1) publicó lo siguiente:

"Un mensaje fechado 15, de la P.U. dice: El aviador guatemalteco teniente coronel Jacinto Rodríguez Díaz, con su mecánico Carlos Merlén, completó su viaje de buena voluntad a las capitales de Centroamérica, habiendo llegado ayer al Campo de Francia en la zona del Canal...El teniente coronel Rodríguez Díaz permanecerá aquí algunos días, después de lo cual hará la tentativa de un vuelo sin escalas desde esta ciudad hasta la de Guatemala. " 17

Hoy una travesía sin escalas de la capital panameña a Guatemala, es un hecho rutinario, que se efectúa casi todos los días. Los pilotos no corren mayores riesgos porque las aeronaves están dotadas de sofisticados instrumentos, incluyendo pilotos automáticos que permiten vuelos fá-

Día 17 de mayo 1929.

Primero: el ingreso a la frontera nacional del teniente coronel Rodríguez Díaz, se anunciará al público por medio de las sirenas y pitos de los talleres de la capital.

Segundo: uno de los aviones Ryan manejado por el coronel Miguel García Granados, irá a encontrarlo hasta donde mejor le convenga.

Tercero: cuando esté volando sobre el campo de aviación La Aurora, las bandas marcial y fanfarria tocarán alegres dianas, saludando el feliz arribo a nuestro glorioso aviador.

Cuarto: alocución de bienvenida en nombre del ejército por el general Alfredo Giron.

Quinto: será condecorado el teniente coronel Rodríguez Díaz con la gran medalla de honor.

Sexto: entrega al propio teniente coronel Rodríguez Díaz de sus despachos de Coronel.

Séptimo: se entregará al coronel Rodríguez Díaz el trofeo que le fue otorgado por la Liga Internacional de Aviadores de París, Francia. El trofeo "Clifford B. Harmond", se entregaba anualmente al mejor aviador de cada país y el primer año fue para Rodríguez Díaz.

Octavo: la Guardia de Honor en el Campo de Marte la montará la Compañía de Caballeros Cadetes.

Noveno: a estos actos concurrirán los jefes y oficiales francos de la guarnición de esta Plaza, uniformados de diario.

Décimo: el mobiliario para el servicio de los altos funcionarios, Generales del Ejército etcétera, etcétera, que concurrirán a los referidos actos, los proporcionará la Escuela Politécnica.

Había ordenado a Rodríguez Díaz que se abstuviera de hacer el viaje directo de regreso a Guatemala, en parte por el mal tiempo y además los aviadores españoles Francisco Jiménez e Ignacio Iglesias, que se encontraban en Guatemala y que aquel mismo día salían hacia La Habana, en su potente Breguet, habían dicho que el Ryan B-1, era un avión que no reunía las condiciones indispensables para efectuar un vuelo de tal magnitud.

Sin embargo el piloto aviador guatemalteco estaba decidido a efectuar el vuelo a como diera lugar. El Breguet de Jiménez e Iglesias fue obligado a aterrizar en Managua, doblegado por la tempestad, pero Rodríguez Díaz decidió desafiar la tormenta, la atravesó y siguió su vuelo.

Con respecto a esto, El Imparcial (1929: 2) en aquella época escribió:

"El piloto salió sin embargo; lo cual agrega mérito a la empresa por el valor que supone el desafío a los fenómenos naturales." 18.

Por tal razón, en Guatemala no se le esperaba aquel día, mayormente porque había llovido torrencialmente toda la mañana y pensaron que Rodríguez Díaz pernoctaría en Managua. Con la llegada del piloto, se inició una serie de actos por tan feliz acontecimiento, acordándose las siguientes festividades por parte del Ministerio de la Guerra. El Imparcial (1929: 2)

"Aló Casino Militar, de parte del Supremo Hacedor, se quiere saber si ya terminaron los honores y las parrandas consagradas a Chinto Rodríguez Díaz, para mandar llover." 20

Guatemala honró a su hijo predilecto y más tarde éste entregó a su país lo más valioso que poseía: su vida. Las felicitaciones por su arribo, no se hicieron esperar y es así como el Jefe de la Aviación recibió una en especial que fue publicada por el diario El Imparcial (1929) y decía así:

"Al agradecer a todos las atenciones y facilidades que nos dispensaron, nos complacemos también en enviar a ustedes nuestra más sincera felicitación por el rotundo éxito del teniente coronel Rodríguez Díaz al dar cumplimiento a su raid de modo tan brillante." 21

La anterior felicitación estaba firmada por los capitanes españoles Jiménez e Iglesias, quienes en su avión Jesús del Gran Poder estuvieron en Guatemala el 8 de mayo de 1929. También la compañía argentina de comedias ofreció una función de gala en honor de los pilotos en el teatro Abril, entregándole una simbólica medalla como recuerdo a Rodríguez Díaz.

El 22 de mayo llegaron procedentes de Costa Rica, Enrique Fonseca Zúñiga y Francisco Vargas Coto, miembros de la comisión Diplomática para agradecer en forma personal el envío de los dos aviadores a aquel país.

Rafael Castellanos, conocido compositor de aquellos años, dedicó su última composición al avión del aviador, llevando por título Centroamérica, era una marcha a ritmo de fox.

Entre las entidades que premiaron el valor del piloto se encontraban la Asamblea Nacional, el jefe del Poder Ejecutivo, diputados, rotarios, Municipalidad Capitalina, jefes y oficiales de la Policía Nacional, Lo-

Quinto: La Comandancia en Armas de este departamento, enviará la suficiente fuerza para calar el orden e impedir la aglomeración de gente, obrando los jefes respectivos de cada cuerpo de policía.

10 de mayo 1929.

Primero: té danzante en el Casino Militar ofrecido por el centro social del Ejército.

Segundo: discurso ofrecido por el coronel Carlos H. Martínez.

Tercero: entrega de la gran medalla de honor que el Casino Militar concede a su socio activo coronel Rodríguez Díaz. " 19

Las celebraciones que se llevaron a cabo por el vuelo de Rodríguez Díaz, fueron algo que jamás se volvió a ver en Guatemala; los agasajos duraron mucho tiempo, tanto que el Casino Militar estuvo de fiesta durante un mes completo.

Jacinto Rodríguez Díaz ocupó un renglón muy especial en los campos de la admiración en la conciencia nacional y de los círculos sociales de todos los niveles, porque sus hazañas fueron timbre de gloria para el país.

La maravillosa chispa chapina se dejó sentir también y es así como en el periódico Entre broma y broma (1929: 3; ilustración 32), de la ciudad capital, se puede observar una caricatura del apóstol San Pedro, lujosamente ataviado y luciendo en su muñeca del lado izquierdo un reloj al que el santo mira con desorbitados ojos y desde el cielo, por teléfono al Casino Militar llama y dice:

temalteco, ofreció voluntariamente proporcionarle el aparato que llevaría Rodríguez Díaz a tan grandiosa misión. El aparato estaría capacitado para cuarenta horas de vuelo, pero un fatal acontecimiento habría de seguir, antes del inicio, esa formidable aventura.

En el mes de junio de 1929, llegaron a Guatemala cuatro aviones de guerra Potez, pedidos por el Gobierno de Guatemala a Francia. Fueron los más modernos que llegaron a Centroamérica. El 9 de septiembre se inauguró el Círculo Militar de El Salvador, siendo invitados nuestros pilotos, los que llegaron tripulando, Rodríguez Díaz un Potez; García Granados, acompañado por Merlén un Ryan, al igual que Morales-López.

El 12 de octubre del mismo año, dos máquinas Potez aterrizaron en el campo de aviación de Zacapa, bautizado con el nombre de Jacinto Rodríguez Díaz para su inauguración.

gia Masónica de Guatemala, Universidad de San Carlos, Dirección de Correos, la Compañía Artística de Guatemala, Asociación de Auxilios Mutuos del Comercio y Unificación Obrera. Del jefe del Poder Ejecutivo recibió personalmente sus despachos de coronel como premio indiscutible a sus cualidades de valor y patriotismo. De la Municipalidad de Guatemala recibió las llaves de la ciudad y su nombre está escrito en el libro de oro de dicha entidad.

Rodríguez Díaz recibió 56 medallas por servicios distinguidos prestados a la patria y 21 trofeos donados por los cuarteles militares de Metamoras, Guardia de Honor, Fuerte de San José y Plana Mayor Presidencial; dichas condecoraciones fueron posteriormente donadas por su señor padre a la Escuela Politécnica de Guatemala.

En poder del coronel Justo Rodríguez Díaz, solo quedó un trofeo (figura 33).

Después del glorioso viaje, que lo convierte en héroe, el coronel Rodríguez Díaz sigue volando a distintas partes como El Salvador, Nicaragua, Honduras y a la Isla de Flores, Petén, a donde llevaba pasajeros y mercadería liviana, pudiendo decirse con esto que Rodríguez Díaz es con sus compañeros García Granados y Morales López, precursores del servicio de transporte aéreo nacional e internacional.

Rodríguez Díaz, en medio de su actividad incesante, abrigaba un hermoso sueño profesional: realizar un vuelo desde Canadá hasta Argentina. Proyectaba cruzar, de un extremo al otro, el Continente.

La Casa Potez, conociendo la valentía y capacidad del aviador gua-

como uno de los autores de La Chalana, nombre de la canción tradicional de los estudiantes de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Balcárcel iba como acompañante de los pasajeros, pues al enterarse que uno de los asientos del avión no iba a ser ocupado, habló con el general Padilla para solicitarle permiso de viajar en la aeronave. Según artículo de Prensa Libre (1969: 18), el ministro Padilla con gusto le autorizó viajar y antes de despedirse, en la puerta del despacho le dijo:

"No se preocupe, porque viajan en el mejor avión y con el mejor de nuestros pilotos." 22

Eran las 9:15 horas del día 28 de septiembre de 1929, cuando el avión Centroamérica se elevó y, junto a él, otro avión, pilotado por el coronel Oscar Morales López, el cual le acompañaría parte del viaje.

A los pocos minutos de haberse elevado, el Centroamérica se vino en una vertiginosa barrena, precisamente al pasar sobre el Callejón de Dolores (hoy 9a. calle "A" entre 3a. y 4ta. avenidas, zona 1).

Dice su compañero y amigo Morales López (1983):

"Jacinto dejó ir hacia la izquierda su avión. Pensé que era la maniobra habitual de él, pues acostumbraba despedirse de alguna novia en esa forma siempre que partía de la capital." 23

El avión cayó sobre una de las casas de dicho callejón y el aparato, que era de lámina, se partió en dos (figuras 37, 38, 39, 40, 41), muriendo en el acto el piloto Rodríguez Díaz, Carlos Montano Novella y el licenciado José Luis Balcárcel. Se salvó milagrosamente el cónsul de Guatemala en New York, ingeniero Julio Montano Novella.

Pero el accidente cobró otra inesperada víctima. Según relato que me hizo el licenciado Alfonso Mendizábal Montenegro en Totonicapán (1983)

## VII. DECESO Y HONRAS FUNEBRES.

En el año 1929, ni siquiera se soñaba con la comunicación internacional o intercontinental por medio de la aviación. En Guatemala ver volar un avión, era un espectáculo extraordinario, pues en materia de aviación nuestro país aún se encontraba en sus inicios. Los vuelos eran casi cosas heróicas: parecido a las hazañas de los astronautas actuales.

El 28 de septiembre de 1929, fue una fecha trágica, pues en ella la aviación guatemalteca tuvo su primera víctima. Efectivamente, Rodríguez Díaz salió del aeropuerto La Aurora a las 9:15 de la mañana a bordo de su avión Ryan B-1 de nombre Centroamérica.

Iba a cumplir dos misiones: una, dejar al señor Julio Montano Novella (figura 34) y a su pequeño hermano Carlos (figura 35) a Zacapa; ellos continuarían de allí a Puerto Barrios y después a New York; el primero de regreso a su puesto de cónsul de Guatemala en aquel país y el segundo para continuar allá sus estudios. La otra misión era recoger en Zacapa al vicepresidente de la firma comercial All America Cables el cual a causa de un temporal, se encontraba varado en ese lugar; no había podido viajar por falta de ferrocarril y aprovechando la llegada del piloto Rodríguez Díaz regresaría con él.

También acompañaba al malogrado aviador, el licenciado José Luis Balcércel (figura 36), valioso intelectual que fue uno de los estudiantes de Derecho más inteligentes e ingeniosos y al cual se le señala

La causa del accidente nunca se supo, aunque algunos se atrevieron a decir a la familia del aviador, que había sido un acto cruel de sabotaje, pues Rodríguez Díaz estaba logrando una figura muy apreciada e importante. Pero la falta de medios para hacer una investigación técnica y confiable impidió que las causas del hecho fueran determinadas.

Con respecto a esto, el coronel García Granados en el periódico El Imparcial (1929: 1) opinó lo siguiente:

"El accidente se debió, como lo dijera en un principio, a la barrena involuntaria, verosimilmente originada por algún viraje no adecuado a las condiciones de estabilidad del aparato." 25

Lo que nunca pudo explicarse García Granados fue que siendo Rodríguez Díaz, tan excelente piloto, no pudiera salir del spin, nombre con el que también se conoce a la caída en barrena. Otra de las declaraciones de García Granados en El Imparcial (1929: 2) fue la siguiente:

"Es absurdo atribuir como causa del desastre el fallo del motor, puesto que en tal caso Rodríguez Díaz habría buscado los estadios del hipódromo del norte, los llanos de Corona o en último término una calle o plazuela capaz de permitir el aterrizaje directo." 26

Entrevistado el ingeniero Jeanneau (1984) sobre las posibles causas del accidente dijo:

"Me encontraba en mi casa cuando el avión de Rodríguez Díaz iba volando, salí a verlo y pude escuchar que el motor no estaba parejo y entonces me di cuenta que algo andaba mal, que el aparato iba fallando por el ruido que hacía. A los pocos minutos de mi observación, el avión cayó en barrena." 27

El coronel Oscar Morales López (1984), expresó la siguiente opinión:

una sirvienta cruzaba el patio de la residencia de la familia Mendizábal y fue alcanzada por uno de los pistones del motor del avión sin estruendo. El golpe fue tan fuerte que la doméstica cayó muerta instantáneamente. El avión de Rodríguez Díaz, al impacto, voló en pedazos como lo ilustra ese hecho. La familia del licenciado Mendizábal vivía en la 10a. calle, número 26, de la zona 1, en el lugar donde está el sanatorio Lourdes (10a. calle 2-50 zona 1).

En entrevista efectuada a Elvirita Mencos de Huard (figura 42), quien fuera novia de Jacinto Rodríguez Díaz, contaba la impresión por ella recibida en aquellos trágicos momentos.

"Mis padres no permitieron que me casara con Chinto, pues decían que era un hombre muy solicitado por las damas y que yo sufriría mucho con el tiempo; ante esto tuve que decirle que lo nuestro no podía continuar, a pesar del dolor de mi corazón. Al poco tiempo me casé y Chinto, al saberlo, me dijo las palabras siguientes: Elvirita, nunca me casaré, mi única esposa será la muerte. Me sentí por mucho tiempo culpable de la muerte de él, pues sus palabras vivían en mi mente." 24

El coronel Morales López inmediatamente dirigió su avión al aeropuerto a fin de informar sobre el accidente, pero nadie daba crédito a tan fatal noticia, la cual, finalmente fue confirmada.

Posteriormente llegaron al lugar de la tragedia el presidente de la República, general Lázaro Chacón y los miembros de su gabinete y, por supuesto, los aviadores.

El dolor por lo ocurrido fue tan grande, que su amigo Carlos Merlén, al llegar al lugar del accidente, y ver el cadáver de su compañero prorumpió en llanto.

pues Chinto le había puesto de sobrenombre el mudo, por su tono de voz al hablar. Jacinto era el que más molestaba dentro de la aviación y nos hacía la vida alegre con sus bromas." 30

El día de la tragedia, el cuerpo de Rodríguez Díaz, después de ser embalsamado, fue conducido al Casino Militar (figura 43), lugar mismo que días atrás fuera testigo de los festejos en honor del intrépido aviador, durante un mes, en el cual Rodríguez Díaz fue feliz, sabiendo que estaba engrandeciendo el nombre de Guatemala con sus hazañas.

En el Casino Militar fue puesto en capilla ardiente toda la noche, para ser sepultado al día siguiente en el Cementerio General, a las 10:00 hrs. La primera guardia frente al féretro la hizo una sección de la Policía Nacional, hasta las cinco de la tarde, cuando fue relevada por una Compañía de Caballeros Cadetes de la Escuela Politécnica, la cual permaneció ahí hasta la hora del sepelio.

Imponente cual ninguna en la historia de nuestro país, fue la manifestación popular frente al Casino Militar. A millares llegaron personas a decir el último adiós al héroe. Personas de todas las clases sociales se encontraban ahí reunidas. Hasta altas horas de la noche permaneció la muchedumbre y el número creció a la mañana siguiente, cuando se vio reunido a todo el pueblo de Guatemala en las diferentes calles y avenidas en espera del cortejo fúnebre (figura 44).

Como era de esperarse, llegaron los representantes de los diferentes cuerpos militares, Compañías de la Escuela Politécnica y la Banda Marcial (figura 45), los alumnos del Instituto Nacional de Varones y los de la Escuela República de Costa Rica que abrían el desfile, al igual que los Boys Scouts de Guatemala (figura 46).

"Los fabricantes de los Ryan, habían notificado que estas aviones tenían un defecto y era que la sección central del avión, en donde van las alas, era muy débil y que deberían chequearse los aparatos regularmente. Entonces soy de la opinión, que los herrajes se rompieron cuando Jacinto hizo el viraje hacia la izquierda y ya no pudo enderezar el avión, las alas no le respondieron." 28

Lo cierto es que el accidente dejó a la población guatemalteca sumida en profunda tristeza y amargura. Después de cincuenta y cinco años del trágico suceso, el recuerdo aún vive constante en las personas que le sobreviven, sobre todo porque Rodríguez Díaz, según los entrevistados, tenía un carácter muy jovial, siempre con una sonrisa en los labios y hacía bromas a todas las personas que lo rodeaban.

Elvirita Mencos de Huard (1984), manifestó lo siguiente:

"El era alegre por naturaleza, aparte de ser un hombre muy noble, guapo y bueno; guardo muy bellos recuerdos de Jacinto y de su familia, la cual se distinguió por ser honorable y muy unida." 29

Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel García Granados y Oscar Morales López, eran muy amigos. Los dos primeros ya fallecidos y el tercero con sus 85 años de edad, aún conserva un aire espiritual de juventud.

Morales López se hizo famoso por el vuelo que realizó desde Galvestón, Estados Unidos a Guatemala en 1929. Al recordar la vida de Rodríguez Díaz comentó:

"Frecuentemente Chintó llegaba a la aviación por la mañana y recuerdo que se anunciaba haciendo varios disparos al aire con su pistola, a lo cual Miguel García Granados decía: Ya viene ese peludo a seguir fregando. Miguel le decía peludo

Uno de aquellos aviones era conducido por Carlos Merlén (figura 50), quien arrojaba flores sobre el féretro de quien en vida fuera su gran amigo. Casi cerca de las doce del día, llegó el cortejo fúnebre al Cementerio General (figura 51) y antes de ser ingresado a la fosa, se escucharon varias oraciones fúnebres (figuras 52, 53, 54) entre las cuales resaltó una pronunciada por un ciudadano hondureño y a la cual hace referencia el reportero de El Imparcial (1929: 2) en los siguientes términos:

"En nombre de la prensa hondureña, tomó la palabra el señor doctor Manuel Ugarte, quien pronunció su creación sencilla y centroamericanista, diciendo que 'En la hermana república nunca se vio con celos ni envidia los triunfos que conquistara Rodríguez Díaz, sino con verdadero orgullo.'" 32

Todos los actos sociales fueron suspendidos, pues Guatemala entera estaba de duelo, ya que el destino se había ensañado contra los guatemaltecos, viniendo a ensombrecer la alegría y la fe puestas en el aviador, que meses atrás había sido recibido con júbilo y admiración.

La Universidad manifestó su dolor ante la muerte de aquel joven piloto aviador que llevara a los países de Centroamérica un saludo fraternal de la Asociación de Estudiantes Universitario de Guatemala, acordando, entre otras cosas, asistir en cuerpo a los funerales y llevar su bandera de luto, colocando en las respectivas tumbas, ofrendas florales como muestra del último homenaje de admiración y cariño.

Jacinto Rodríguez Díaz había muerto. Aquel joven cuya cabeza era una fuente de proyectos para glorificar la aviación guatemalteca y que soñara con un vuelo gigantesco a través de toda la América, en una poderosa máquina que costearía el pueblo que tanto lo quiso y que llorara inconsolable su muerte prematura.

Después de las 10:00 horas, un disparo de artillería, hecho en el Fuerte de San José, anunciaría al pueblo de Guatemala que los funerales se habían iniciado. Cada cuarto de hora, por disposición presidencial, se repitieron esos disparos. El féretro de Rodríguez Díaz fue sacado en hombros hasta la calle para ser colocado en un armón de artillería en el que iba la bandera nacional, el kepi y la espada del piloto y los lienzos del aeroplano en que fueran grabados los escudos de los países centroamericanos que él visitara.

Llevaba también el ataúd, bandas de crespón negro, sostenidas por varios oficiales del Ejército. Murió heroicamente y como héroe fue enterrado (figura 47).

El armón era tirado por seis mulos. Atrás iban los miembros de la Municipalidad Capitalina en pleno, miembros del Casino Militar, Cuerpo de Aviación, una comisión de Ajudrecistas de donde Rodríguez Díaz era miembro activo, el padre, la madre y el hermano del extinto, la Sociedad Obrera y numerosos amigos del aviador (figura 48).

A continuación iban los féretros de las otras víctimas de la tragedia: José Luis Balcárcel y Carlos Montano Novella (figura 49). En el momento de iniciarse el desfile, dos aviones de la flotilla de guerra y uno de los Morane hicieron evoluciones sobre la ciudad, lo cual causó un poco de indignación en el corazón del escritor Hernani y escribió en el Diario de Centroamérica (1929: I) lo siguiente:

" se creyó en esos momentos que volar era profanar, como si Rodríguez Díaz hubiera rubricado con su sangre una escritura de propiedad sobre el cielo nacional." 31

en honor de Rodríguez Díaz :

"Guatemala: lloremos al valiente piloto  
Gran Señor de los Aires que en su nave gloriosa  
dejó en los cielos istmeños su estela luminosa  
desafiando las iras y el poder de lo ignoto.

Vestíanse de fiesta los cielos a su paso  
era un himno de gloria el trapijar sonoro  
de su avión, que fulgía como estrella de oro  
bañada por las luces postreras del ocaso.

No supo que al llevarle las flores a Rubén  
este ya conocía su página secreta;  
no supo que él también  
dormiría muy pronto como duerme el poeta.

Darío le recibe con los brazos abiertos  
y un canto entre los labios  
al entrar en el reino silente de los muertos..." 35

El ex-embajador de México en Guatemala, doctor Carlos Puig Casauranc, elemento valioso de la intelectualidad de aquel entonces, envió un mensaje que fue publicado en El Imparcial (1929: 1) y decía así:

"Por conducto de su importante diario, permítome expresar al pueblo guatemalteco, mi pena por desaparición de la gloriosa figura de aviación coronel Jacinto Rodríguez Díaz." 36

Quando el féretro de Rodríguez Díaz entró en la fosa, se dejó escuchar una salva de artillería. Había tres masas y en la del centro se encontraba el ataúd del piloto aviador, custodiado por miembros del Ejército.

La tribuna fue ocupada por muchos oradores, entre ellos el general Ramón Alvarado, quien manifestó el dolor del presidente de la República por la tragedia acaecida.

En nombre del Ministro de la Guerra pronunció una oración fúnebre el general Alfredo Girón P.; en nombre del Ejército habló el coronel Manuel

El licenciado David Vela escribió en El Imparcial (1929: 1):

"Un viento trágico cortó las alas de su gloria y paró el motor de su corazón generoso en los cielos ilimitados del sacrificio. La caída de Chinto, apelativo cariñoso con que lo llorará nuestra desesperanza, es su última ascensión, y si nos sobrecoge con la amargura de una gran desgracia, eleva también nuestras almas a las alturas en que se admira el valor, ante la fatalidad humillada.

El avión de Chinto a chocado en la ruda violencia de su caída contra el corazón de todos los guatemaltecos y una honda pena inexpresable se crispa en nuestras manos desesperadas, se cuaja en los ojos sin llanto.

Ayer pasó sobre nuestras cabezas cubierto de gloria, grande en su humildad, con la misma sonrisa confiada con que desafiara los elementos; hoy escapa de nuestros afectos, demasiado alto, en las sombras sin motor de una raid que no tiene retorno." 33

Las manifestaciones de dolor del pueblo de Guatemala fueron muchas y Jacinto Rodríguez Díaz se inmortalizó, pues dio a su país lo más bello, lo más preciado: primero sus triunfos y después su vida.

El gran escritor Carlos Wyld Ospina escribió en El Imparcial (1929: 1) las siguientes letras:

"El hombre solo vale por lo que da. Darse es integrarse, salir del precario yo individual y cobrar un valor trascendente, fecundo, inmortal. Esta es la nueva religión interna, sin templos, sacerdote, ni liturgia.

La religión del servicio y la buena voluntad. El aviador Rodríguez Díaz fue el hombre que se dio, en sacrificio a su patria y el porvenir. Inmolose por todos nosotros: para que mañana recojamos la flor y el nutricional grano de su arrojo y su desinterés magníficos de su sangre y su dolor sagrados." 34

El poeta Manuel José Arce Valladares, también expresó su sentir en aquellos momentos, en Laureles Póstumos (1929: 169-170), libro editado

Jutiapa, Gualán, Zacapa, San Francisco Miramar, Joyabaj, Ayutla, Villa Canales, El Tumbador, Santa Lucía Cotzumalguapa, Colomba Costa Guca, Uspantán, Quetzaltenango, Flores Petén, Sololá, Antigua Guatemala, Totonicapán, Huehuetenango, San Marcos, México D.F., Costa Rica, Honduras y El Salvador.

[Faint, mostly illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page]

R. Solís; el señor José Antonio Palomo lo hizo en nombre de la Secretaría de Relaciones Exteriores; después ocuparon la tribuna el coronel Francisco Andrade en nombre del general Juan B. Padilla; por la Policía Nacional lo hicieron el licenciado Antonio Aguirre y Rubén Flores.

La Universidad de San Carlos de Guatemala, también envió como representante a uno de sus mejores oradores, al universitario Francisco Iriarte Orantes.

Enseguida ocuparon dicha tribuna el poeta Manuel José Arce Valladares y José Gregorio Díaz.

El tiempo se azotaba y varios de los oradores no pudieron pronunciar sus discursos.

En el momento de ser colocada en la tumba Rodríguez Díaz, atronó el aire una nueva descarga de fusilería, anunciando que todo había concluido. Eran las dos de la tarde y poco a poco las personas se fueron retirando.

Elvirita Mencos de Huard (1984) comentaba al respecto:

"Guardé luto por mucho tiempo, ya que la muerte de Chinto me afectó grandemente, pero recuerdo muy bien la impresión en mí al observar por las calles gran cantidad de damas vestidas de riguroso negro durante muchos días; tal era el cariño que sentíamos todas hacia él. " 37

Muy largo sería citar textualmente todas las muestras de condolencia recibidas, por lo tanto solo mencionaré algunos de los lugares de donde éstas vinieron: Santa Cruz del Quiché, Escuintla, Chiquimula,

En 1982, el departamento de Totonicapán le rindió un homenaje declarándolo Hijo Ilustre, según el Diario de Centro América (1982: 5):

"Rindieron homenaje póstumo develando su fotografía y declarándolo hijo ilustre de Totonicapán...la que quedó expuesta en la galería de hombres ilustres de esta ciudad, en el salón social municipal." 40

El Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial, con motivo de celebrar sus XIII jornadas, solicitó al Gobierno de la República de Guatemala que nombrara a un destacado ciudadano guatemalteco que hubiese descollado dentro del desarrollo de la aviación nacional y por tal motivo el Gobierno nombró como pionero de la aviación de la República de Guatemala, al coronel Jacinto Rodríguez Díaz, según publicación de Prensa Libre (1983: 9 y 57):

"El homenaje será rendido en Madrid, en el Salón de Honor del Cuartel general del ejército del aire, el martes 7 de junio próximo.

El licenciado Novalés Aguirre, de acuerdo con la designación presidencial, recibirá a nombre del Gobierno guatemalteco la placa y diploma que el instituto aludido entregará en memoria del recordado pionero de la aviación coronel Rodríguez Díaz." 41

Con motivo de haberse celebrado el 84 aniversario del nacimiento del héroe nacional, la Gobernación Departamental, la Municipalidad y la Coordinadora Institucional de Totonicapán, llevaron a cabo un programa especial en cuyo desarrollo estuvieron presentes autoridades civiles y militares, representantes de la Fuerza Aérea Guatemalteca, Magisterio, educandos y pueblo en general. El acto estuvo muy solemne y al mismo tiempo se develó una placa conmemorativa, acto que estuvo a cargo del coronel Justo Rodríguez Díaz (figura 55), único hermano del aviador.

## VII. ALGUNOS HOMENAJES POSTUMOS.

El 2 de octubre de 1929, a las cuatro horas menos diez minutos, aterrizó en el aeropuerto La Aurora el avión de Charles Lindbergh que había venido a inaugurar un servicio regular de pasajeros Miami-Panamá de aerolíneas Pan American World Airways. Vino acompañado de su esposa Ana Morrow, hija del embajador de Estados Unidos en México.

Gran multitud de personas se congregó para dar la bienvenida al aviador y entre ellas se encontraban los padres de Jacinto Rodríguez Díaz, a quienes el Ministro de la Guerra presentó con el coronel Lindbergh y éste con voz conmovida dijo las siguientes palabras que posteriormente publicó El Imparcial (1929: 2):

"Uno de los principales objetos de mi venida a Guatemala, es la de presentarles a ustedes mis palabras de condolencia por el infausto suceso de Rodríguez Díaz, con quién desde mi venida por primera vez a este país, me unieron estrechos lazos de compañerismo y amistad. Así mismo quiero depositar una corona en su tumba. " 38

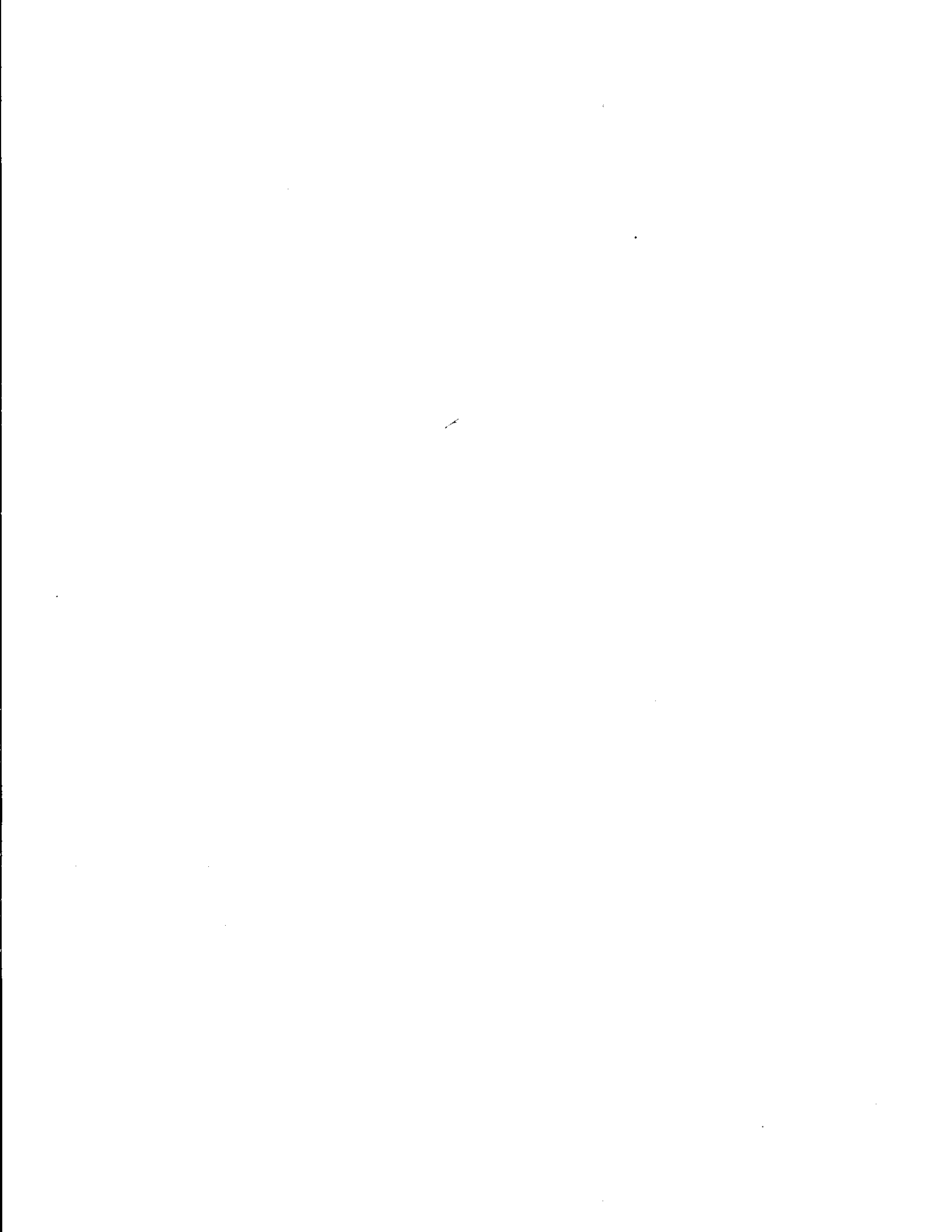
Después de muchos años, el héroe de la aviación nacional, sigue siendo objeto de bien merecidos homenajes. Otro homenaje, del pueblo de Zacapa, fue el siguiente, El Imparcial (1929: 1):

"Mañana se inaugurará el Campo de Aviación Rodríguez Díaz, habiendo por ello mucho entusiasmo, que se refleja en los preparativos. En homenaje a la memoria del as guatemalteco Jacinto Rodríguez Díaz, las autoridades y público en general han sido de un mismo parecer en la denominación del campo." 39

Así mismo el coronel de Infantería Diplomado en Estado Mayor, Rodolfo Lobos Zamora, Comandante de la Zona Militar de Quezaltenango, tuvo a su cargo la inauguración del monumento a Rodríguez Díaz. Este monumento fue construido por los arquitectos Mynor H. López y Víctor Díaz.

La ceremonia conmemorativa se efectuó el 16 de agosto de 1983 (figura 56).

El terreno en donde se construyó la tumba de Rodríguez Díaz, fue donado por el Gobierno de aquella época. El relieve de Icaro fue realizado por Rafael Yela Gunther en el año 1930 (figura 57), uno de los más famosos escultores guatemaltecos.



## IX. CONCLUSIONES.

1. La aviación se conoce en Guatemala con gran rapidez, pues si en 1908 los hermanos Wright la inician en los Estados Unidos de Norte América, en 1912 se dan las primeras demostraciones en Guatemala.
2. Las primeras exhibiciones de aviación en Guatemala, se celebraron en la semana comprendida del 25 al 31 de marzo de 1912.
3. La primera escuela de aviación en Guatemala, se fundó en el año 1914, con el guatemalteco Dante Nannini.
4. En 1918, se contrata la primera misión francesa que venía formada por el Barón René D'Eyne, capitán Camile Chartier instructor y Manlio Montanelli como mecánico.
5. En el año 1918 se fundó la segunda academia de aviación, bajo la dirección del Barón René D'Eyne.
6. En el año 1921, llega a Guatemala la segunda misión francesa, siendo sus integrantes el comandante Gastón Contresti como jefe e instructor; capitán Camile Chartier instructor; capitán Luis Roche instructor de músicos militares; teniente Louis Fromont instructor de vuelo; ingeniero Edgard Jeanneau instructor de mecánicos y mantenimiento de aviación.
7. El 29 de junio de 1921, por acuerdo gubernativo, se creó la Escuela de Aviación Nacional.
8. La aviación se inició gracias a los esfuerzos del licenciado Manuel Estrada Cabrera y del Ejército de Guatemala.

9. Los iniciadores formales de la aviación en Guatemala fueron los coroneles Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel García Granados y Oscar Morales López.
10. El primer aeropuerto estable en Guatemala, fue trazado el 15 de septiembre de 1921, con el nombre de La Aurora.
11. Con la intruducción de la aviación, Guatemala se incorpora a los nuevos sistemas de transporte desarrollándose económicamente, en parte.
12. A Jacinto Rodríguez Díaz se le distinguió como héroe nacional, por haber llevado a cabo la hazaña de volar por vez primera de Guatemala a Panamá y en viaje directo de regreso sin escalas, en el año 1929.
13. La aviación desarrolló, especialmente en su primera época, las buenas relaciones entre los gobiernos de México, Centroamérica y Panamá, los Estados Unidos de Norte América y los países de Europa, por cuanto tuvo hazañas que despertaron la admiración colectiva.
14. Con la aviación se inician los estudios de la fotografía, cartografía y también el armamento propio de la aviación. Además se establece el servicio de correo, carga y transporte humano por el año 1929.

## X. INDICE DE ILUSTRACIONES.

1. De izquierda a derecha: Delfino Sánchez-Latour, Dante Nannini, José Minondo, Renato González, Barón Ernesto de Merk, Félix Tripalouri, Luis Ferro, sin identificar, y Frank Bang.
2. Coronel Dante Nannini.
3. Primeros alumnos de la academia de aviación.
4. Casa en donde nació Jacinto Rodríguez Díaz, departamento de Totonicapán.
5. Frente de la casa en donde nació Jacinto Rodríguez Díaz, en el departamento de Totonicapán.
6. Justo Rodríguez de León, padre del aviador.
7. Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1918.
8. Jacinto Rodríguez Díaz (segundo de la izquierda a derecha), en los Estados Unidos de Norte América. Año 1920.
9. Jacinto Rodríguez Díaz, sentado en el ala de un avión Farman, en el campo de aviación de Balbuena, de la ciudad de México, D.F., en el año 1922. Lo acompaña un oficial mexicano.
10. Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1922, México.
11. Bombardero. Avión francés Farman, bimotor bombardero en el desaparecido Campo Militar de Balbuena, de la ciudad de México. Al frente del avión, el coronel Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1922.
12. Misión francesa que llegó a Guatemala en el año de 1921. De izquierda a derecha: teniente Luis Fromont, comandante Gastón Contresti, capitán Camile Chartier, ingeniero Edgard Jeanneau y capitán Luis Roche.
13. Coronel Miguel García Granados. Año 1929.
14. Coronel Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1926.
15. Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1926.
16. De izquierda a derecha: Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel García Granados y Carlos Merlén. Año 1926.

48. El féretro de Rodríguez Díaz, es conducido por un armón de artillería tirado por seis mulos. Año 1929.
49. Los féretros que conducen a Carlos Montano Novella y José Luis Balcárcel, víctimas del accidente aéreo. Año 1929.
50. Vista del avión conducido por Carlos Merlén. Año 1929.
51. Vista de la entrada al Cementerio General durante los funerales de Rodríguez Díaz. Año 1929.
52. Personas de diferentes estratos sociales, en espera del cortejo fúnebre. Año 1929.
53. Vista del cortejo fúnebre de Rodríguez Díaz. Año 1929.
54. Sepelio de Rodríguez Díaz, en el Cementerio General. Año 1929.
55. Coronel Justo Rodríguez Díaz, hermano del aviador, develando una placa conmemorativa en Totonicapán. Año 1983.
56. Efraín Cifuentes Ligorría, Alcalde Municipal de Totonicapán y coronel Justo Rodríguez Díaz. Año 1983.
57. Relieve de Icaro en la tumba del piloto aviador Jacinto Rodríguez Díaz, realizado por Rafael Yela Gunther. Año 1930.

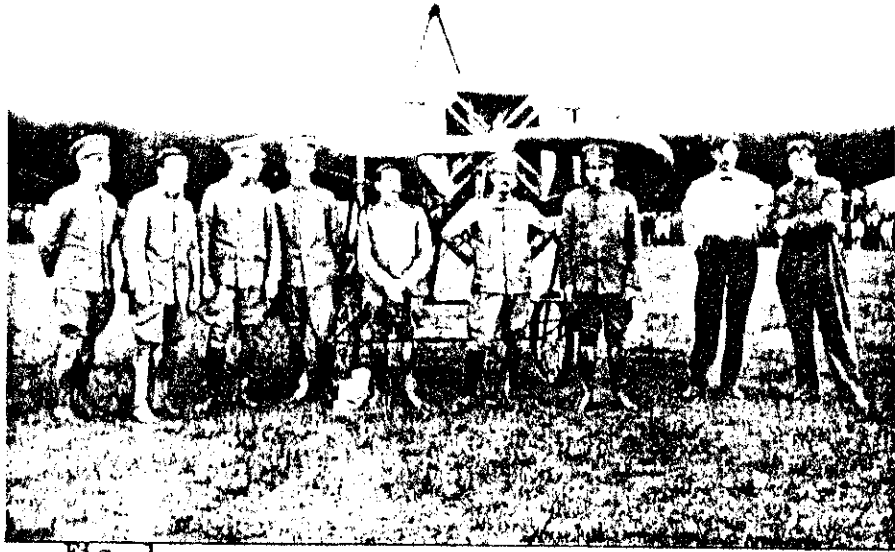


Fig. 1.

De izquierda a derecha: Delfino Sánchez-Latour, Dante Nannini, José Minondo, Donato González, Barón Ernesto de Merk, Félix Tripalouri, Luis Ferro, sin identificar y Frank Bang.



Fig. 2.

Coronel Dante Nannini.

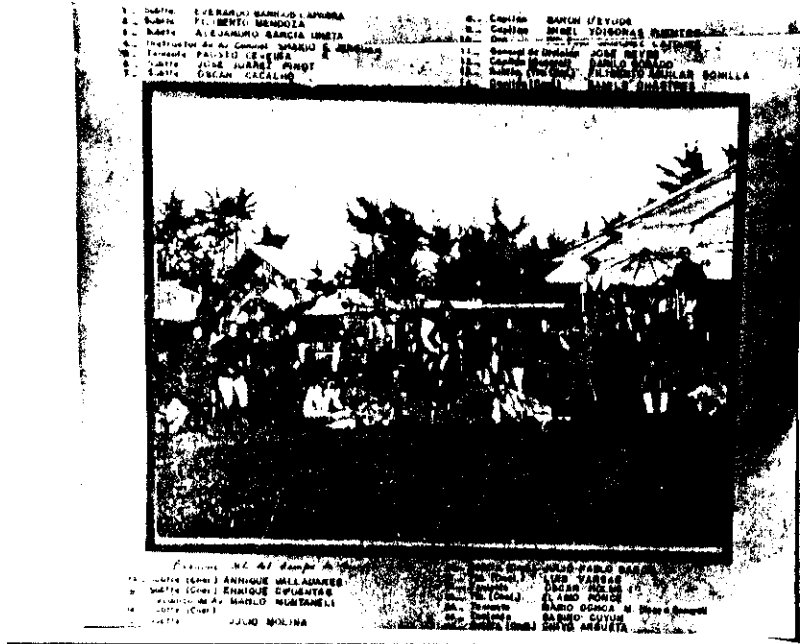


Fig. 3. Primeros alumnos e instructores de la <sup>academia</sup> escuela de aviación.



Fig. 4. Casa en donde nació Jacinto Rodríguez Díaz, departamento de Totonicapán.

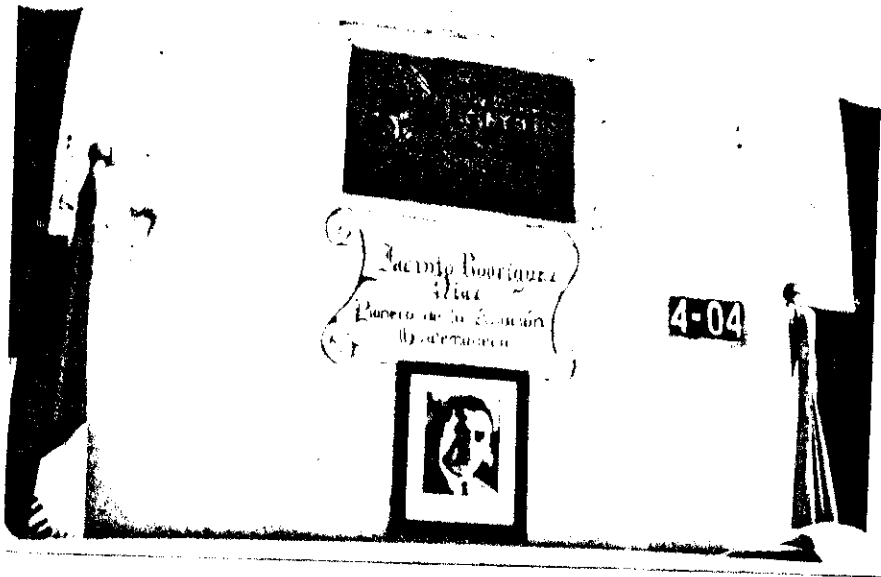


Fig. 5.  
Frente de la casa en donde nació Jacinto Rodríguez Díaz, en el departamento de Totonicapán.



Fig. 6  
Justo Rodríguez de León, padre del aviador.



Fig. 7.  
Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1918.



Fig. 8  
Jacinto Rodríguez Díaz (segundo de izquierda a derecha), en los  
Estados Unidos de América. Año 1920.



Fig. 9.  
Jacinto Rodríguez Díaz, sentado en el ala de un avión Farman, en el campo de aviación de Balbuena, de la ciudad de México, D.F. en el año 1922. Lo acompaña un oficial mexicano.



Fig. 10.  
Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1922, México.

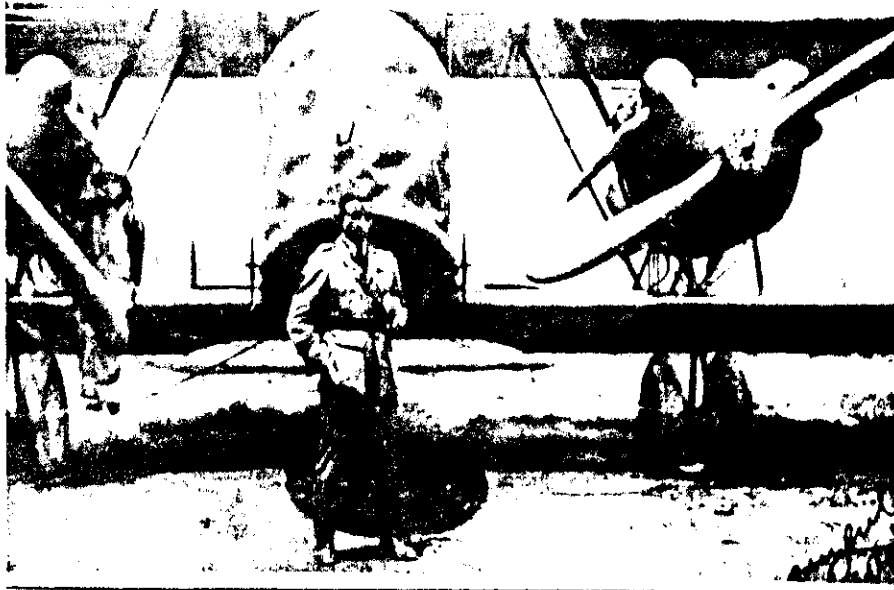


Fig. 11.  
Bombardeo. Avión francés Farman, bimotor de bombardeo en el desaparecido Campo Militar de Balbuena, de la ciudad de México. Al frente del avión, el coronel Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1922.



Fig. 12.  
- Misión francesa que llegó a Guatemala en el año 1921. De izquierda a derecha: Teniente Luis Fromont, Comandante Gastón Con-tresty, Capitán Camilo Chartier, Ingeniero Edgard Jeanneau y Ca-pitán Luis Roche.



Fig. 13.  
Coronel Miguel García Granados. Año 1929.



Fig. 14  
Coronel Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1926



Fig. 15  
Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1926.



Fig. 16  
De izquierda a derecha: Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel García Granados  
y Carlos Merlén. Año 1926.



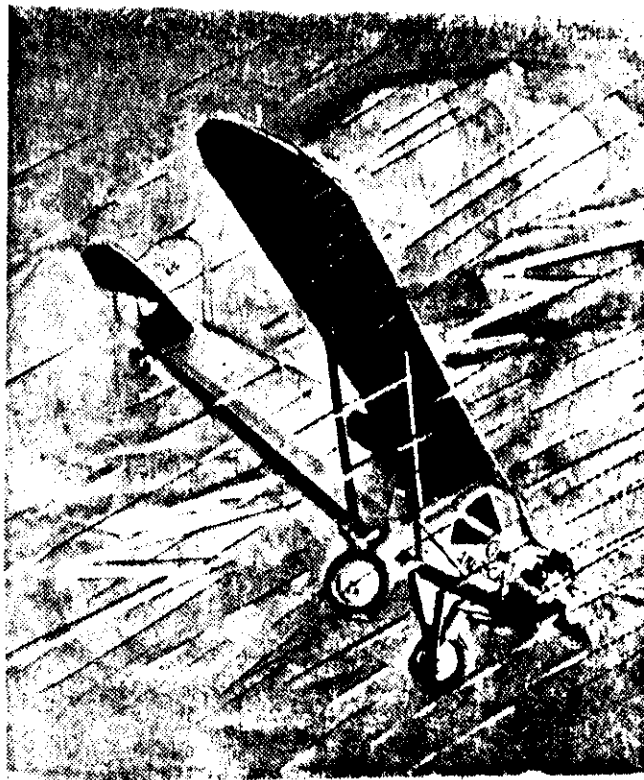
Fig. 17.  
Precursores. Epoca en que se inicia la aviación en Guatemala. De izquierda a derecha aparecen: Capitán Ricardo Rodas, coroneles Miguel García Granados, Jacinto Rodríguez Díaz y Oscar Morales López; atrás de pie: capitanes Manuel G. Samayoa y Perfecto Flores. Año 1929.



Fig. 18.  
Recaudaron fondos. Directiva que se integró para la recaudación que permitiera la compra de tres aviones Ryan B-1. Sentados de izquierda a derecha aparecen: Pedro Zamora Castellanos, Miguel Larrave y Miguel García Granados. De pie en el mismo orden: Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel Idígoras Fuentes, Arturo Aguirre Matheu, Alejandro García Ureta y Ricardo Rodas. Año 1927.



Fig. 19.  
Avión Centroamérica. En ésta nave, Rodríguez Díaz cruzó de ida y vuelta la región centroamericana. Año 1928.



El avión Centro América en plena lucha entre los rugidos del mar.

Fig. 20.  
Avión Centroamérica, surcando los cielos de Guatemala. Año 1928.



Fig. 21  
Coronel Oscar Morales López.

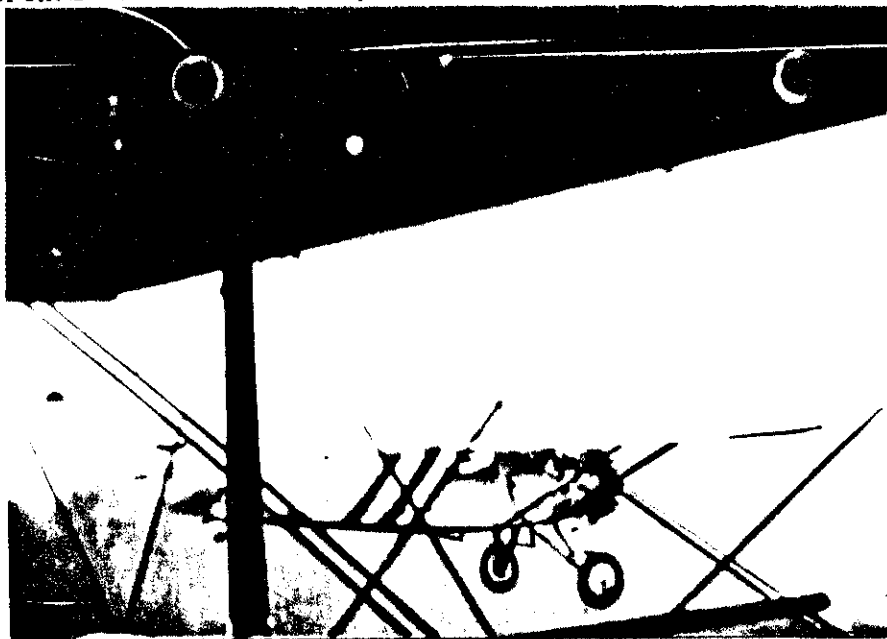


Fig. 22  
- Avión Tecún Umán, piloteado por el coronel Oscar Morales López.  
Año 1928.



Fig. 23. Ingeniero Edgard Jeanneau.



Fig. 24. Carlos Merlén y Jacinto Rodríguez Díaz.  
Año 1929.



Fig. 25.  
 Caricatura de Jacinto Rodríguez Díaz y Carlos Merlén.  
 Periódico Entre broma y broma. Año 1929.

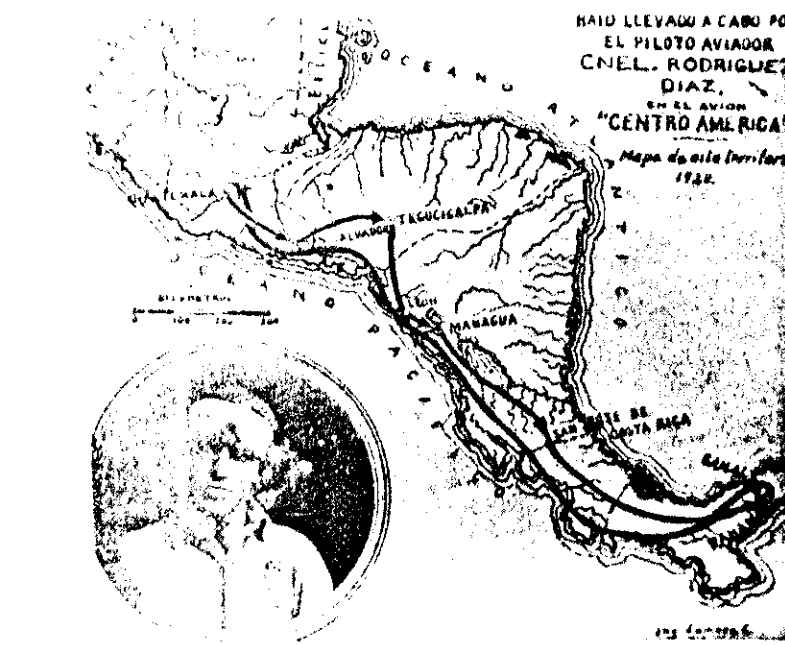


Fig. 26.  
 Mapa del raid llevado a cabo por Rodríguez Díaz y Merlén.  
 Año 1929.



Fig. 27.

EL HEROE REGRESA. Jacinto Rodríguez Díaz—segundo de izquierda a derecha retorna triunfalmente de su vuelo de buena voluntad por los países centroamericanos. Con él aparecen, de izquierda a derecha: general Juan B. Padilla, ministro de la Guerra; general Lázaro Chacón, presidente de Guatemala y el mecánico de aviación Carlos Merlén.

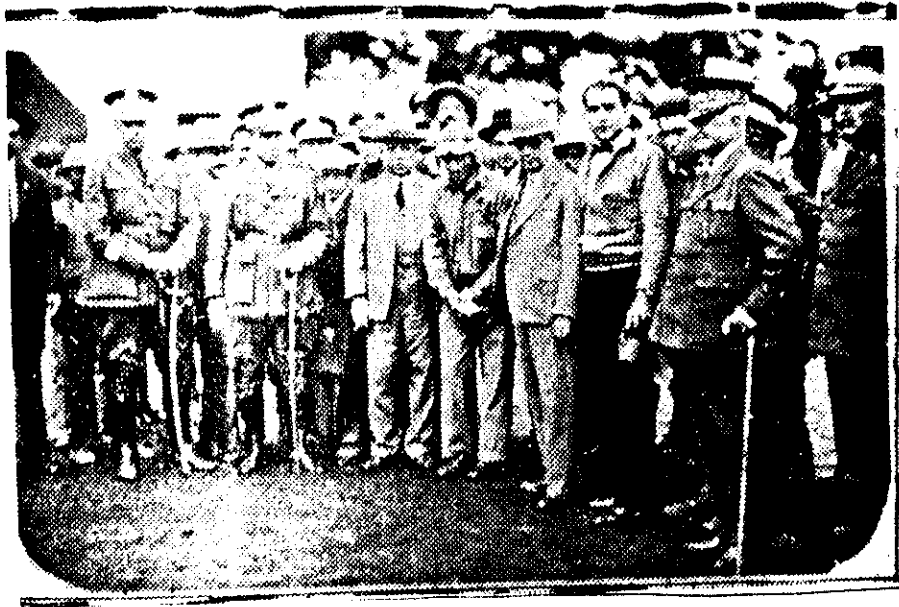


Fig. 28.

BIENVENIDA OFICIAL. Rodríguez Díaz aparece rodeado por numerosos funcionarios civiles y militares que le dieron una calurosa bienvenida a su arribo a La Aurora.



Fig. 29.

RECORRIDO. Jacinto Rodríguez Díaz, en el carro oficial cuando hacía su recorrido por las calles de Guatemala a su regreso del viaje de la gloria. Año 1929.



Fig. 30.

DISCURSOS DE BIENVENIDA. Un aspecto de la recepción que le fue tributada a Rodríguez Díaz. Al fondo a la derecha uno de los representantes pronuncia un emotivo discurso. El aviador aparece a la izquierda de la puerta central.



Fig. 33.  
Unico trofeo en poder de la familia de Jacinto Rodríguez Díaz. Año 1929.



Fig. 34  
Ingeniero Julio Montano Novella, único sobreviviente del fatal accidente. Año 1929.



Fig. 35.,  
Una de las víctimas del accidente, niño Carlos Montano Novella.  
Año 1929.



Fig. 36.  
Oatra de las víctimas del fatal accidente, licenciado José Luis  
Balcárcel. Año 1929.



Fig. 37.  
El avión de Rodríguez Díaz, el día del accidente. Año 1929.



Fig. 38.  
El avión Centroamérica, totalmente destrozado. Año 1929.



Fig. 39.  
El avión Centroamérica, sobre una casa del Callejón de Dolores,  
totalmente destrozado. Año 1929.

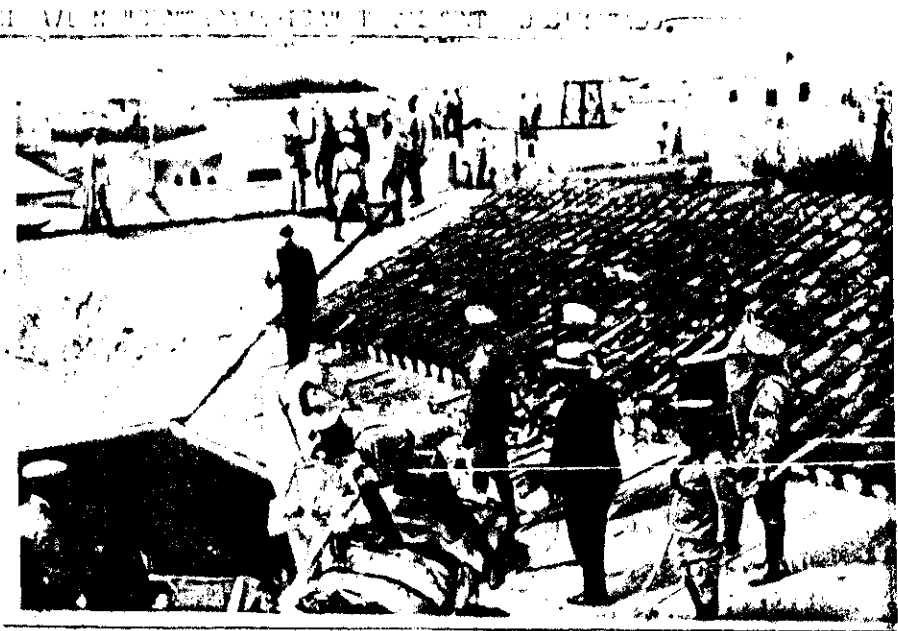


Fig. 40.  
Autoridades inspeccionando el lugar de la tragedia. Año 1929.



Fig. 41.  
Sacando a las víctimas del avión accidentado Centraamérica.  
Año 1929.



Fig. 42.  
Elvirita Mencos de Huard.

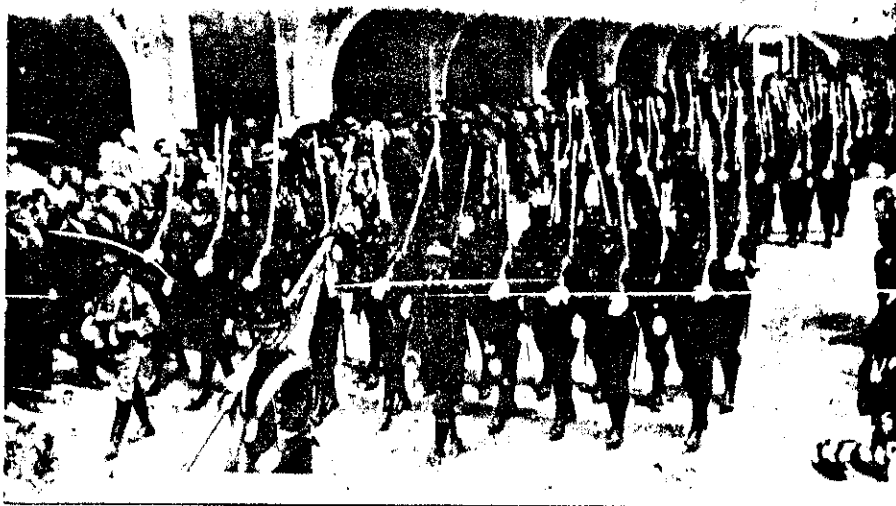


Fig. 45.  
Ejército y autoridades figuran en el cortejo fúnebre.  
Año 1929.

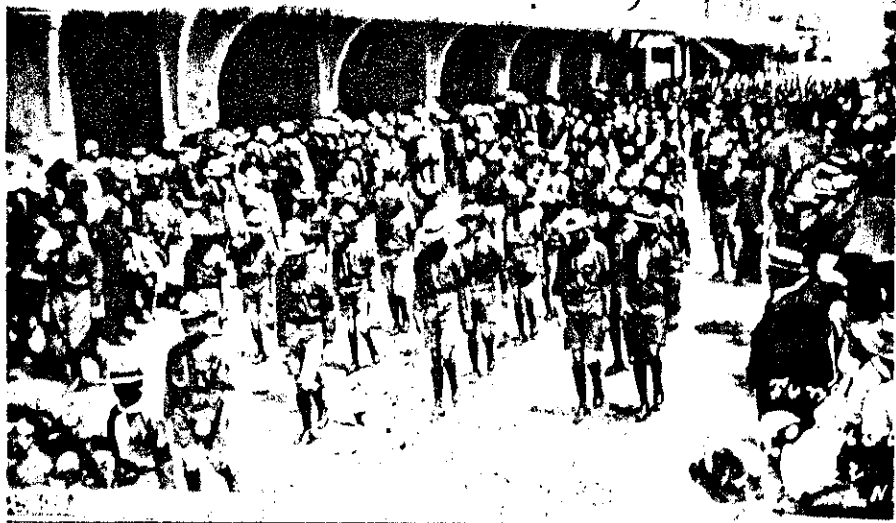


Fig. 46.  
Miembros de la Asociación de Scouts de Guatemala, adelante  
del desfile fúnebre de Rodríguez Díaz. Año 1929.

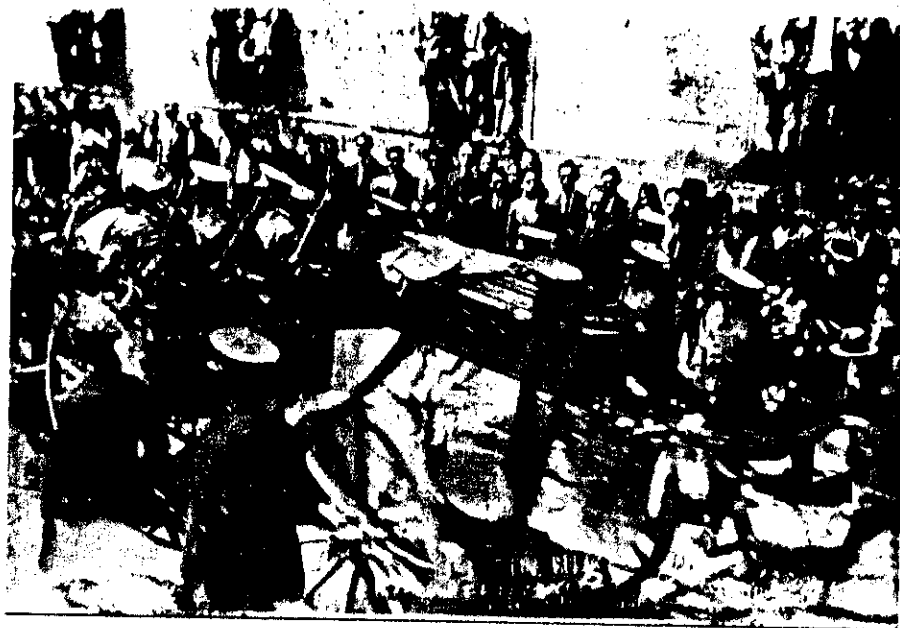


Fig. 47.  
El féretro de Rodríguez Díaz; encima va el kepi, la bandera de Guatemala y los lienzos negros que son sostenidos por varios oficiales del Ejército. Año 1929.

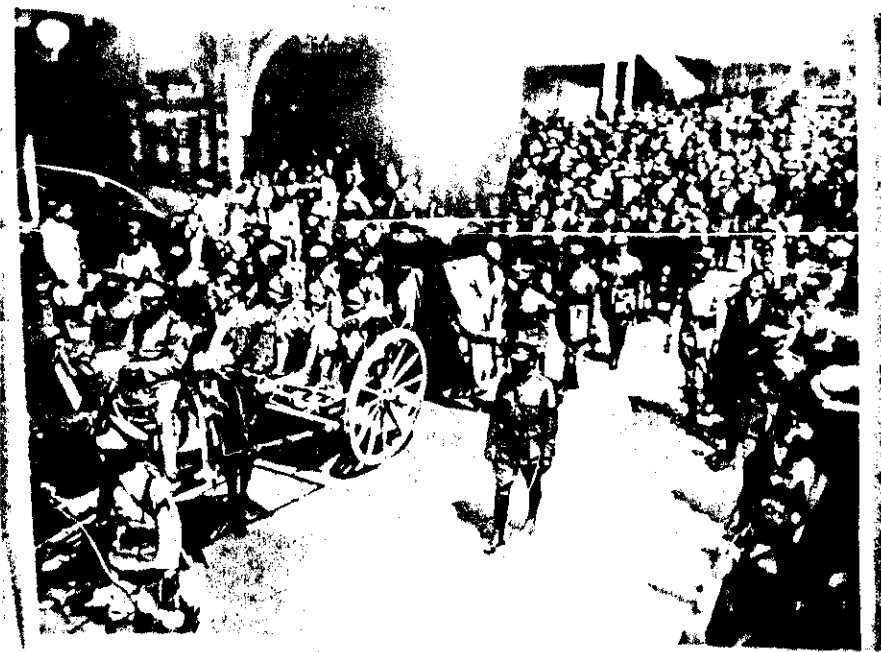


Fig. 48  
El féretro de Rodríguez Díaz, es conducido por un armón de artillería tirado por seis mulos. Año 1929.



Fig. 49.  
Féretros que conducen a Carlos Montano Novella y José Luis Balcárcel, víctimas del accidente aéreo. Año 1929.



Fig. 50.  
Vista del avión conducido por Carlos Merlén. Año 1929.



Fig. 51.  
Vista de la entrada al Cementerio General durante los funerales  
de Rodríguez Díaz. Año 1929.

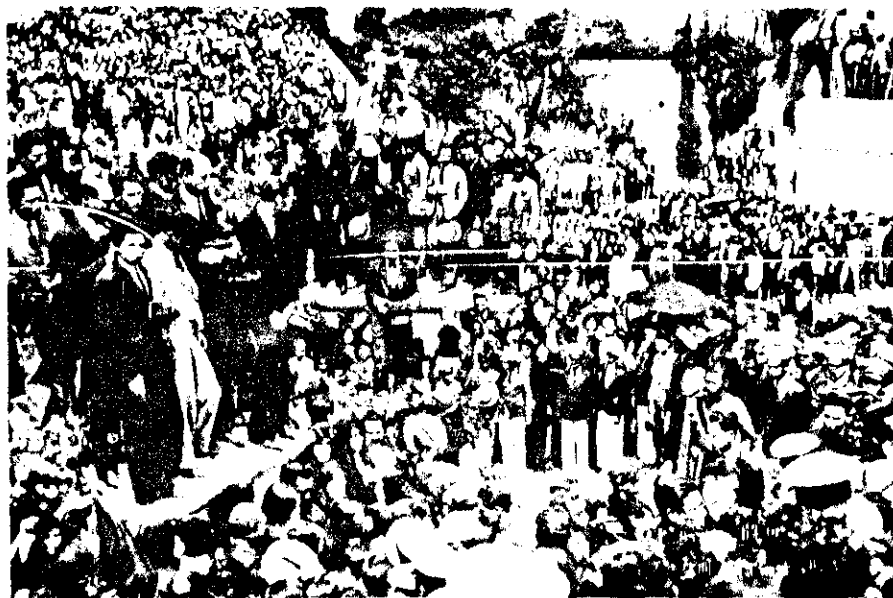


Fig. 52.  
Personas de diferentes estratos sociales, en espera del Cortejo  
fúnebre. Año 1929.

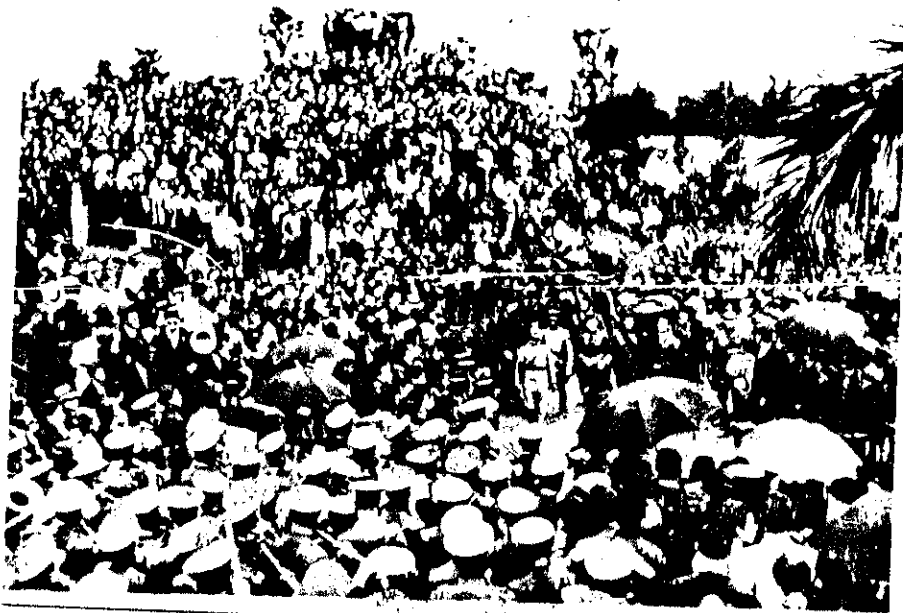


Fig. 53.  
Vista del cortejo fúnebre de Rodríguez Díaz. Año 1929.

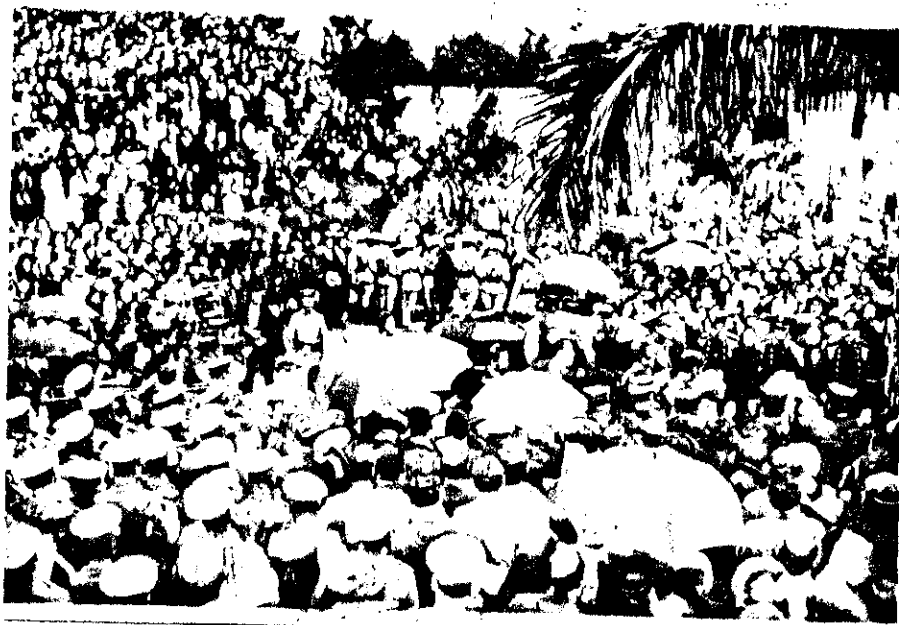


Fig. 54.  
Sepelio de Rodríguez Díaz, en el Cementerio General.  
Año 1929.

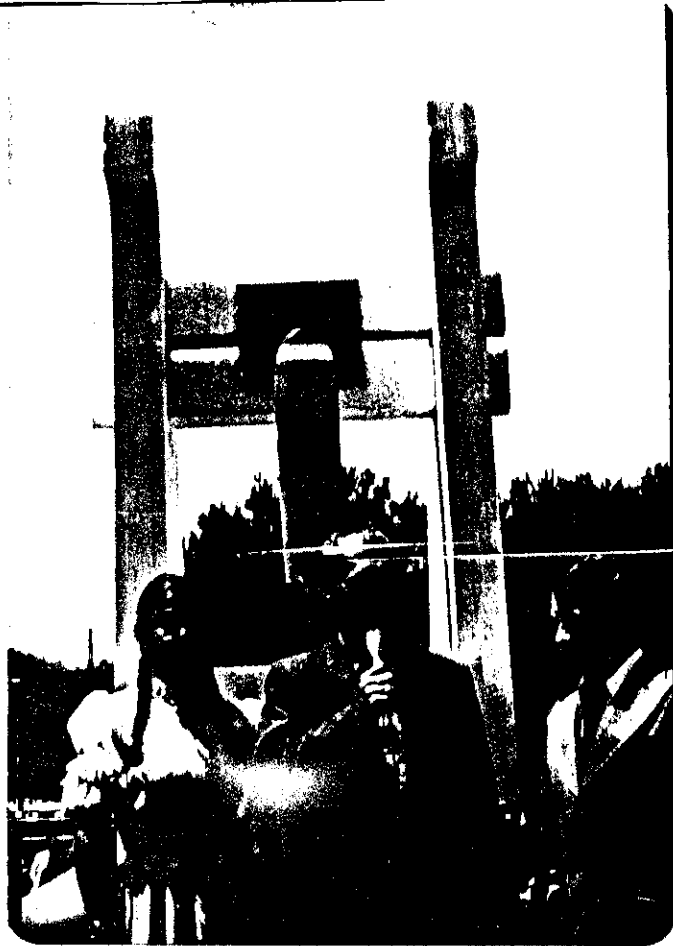


Fig. 55.  
Coronel Justo Rodríguez Díaz, hermano del aviador, develando una  
placa conmemorativa en Totonicapán. Año 1983.



Fig. 56  
Efraín Cifuentes Ligorría, Alcalde Municipal de Totonicapán y coro-  
nel Justo Rodríguez Díaz. Año 1983



Fig. 57.  
Relieve de Icaro en la tumba del piloto aviador Jacinto  
Rodríguez Díaz, realizado por Rafael Yela Gunther. Año 1930.

XI. APENDICE DOCUMENTAL.

Al Expositario  
C. Gracias

Partida numero 155.

Señor Juan, q. dice y mere de Agosto de mil ochocientos noventa y nueve, ante el infrascripto Registrador Civil y Testigo, compareció Don Justo Rodriguez y dijo: que a las doce de la noche y seis del corriente mes, por

Financas de esta Ciudad. Nació Santiago Humberto Rodriguez, hijo ilegítimo del temerario y de María Díaz, siendo ambos solteros, de esta Nacionalidad y domicilio. Que ocurre a dar este aviso en prueba de reconocer por hijo suyo al niño recién nacido y para que goce de los beneficios que la Ley concede mediante el Reconocimiento Civil. Suda que lo fué esta acta, la ratifico y firmé. Ante

Justo Rodriguez  
Manuel Malaga

H. Humberto  
Rodriguez  
d. m. P. Perceide.

Valencia 18 de Septiembre de 1909  
Don Juan de la Cruz  
Justo Rodriguez  
Manuel Malaga

Se dio a copiar  
Folio 8 del tomo 1º  
F. Maldonado

Al Expositario  
C. Gracias

Se da

PARROQUIA DE SAN MIGUEL TOTONICAPAN

GUATEMALA, C. A.

CONSTANCIA DE BAPTISMO

Libro 83 Folio 323

Nombre Jacinto Humberto Rodríguez D.

hijo leg. de Justo Rodríguez

y de María Díaz

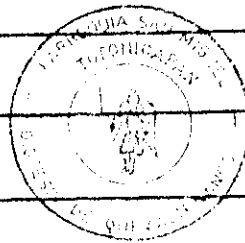
Nació en Totonicapán el 16 de Agosto 1899

Fué bautizado (a) el 19 de Septiembre 1900

Padrino David Rocinos

Al margen se lee:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



Totonicapán, 15 de Agosto de 19 83

J. Amel  
Párroco

*Nota: No se cobraron honorarios, fuera de la Parroquia*

CIUDAD FLORES--PETEN

Ciudad Flores, 10 de Abril de 1929.

Señor Jefe Político del Departamento,  
Coronel Miguel Idigoras Fuentes.  
Presente.

Muy Señor mío:

He tenido el honor de recibir su estimable Oficio de fecha de ayer, en el cual se sirve Ud. comunicarme, que he sido designado Secretario del Comité nombrado por el Despacho de su digno cargo, para recaudar fondos para ayudar al intrépido Aviador Jacinto Rodríguez Díaz, a hacer un vuelo sobre las Naciones hermanas de Centro-América.

Al manifestar a Ud. que acepto gustoso el cargo que se me ha señalado, me es grato repetirme su afmo. y muy atto. servidor,

*Agustín Estrada*

Autoridades, municipalidades y vecinos del departamento Totón, tiene el honor de dirigirse a U. para solicitar conoza por parte del Intendente de la aviación nacional, T. Coronel Justo Rodríguez Díaz, que sea que lleve a cabo y de buena voluntad por capitales que se le ofrezcan. Esto será para un fin de cooperación contra el comercio ilícito iniciado por la aviación nacional y una prueba de los servicios prestados en los últimos días por la aviación nacional. El Totón, sufragará la mayor parte de los gastos para demostrar al Intendente que tiene por la aviación, que lo ha unido indeliblemente al como de la patria.

Manjornera  
Feofila López

Francisco Escobar  
Francisco López de los

Guillermo Tovar

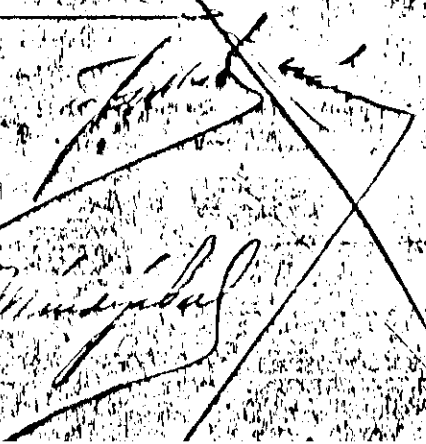
Pedro...

AUTORIDADES CIVILES Y MILITARES.

M. Y. Fuentes

R. B. B. B.

J. J. J. J.



Flores Peten a 11 de Abril de 1929.

Sr. Jefe Politico,

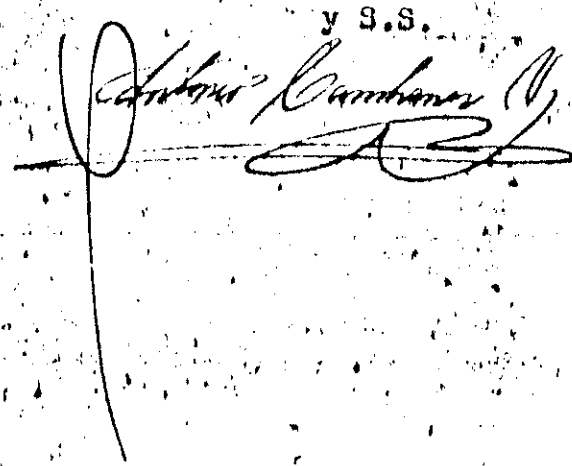
don Miguel Idigoras Fuentes,

Presente.

Con gran satisfaccion me enteré de su atto. Oficio de fecha 9 del actual, por el cual quedo nombrado VOCAL 2o. del Comité en cargo de recaudar fondos para el vuelo del aviador Jacinto Rodriguez Diaz, designacion que desde luego acepto con el mayor de los gustos, ya que se me presenta mi anhelada oportunidad de cooperar en un acto de tanta importancia, como lo es el vuelo que trata de llevar a cabo uno de nuestros intrepidados aviadores por las naciones hermanas de Centro-America; pues a la vez que conquistará gloria para nuestra querida Guatemala, servirá tambien para estrechar mas las buenas relaciones que siempre deberá existir entre las Naciones Centro-americanas.

Con toda Atencion soy de Ud. muy afmo. amigo

y S.S.

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read "Antonio Cambano". The signature is written over a horizontal line and has a long vertical stroke extending downwards from the left side.

Guatemala,

autoridades, municipalidades y vecinos departamento Peten, tiene el honor de dirigirse a Ud, para aplicarle condona permiso al intrépido aviador nacional, T. Coronel Jacinto Rodriguez Diaz, para que lleve a cabo vuelo buena voluntad por capitales centro americanas. Este raid será un acto de acercamiento centro americanista iniciado por Guatemala y una prueba de los adelantos alcanzados en los ultimos años por la aviación nacional. -El Peten, sufragará la mayor parte de los gastos para demostrar el interés que tiene por la aviación, que la ha unido indisolublemente al seno de la Patria.

Guillermo Casas

Blas Challa

Manoel Castellanos

Demetrio Castellanos

Claro Sosa

Placido Sanchez

Francisco Sosa

Geny Castellanos

Alfonso Sosa

W. H. Archuleta

Guillermo Sosa

Guillermo Sosa

Leandro Canteras

Flores Peten a 11 de Abril de 1929.

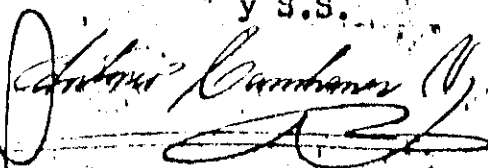
Sr. Jefe Político,  
don Miguel Idigoras Fuentes,

Presente.

Con gran satisfaccion me enteré de su atto. Oficio de fecha 9 del actual, por el cual quedo nombrado VOCAL 2o. del Comité en cargo de recaudar fondos para el vuelo del aviador Jacinto Rodriguez Diaz, designacion que desde luego acepto con el mayor de los gustos, ya que se me presenta mi anhelada oportunidad de cooperar en un acto de tanta importancia, como lo es el vuelo que trata de llevar a cabo uno de nuestros intrepidos aviadores por las naciones hermanas de Centro-America; pues a la vez que conquistará gloria para nuestra querida Guatemala, servirá tambien para estrechar mas las buenas relaciones que siempre deberá existir entre las Naciones Centro-americanas.

Con toda Atencion soy de Ud. muy afmo. amigo

y S.S.



Antonio Cambano



No.....

do Abril.  
do 1929.-

- Aurora Robuerg.-
- Eugenia Ozueta.-
- Isabela Aldana.-
- Tomasa Cetina.-
- Francisca Pinelo.-
- Luisa López.-
- Flora Pinelo.-
- Carmen Cetina.-
- Francisca López.-

Señoritas que al margen se expresan.-

Presente.-

Se le da a Ud. se sirvan asistir el día de hoy,  
a las 5 p. m. a casa de don Eduardo Tager, con el objeto de  
tratar sobre el vuelo que el intrepido aviador Coronel Juan -  
to Rodriguez Diaz, tiene proyectado hacer a Centro-América, y  
que patrocinará el departamento del Peten.-

Soy de Uds. muy Atto. y S. S.-

*M. J. de los Angeles Fuentes*  
Comodoro

*Maria Concepcion de los Angeles*  
*Isabela Aldana*

*Tomasa Cetina*

Enterada

*M.ª Luisa Lopez*

*Flora Pinelo*

*Francisca Lopez*

Lista de las personas y municipios que contribuyeron para el vuelo que da a Centro América el Coronel Aviador don Jacinto Rodríguez Díaz, patrocinado los Peteneros.-----

1 Municipalidad de Ciudad Flores	\$	50.00	
2 Municipalidad de San José.	"	33.75	
3 Municipalidad de San Francisco	"	10.81	
4 Sociedad industrial Chiclera	"	90.00	
5 Coronel Miguel Ydigoras Fuentes	"	100.00	
6 Alejandro Bakdizón	"	50.00	
7 Landelino Galvez B	"	5.00	
8 Doctor don Enrique Michell M.	"	15.00	
9 Juan Perera	"	5.00	
10 Lic don F. Gilberto Juárez	"	10.00	
11 Calixto Martínez U	"	20.00	
12 Asisclo Alvarado Corzo	"	10.00	
13 Belisario Baldizón	"	10.00	
14 Ciro Morales	"	10.00	
15 Francisco Rosado	"	5.00	
16 J. Daniel Borrada	"	5.00	
17 Julian A. Pinelo	"	10.00	
18 Rodolfo Ayala B	"	10.00	
19 Manuel Castellanos A.	"	5.00	
20 Pámpilo Tosucún	"	0.50	
21 Anastacio Montero P	"	0.50	
22 Florentino Tzin	"	4.00	
23 Andrés Cullerrez Chirino	"	1.00	
24 Darlo Lopez Castellanos	"	5.00	
25 Martín Zetina O.	"	0.50	\$ 466.06-

Por un talonario para recibos se compró " 1.00-  
 A saldo en caja para remitir " 465.06-

CUATROCIENTOS SESENTICINCO PESOS SEIS CENTAVOS ORO-  
 Ciudad Flores Abril 15 de 1929.

El Tenedor del Comité de Aviación.

*Jacinto Rodríguez Díaz*

*[Circular Stamp]*

Aumento:

A Saldo anterior	\$	465.06-
26 Antonio Morales P.	"	5.00
27 Dr Roberto J. Boburg	"	10.00
	\$	480.06-

Suma en oro-

CUATROCIENTOS OCHENTA PESOS SEIS CENTAVOS ORO.

*[Handwritten Signature]*

CORRIDO A JACINTO RODRIGUEZ DIAZ.

Aquí comienza el corrido de Jacinto el aviador,  
que fue héroe de Guatemala,  
por su triunfo y su valor.

Jacinto Rodríguez Díaz, abandona la aviación,  
en su última jornada,  
dice adiós a la nación.

Al ver a Jacinto muerto,  
toda la gente lloró,  
de sus queridos amigos,  
de pronto se despidió.

Y por eso en Guatemala,  
lo lloran de corazón,  
Jacinto Rodríguez Díaz,  
que fue héroe de la aviación.

Aquí termina el corrido  
de ese hombre tan sincero,  
que murió siendo querido,  
en un vuelo traicionero.

Letra proporcionada por la señora Natalia de Alvarez.

20 de agosto de 1983.

CORRIDO A JACINTO RODRIGUEZ DIAZ.

Pobrecito Chinto Rodríguez,  
fue muy triste su destino,  
el 28 de septiembre,  
se le acortó su camino.

El iba para Zacapa,  
a cumplir su comisión,  
ordenado por el Jefe,  
el Jefe de la Nación.

Todititas las chapinas,  
en el campo de aviación,  
sólo al ver a Chinto Rodríguez  
les latía el corazón.

Tan bonita la divisa,  
la de Chinto en su avión,  
la colita azul y blanco,  
del color del Pabellón.

De lo que pasó en el aire,  
solo el cielo fue testigo,  
adios mi querido Chinto,  
decía su fiel amigo.

Letra proporcionada por la señora Zoila Aurora de Uribio.

26 de agosto de 1983.

CORRIDO A JACINTO RODRIGUEZ DIAZ.

Aquí comienza el corrido de Jacinto el aviador,  
que fue héroe de Guatemala,  
por su triunfo y su valor.

Jacinto Rodríguez Díaz, abandona la aviación,  
en su última jornada,  
dice adiós a la nación.

Al ver a Jacinto muerto,  
toda la gente lloró,  
de sus queridos amigos,  
de pronto se despidió.

Y por eso en Guatemala,  
lo lloran de corazón,  
Jacinto Rodríguez Díaz,  
que fue héroe de la aviación.

Aquí termina el corrido  
de ese hombre tan sincero,  
que murió siendo querido,  
en un vuelo traicionero.

Letra proporcionada por la señora Natalia de Alvarez.

20 de agosto de 1983.

## LAZARO CHACON

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA,

### CONSIDERANDO:

Que el lamentable accidente del avión *Centro América*, acaecido hoy, en el cual perdieron la vida, trágicamente, el piloto, Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, miembro distinguido de la Aviación Nacional, el Licenciado José Luis Balcárcel, Secretario de la Comisión de Límites, y el niño Carlos Montano Novella; resultando gravemente herido el Ingeniero Julio Montano Novella, Cónsul de Guatemala en Nueva York, ha conmovido profundamente a la sociedad,

### DECRETA:

Artículo 1º—Declarar duelo nacional el día de hoy.

Artículo 2º—Dar el más sentido pésame a los familiares de los extintos.

Artículo 3º—Que las Secretarías de Guerra y de Relaciones Exteriores, respectivamente, acuerden lo relativo a la inhumación de los cadáveres del Coronel Rodríguez Díaz y del Licenciado Balcárcel, quienes prestaron importantes servicios a la Nación.

Dado en la Casa del Gobierno: en Guatemala, a los veintiocho días del mes de septiembre de mil novecientos veintinueve.

L. CHACON.

El Secretario de Estado en el Despacho  
de Gobernación y Justicia,

R. E. SANDOVAL

# DOLOR SUPREMO

Para la Corona Fúnebre  
del Coronel Rodríguez Díaz.

Ante la magnitud de la tragedia, el ánimo extenuado en vano pugna por librarse del dolor que lo aniquila y de la tribulación que lo atormenta...

¡Muerte increíble la de quien ayer no más fuera una explosión de vida...!

Con amplio espíritu de bondad y potente vigor de patriotismo, las huellas de su paso han marcado luminosas páginas de heroísmo en el cielo de la Patria. En el instante más fecundo de su vida, por el de Guatemala, hace latir el corazón de su Centro América, que esta vez identificado con sus ansias, lo lleva en vuelo glorioso a realizar el milagro de consolidar la fraternidad centroamericana; sobre todo, cuando en el corazón del pueblo hondureño, recién enrojecido por las brasas de la discordia, logra despertar francas corrientes de simpatía, ecos clamorosos de entusiasmo, miradas de mujer—prolongación de las miradas de Dios para nimbear la frente de los héroes—, y agasajos oficiales, que no son simples muestras de cortesía, sino sinceras manifestaciones de reconocimiento.

No ha muerto solamente el hábil piloto, el intrépido aviador, domador de tempestades; no: por sobre toda otra, debe tenerse la amarga certidumbre que ha dejado de latir un gran corazón: su generosidad era sólo comparable con la entereza de su carácter y la valentía de su espíritu; fue bueno, inmensamente bueno...

La dolorosa evocación de que una mañana, lujosa de azul, emprendió el vuelo a la eternidad, aprieta de angustia el corazón; y en esta hora de dolor supremo para el alma nacional, no hay por qué decirle adiós: ¡él vivirá por siempre en el corazón de sus amigos...!

**GUILLEMO FLORES A.**

# ORDEN DEL DIA

---

## DEL MINISTERIO DE LA GUERRA

---

### Señor Comandante de Armas:

Todavía conmovido ante el desastre que pusiera fin a la inapreciable existencia del valiente piloto aviador, Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, cuyo recuerdo vivirá latente en el alma del Ejército, viene el Ministerio de la Guerra, con instrucciones del Señor Presidente de la República, a hacer un llamamiento al entusiasmo, competencia y valor de los distinguidos miembros de la Aviación Militar.

El accidente inesperado, que no podremos lamentar lo bastante ni está en nuestras posibilidades humanas reparar como deseáramos, no habrá de ser motivo nunca—ni hay que pensarlo siquiera—para hacer que las cualidades inequívocas de arrojo, dedicación y cariño, decaigan en el espíritu de nuestros pilotos. Aun ante los despojos que nos deja la reciente catástrofe, ellos deben ser, y así lo espera Guatemala, los más esforzados por llevar siempre adelante, muy alto y significativo, el buen nombre de la Patria y el honor del Ejército, manteniendo sin mengua los triunfos ya conquistados ante el mundo entero.

En esta heroica cruzada, en este continuo batallar por el progreso nacional, ha caído un luchador denodado y valiente; hallábase aun en la explanada, cuando fue abatido por el artero golpe del destino; cuando lleno de fe en el porvenir, iba seguro de la victoria. Mas, en esa lucha titánica en que el soldado no está solo, toca a los que le sobreviven ocupar su puesto de peligro, y con más valor y denuedo acometer la empresa hasta llegar a las más altas cumbres del éxito.

Nos enseña la historia de las grandes batallas, cómo el heroísmo, la abnegación, el sacrificio y la constancia, son factores del triunfo. El ejército napoleónico fue siempre grande en sus

incontables triunfos, porque en los momentos de prueba su espíritu jamás se abatió ante las rachas del destino. El alma japonesa, siempre levantada, y firme en su perseverancia invencible, hace obtener victoria tras victoria al ejército nipón en su guerra con Rusia. Y fué porque el soldado del imperio del sol naciente jamás dejó sin llenar los claros que la metralla producía en sus filas; nunca sintió el desaliento de la derrota, y ocupando el sitio del héroe caído en el combate, un nuevo elemento de soberbio empuje lo reemplazaba, peleando con más ardor y conquistando así, palmo a palmo, los lauros de la victoria.

Ejemplos elocuentes en estas supremas horas de prueba para la aviación universal, son, entre otros, el as americano, Coronel Charles A. Lindbergh, quien en la capital azteca, y en compañía de su esposa, sufrió un accidente peligroso, que no lo desanimó, sino que, al contrario, le dió mayores alientos para proseguir la realización de sus hazañas, que tanto honran a Estados Unidos de América; el Teniente Coronel Roberto Fierro que, caído el Capitán Carranza, fulminado por un rayo, como un águila herida en pleno corazón, recogió la bandera del águila de Anáhuac, enlutada aun, para llevarla triunfante por los países hermanos; el heroico Amundsen, que corrió a salvar al General Nobile, encontrando la muerte en las frías regiones del polo; el Capitán Costes, que en este momento es una interrogación ante el universo, porque no sabemos si vive o muere, quien después del accidente ocurrido á los audaces Nungesser y Coli, que fueron víctimas en su intrépida travesía del océano, se propuso, en un gesto de patriotismo, cubrir de gloria a Francia, intentando realizar esa arriesgada empresa; luego el Coronel Sidar, que hizo tremolar el pabellón mexicano por toda la América latina, haciendo repercutir también el nombre glorioso de México y sus prohombres.

Estos hechos admirables, cuyo recuerdo perdurará eternamente en el corazón de los caballeros pilotos guatemaltecos, pilotos que llevan también en sus venas sangre de héroes, sin duda habrán de ser un incentivo para seguir adelante, siempre adelante, y ser como hasta hoy, grandes ante el dolor y el infortunio. El gobierno, seguro de las fuerzas morales de que dispone el

Cuerpo de Aviación Militar, seguro está también de que lejos de dejarse agobiar sabrá cobrar nuevos bríos, y pondrá su voluntad y su entusiasmo al servicio de la Patria. Estos tributos serán timbre de orgullo para nuestra bella e incomparable Guatemala.

Numerosas solicitudes de jóvenes guatemaltecos han sido presentadas para ocupar el puesto del Coronel Rodríguez Díaz, y no menos numerosas son las peticiones expuestas por extranjeros ante el Ministerio de la Guerra, para llenar la baja producida con motivo de la muerte de nuestro héroe. Pilotos de diferentes nacionalidades hacen gestiones para ocupar la vacante; pero el gobierno, inspirado en un sano nacionalismo, reservará ese puesto de honor para los ya iniciados en la lucha, a fin de que los elementos guatemaltecos del cuerpo de aviación, estrechen sus filas, e inspirados por la misma idealidad, con un mismo deseo e idéntico entusiasmo, marchen de frente, de cara al porvenir, hasta alcanzar la fama que, a golpes de heroísmo y por sus virtudes y dotes militares, supo conquistar el malogrado Coronel Rodríguez Díaz.

El presente oficio se servirá usted publicarlo en la orden del día, como estímulo a los jóvenes aviadores y al Ejército entero, ya que todos, sin distinción alguna, deben perseverar, al conjuro de sus nobles voluntades, en la hermosa cruzada del progreso nacional.

L. y R.

(1) J. B. PADILLA

# HOMENAJE DE LA ASAMBLEA NACIONAL LEGISLATIVA

---

Cuando Rodríguez Díaz hizo su feliz retorno al suelo patrio, después de su jira triunfal por Centroamérica en su viaje de fraternidad centroamericana, la Asamblea Nacional Legislativa de Guatemala, a iniciativa del Representante Alfredo Palomo Rodríguez, acordó condecorar al invicto piloto y, para el efecto se llevó a cabo un simpático festival en cuyo acto se colocó una condecoración a Jacinto.

En aquella fecha memorable en que nuestra Asamblea hiciera honor a Rodríguez Díaz por su nable actitud al llevar a nuestros pueblos hermanos, un abrazo fraternal de los guatemaltecos, el Representante señor Alfredo Palomo Rodríguez fué el designado por la Asamblea Nacional Legislativa para llevar la palabra en nombre del Alto Cuerpo, al ofrecer a Rodríguez Díaz el homenaje de su simpatía:

La pieza oratoria que entonces se pronunciara dice así:

\* \* \*

Señor Coronel Jacinto Rodríguez Díaz:

Señor mecánico Carlos Merlón:

Señores:

Bien hubiera querido no esculpir en la negrura de la tinta, la frase modestísima con que se ofrece este homenaje, pero es necesario, para la claridad del futuro, dejar una constancia de este acto que tiene por mérito el regocijo, por virtud la espontaneidad; que tomó forma en los moldes del entusiasmo y que se hizo carne, sangre y espíritu en la acción ideológica de un solo anhelo: el amor a la patria y la admiración a sus héroes.

---

Para nuestro piloto aviador, Rodríguez Díaz, y también para su digno compañero, el experto mecánico, señor Merlén, es este agasajo que los Representantes del Pueblo han querido tributarles por haber sido ellos los maravillosos mensajeros de nuestra confraternidad y portadores de la bandera de Guatemala en su viaje triunfal y de buena voluntad bajo el cielo azul y esplendoroso de los estados hermanos de Centroamérica y de la bella república de Panamá, ese pedazo de tierra acariciado siempre por el eterno rodar de las olas de los dos océanos que al abrirse las esclusas gigantes, se precipitan, se besan, se abrazan y se confunden como en una enorme caricia de monstruos que se conocen y se comprenden.

El valor austero e indiscutible de Rodríguez Díaz, orgullo de la Aviación Nacional, promesa en la conquista del espacio, en su vuelo heroico sobre las cascas solariegas; sobre las ciudades apacibles; sobre las campiñas adormecidas; sobre las bocas abiertas de los abismos; sobre las ondas enrespadas del mar; sobre el dorso imponente de las cimas y bajo la lluvia de oro del sol tropical, condujo, hidalgamente, entre los pliegues de la insignia sacra de nuestro país, la salutación palpitante y el fervoroso homenaje del pueblo y gobierno de Guatemala para sus hermanos de Centroamérica; su palabra fraternal que, por lo sincera, se creyera una parábola suave y generosa y su espíritu gentil que, al filtrarse en el espíritu centroamericano, ha de haberse satilizado tanto que bien se pudo pensar fuera más que el espíritu de un pueblo hermano, el espíritu de Dios, impalpable como el aliento del céfiro y sutil como un reflejo de luz.

El triunfo de nuestros caballeros del aire, conquistado en el silencio de los grandes heroísmos y su gloria arraigada al espanto de las nieblas y a la tragedia de las tempestades, más que de ellos es triunfo y gloria de la Patria que quiso forjarles en carne material de valor y en sangre espiritual de heroísmos.

Obsesionado por sus ideales, enamorado del espacio, del azul, de los astros y del encaje de batista de las nubes; impulsado por el amor a la patria; enardecido por el honor nacional; estimulado por el gran incentivo de su propia fe y haciendo de su patriotismo

de piloto audaz explosivos de valor y de confianza, Rodríguez Díaz, en una mañana clara y apacible como un lago de Escocia dormido al pie de los abedulea, tomó en sus manos fuertes el timón de su libélula de plata y fué recto, sin estrépitos, sin temores y sin vacilaciones, hacia el diáfano azul del infinito y hacia el vientre del espacio preñado de tempestades, en donde el rugido sordo, la sombra impenetrable, el rayo encendido, el huracán desencadenado y el espanto de la altura, son los cancerberos de ceño adusto que impiden el paso a la profanación en su ascenso hacia el mundo donde imperan Dios, lo eterno, lo inmenso, lo insondable y lo desconocido.

Pero nuestra intrépido aviador con su libélula enamorada de las nieves y todos los heroes y los mártires del aire, logrando breves descuidos de aquellos cancerberos, han logrado, a fuerza de valor y a golpes de audacia, acercarse a los astros, empaparse en azul, romper celajes, desafiar tempestades, burlar huracanes y en una más diáfana clarividencia, imaginarse mejor el trono gigante del sol.

La misión encargada a Rodríguez Díaz, fue una misión de valor y de valentía que, para cumplirla, tenía por fuerza que vencer o morir. Sólo dos caminos se miraban trazados en la inmensidad del espacio: el camino hacia el fracaso que significaba la muerte del piloto y el camino hacia la gloria que ofrecía la vida del héroe. El uno y el otro sólo los conocía el destino, ese índice fatal que el hombre, en su impotencia, jamás podrá saber si señala hacia la vida o hacia la muerte; hacia el abismo o hacia el cenit; hacia los abrojos o hacia las rosas.

Y, todo esto, conscientemente, lo apreciaba nuestro piloto nacional antes de emprender el vuelo. Sabía que para llegar al triunfo sólo se puede ir por las trayectorias erizadas de peligros y colmadas de sacrificios y hacia esas trayectorias se fue, gallarda y valerosamente, para unir, aun más, los cinco corazones palpitantes de los cinco pueblos hermanos del istmo; para saludar la unión del Atlántico y del Pacífico; para dejar caer una lluvia de raudos sobre la tumba del inmortal Darío; para cubrir con rosas el monumento de Mora y para traer a la Patria los laureles inmar-

# GUATEMALA DE DUELO

---

Cuando menos podíamos esperarlo, en una mañana azul, ha recorrido los espíritus de todos los habitantes la emoción dolorosa de una tragedia que junto a las pérdidas de vidas promisoras, jóvenes, dinámicas, constituye un desastre terrible para nuestra incipiente aviación, que cobraba, estimulada por los éxitos, triunfos cada día más definitivos.

Quien ayer nada más cruzara tierras lejanas y arrastrado por un viento terrible hacia el Océano impetuoso, venciera la furia de la tempestad y azotado por corajes tempestuosos saliera triunfante, con aquella proverbial sonrisa suya, ha venido a caer en el corazón de la República, en el que él tenía un puesto de preferencia por su valor y por su mérito.

Allí ha ido a caer, para no levantarse nunca, uno de los pilotos más gloriosos de Guatemala, más heroicos de Centroamérica y más esforzados del continente. Su cabeza era un nidal de proyectos enormes para glorificar la aviación guatemalteca y soñaba con un vuelo gigantesco a través de toda la América ubérrima, en una poderosa máquina que costeara el pueblo que tanto lo quiso y que hoy inconsolable, llora su muerte prematura.

Militar valiente, aviador de vocación, sufría cuando en el país no podía ejercer su oficio, y a la llegada de las primeras tres máquinas, una de ellas, el Centroamérica, su catafalco glorioso, no ocultó sus emociones de felicidad, y fue de los primeros que cruzó el cielo de la patria.

Desde Guatemala hasta Panamá había sembrado grandes afectos durante su estancia en cada una de las repúblicas intermedias. Todas ellas habrán de participar de este infausto suceso en el que toda Guatemala se congrega para llorar.

El licenciado José Luis Balcárcel, joven también, fue un periodista rebelde, redactor de varios cotidianos locales, fundador de la Universidad Popular que tantos y tan bellos beneficios ha proporcionado al país, obtuvo cuando recibió su investidura d

---

abogado y notario, el premio Gálvez, por su magnífica tesis. Era en la actualidad secretario de la comisión de límites, puesto que empezó a ocupar cuando los miembros actuales de esa comisión fueron a Cuyamel a concertar el arreglo para la dificultad internacional entre Guatemala y Honduras. Allí su actuación fue brillantísima como todas sus actividades periodísticas.

El señor Julio Montano Novella, graduado en ingeniería química en México fue secretario de nuestra Embajada en aquella capital, secretario de la Legación en Washington y después Cónsul General en Nueva York, puesto que ocupaba en la actualidad y del que temporalmente, con licencia, se retiró para venir al seno de su familia con el pesar doloroso de la muerte súbita de su padre.

La otra víctima, un niño hermano del ingeniero Montano, Carlos, de 14 años de edad, iba a estudiar a Nueva York. Clara inteligencia y miembro de una familia distinguidísima, constituía también una recia esperanza para el país.

Flores de juventud, tronchadas por un vendaval siniestro del destino, al morir, dejan en Guatemala un pesar profundo, una pérdida irreparable que todo el país lamentará por ellos y por la forma trágica en que se produjo su desaparición.

Nosotros, que por necesidad de la profesión anduvimos esta mañana recogiendo, en un afán imposible, todas las emociones que despertó la catástrofe, vimos cómo de casa en casa salía una exclamación de dolor; cómo la sociedad, cómo el pueblo, cómo todos los gremios han sentido que este suceso les arranca un pedazo del corazón.

Habimos de recurrir a todas nuestras fuerzas, para contener las lágrimas que pugnaban por escaparse de nuestros ojos, abiertos a un asombro angustioso, y lo mismo vemos en todos, sólo que hubo quienes no pudieron contener el dolor y dieran rienda suelta a las lágrimas.

La Aviación guatemalteca se enluta con más dolor todavía, y su pesar es como el de las familias de las víctimas, al bautizarse con sangre sus esfuerzos de progreso nacional.

El Tiempo que en estos momentos supremos su eco fervoroso de dolor por el accidente y presenta su pésame a los familiares de

las víctimas y a Guatemala entera, sobrecogida de angustia, ante esta prueba que ha querido un destino siniestro, imponernos a todos...

¡Descansen en paz el héroe que era la adoración del pueblo y esas que ayer eran juveniles promesas para la Patria; el licenciado Balcárcel y los dos hermanos Montano Novella!

—Tomado del diario El Tiempo—.



## DISCURSO

DEL CORONEL CARLOS H. MARTINEZ, PRONUNCIADO  
EN REPRESENTACION DEL GOBIERNO DE LA REPUBLICA

Senores:

El Gobierno de la Republica, haciéndome un alto honor, me ha puesto en el plano de uno de los más doloposos encargos: despedir al amigo, al compañero, al hermano, que no ha mucho—en el curso de este mismo mes—dormia bajo mi mismo techo, en el cuarto de un hotel de la hermana republica salvadoreña, e hicimos de tan lujoso local, un pabellón de oficiales, lleno de la camaraderia que trajera a nuestros espíritus el recuerdo del cuartel.

Algunen ha dicho, seguramente a base de experiencia, que los muertos jóvenes son los bienamados de los dioses, porque la implacable segadora, como el tirano de la antigua Roma, gusta de abatir en el púdo de la vida, las más elevadas amapolas; y en la tibia y somrosada mañana de ayer, hubo de confirmarse entre nosotros— una vez más—tan dolorosa sentencia.

Aquél que fuera triunfador del aire, que dominó el espacio, que jugó con la brisa, que supo del lenguaje de los pájaros e interpretó su vuelo, que dialogó con las nubes, que enamoró a una estrella, hubo de caer—fatalmente—como un titan vencido, como un heroe de La Iliada, como un lirio tronchado; y la muerte que andaba, a la manera de los buscadores de perlas, haciendo selección se llevo con ella—despuadadamente—algo de las más valiosas espigas de nuestros raquiticos trigales. La muerte, la envidiosa, que quiso poner tambien sobre la frente del glorioso piloto su rama de laurel.

Rodriguez Diaz, que no ha mucho realizara su vuelo de verdadera fraternidad sobre los pueblos del Istmo, jugando la vida con macedónica indiferencia, fijas las manos en el timón milagroso que hubo de conducirle entonces a donde las lentes de su pensamiento colocaron de antemano la bandera del triunfo—

y que ogaño debiera de serle infiel—fue regando el polvo de oro de todos nuestros afectos sobre la prodigalidad de las tierras centroamericanas, desde el valle de La Asunción hasta los fecundos suelos panameños; y recogiendo, a su paso, los claveles cuscatlecos, los lirios con que adorna sus márgenes el Guayape, las plumas de los cisnes del gran lago, los granates encendidos del cafeto costarricense y las rosas de sal que se forman al besarse los dos mares en aquella joven y floreciente República del canal; Rodríguez Díaz, que consiguió hacer de las alas de su avión, algo como dos brazos gigantes, para estrechar el corazón de América, cayó bajo el impulso de una fuerza invencible, frente al dolor de la nación entera, en la tibia y sonrosada mañana de ayer.

De la inmensa pesadumbre que nos causa su ausencia, de la falta que nos hará su alto valer mental, su intrepidez y su audacia, del cofre de sándalo lleno de cariño que se lleva ese brote de juventud, para nosotros tan amado, nos están hablando con noble claridad, las severas tristezas de los hombres y los ojos de nuestras mujeres, empapados en llanto; y mientras nosotros sufrimos el dolor de su partida y el Gobierno de la República le rinde su más sincero homenaje, allá, en la eternidad y en la orden del día, se están nombrando de guardia—para custodiar su tumba—a las más lindas estrellas que él persiguió por el cielo.



# DISCURSO

DEL GENERAL RAMON ALVARADO S., EN NOMBRE  
DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Señores:

Estimo como un alto honor la comisión con que se ha servido distinguirme el señor Presidente de la República y Jefe Supremo del Ejército, para ocupar esta tribuna y expresar los sentimientos que conmueven dolorosamente su espíritu, ante ese accidente trágico, que nos arrebató uno de nuestros aviadores más prominentes, que supo merecer, por sus hazañas, justo y merecido renombre.

Ha caído un paladín de la acción, un campeón del esfuerzo, un hijo mimado de la gloria, cubierto de laureles frescos aun, conquistados en ese viaje de buena voluntad, llevado a cabo con un gesto tan solemne y tan grandioso, como los cielos que cubren las fértiles campiñas de la tierra centroamericana, y tan imponente como las montañas vírgenes y los volcanes que fueron testigos de sus atrevidos vuelos.

La parca implacable y funesta, ha segado una vida que ya constituía una gloria legítima para la aviación guatemalteca, y cuando nos ponemos a considerar las empresas que hubiera podido acometer en lo futuro, impulsado por el patriotismo y estimulado por la gloria, se apodera de nosotros un gran desaliento, sintiendo los rudos golpes del destino inflexible.

Ante la pérdida de ese piloto, que servía de orgullo al Ejército, y que, en medio de su modestia, mereció las simpatías populares, todo se traduce en desconsuelo, la marcha fúnebre se ha escuchado con tenebrosas notas y el ave simbólica de nuestro escudo, se muestra también entristecida, al ver que ha pagado su tributo a la madre naturaleza, uno de sus hijos predilectos.

No quiero cansar al auditorio que me escucha, refiriendo cada una de las épicas hazañas que librara el Coronel Rodríguez

Díaz, en su vida de aviador, porque bien las conocéis todos vosotros; su vida fue corta, pero interesante y hermosa; y los que escriban la historia de la aviación guatemalteca, se encargarán de recoger los datos que formen el pedestal en que se destaque la egregia e interesante figura del desaparecido; pero si la pérdida de un ciudadano útil y de un militar esforzado, es irremediable, siempre es un consuelo, señores, saber que en medio de las borrascas de la vida y de las miserias humanas, hay almas elevadas que saben cruzar con dignidad y grandeza, los umbrales de este mundo.

Dentro de breves momentos, la tierra cubrirá los restos de un ser que en vida nos causó admiración por su valor probado, y que nos deja como ejemplo digno de imitarse, limpias ejecutorias; supo morir con gloria, porque gloria indiscutible será siempre morir en medio del cumplimiento del deber, como saben morir los héroes del aire, que no sólo luchan contra las fuerzas armadas de los hombres en los campos de batalla, sino también contra esas fuerzas más poderosas aun, la fuerza de los elementos y de todos esos accidentes que se presentan en la insondable inmensidad del espacio, en donde es preciso tener el ánimo bien puesto y el alma llena de intrepidez sobrehumana, para salir airosos en esas luchas titánicas, dignas de las águilas o de los antiguos dioses que escalaron el Olimpo.

¡Coronel Rodríguez Díaz!, vuestro recuerdo será estímulo y ejemplo digno de imitarse entre vuestros compañeros del Ejército y muy en particular, entre vuestros camaradas de aviación, que si lamentan por una parte vuestro desaparecimiento eterno, se enorgullecen a la vez, ante el glorioso recuerdo del primer mártir de la Aviación Nacional!

Que la madre tierra os acoja cariñosa, en su regazo, para dormir en paz.

# DISCURSO

PRONUNCIADO POR EL CORONEL DON MANUEL SOLIS, EN NOMBRE DEL EJERCITO DE LA REPUBLICA

Señores:

Llegó el instante amargo en que las músicas marciales, que otrora pregonaran al viento los entusiasmos del pueblo, al retorno del piloto triunfador, viniesen a marcar la funeraria marcha en homenaje póstumo al héroe caído!

¡Llegó el instante en que, las manos que ayer se alzaron entusiastas, para batir palmas al mensajero victorioso de la confraternidad istmeña, hoy sirviesen para llevar a los ojos el lienzo enjugador de nuestras lágrimas!

Y es que no ha podido menos de ser infinito el dolor que nos embarga: el compañero todo vida y simpatías, todo ilusiones y esperanzas, ha caído al golpe artero de la muerte.

Sonó la hora fatal para el piloto. En la marcha ascensional de su carrera, camino hacia la gloria, quiso el destino truncar inopinadamente, el brio de su empuje, cuando su personalidad, como una bandera victoriosa, había conquistado los laureles del triunfo, de la admiración y del cariño en Centroamérica.

¡Justamente, hay duelo y pena en el alma del Ejército!

¡Justamente, también, se encrespona la Insignia Nacional!

Los guerreros se inclinan con tristeza, mudos por el pesar, doblegados por la amargura. La Patria, resignada y abatida, siente el peso de la angustia, conmovida ante los destrozos del destino inflexible.

Jacinto Rodríguez Díaz pasó por el escenario de la vida como una exhalación. Breve y fugaz fue su existencia, pero dedicada siempre a honrar y enaltecer a Guatemala.

Desde las aulas, en la Academia Militar, que prohió su adolescencia, allá por el año de 1915, dedicó sus esfuerzos a ser útil

a su país, alistándose con amor, santo y bueno, en esa profesión del honor y el sacrificio, que templó los corazones y los eleva en el sentimiento del deber y el patriotismo.

Dos años después, se destaca en el cuadro de oficiales: se inicia en la vida del cuartel, pero su vocación le impele a un más allá, la emoción de su espíritu inquieto de lo azul infinito, le hace columbrar, como un nauta, las floridas riberas del ensueño...

"Puesto el pie en un horizonte, buscó allá en la América del Norte, el círculo de un horizonte nuevo".

Llevando en sí ese Icaro del alma, movido por las promesas idealísticas de poder surcar el espacio inconmensurable, desafiando los elementos, coronó en aquella gran nación su carrera de aviador, significándola con un vuelo majestuoso y atrevido sobre el Capitolio de Washington, trayendo, luego, a su Patria, el rico presente de sus capacidades y de su entrañable amor al terruño.

Horas de crisis y quebranto sufría entonces Guatemala. A Jacinto no se le dió estímulo, no se le dispensaron las consideraciones que merecía: la ingratitude clavó sus garras en su espíritu, y, decepcionado de los suyos, buscó ambiente en tierra antigua, y los lares de Emilio Carranza y de Roberto Fierro le brindaron albergue cariñoso.

Allá conquistó para sí la estimación más alta: los brazos de la convivialidad se abrieron, fraternales, para estrecharle en su seno, y así pasó algún tiempo, dentro de la familia militar, al servicio en la aviación, habiendo adquirido un grado militar en el Ejército mexicano.

La nostalgia de la Patria le atraía a Guatemala: aquí estaban sus amores juveniles, aquí el misterioso imán que subyuga hacia el hogar, do las ilusiones tejen los velados encajes del recuerdo, amado siempre, por siempre idolatrado.

Y hacia aquí enderezó el bajel de su destino: retornó a la Patria, donde, así como habría de encontrar el galardón merecido por sus proezas, cuando el éxito le colmó de aplausos, de súbito halló también, en la hora de la fatalidad, que las puertas de lo eterno se abrían a su paso, brindándole la muerte en la ruda violencia de un accidente.

Victima del destino, cayó para siempre el compañero. Hay una baja irreparable en el Escalafón del Ejército. El Cuerpo de Aviación Militar, que merced a los esfuerzos del Gobierno, es ya un auxiliar poderoso del elemento de respetabilidad nacional, ha perdido uno de sus más valiosos factores en las arriesgadas funciones del arma.

Duelo nacional ha traído a Guatemala esta tragedia. Juventudes en flor, promesas las más grandes para el porvenir de la Patria, ha segado la Parca inmisericorde...

El Ejército se consterna: al toque de reunión venimos sus representantes a rodear ese féretro que guarda los despojos del malogrado piloto, del honrado militar, del amigo querido, del compañero inolvidable, de quien así como supo hacerse acreedor al más alto concepto en su carrera, supo también esculpir su nombre, siempre querido, en el corazón de los militares, en cuyas pupilas hay humedad de llanto y en cuyas almas hay una onda de dolor y de quebranto.

Y es de ellos la representación que traigo: es del Ejército mi palabra en estas horas supremas en que da la eterna despedida al camarada.

Permitidme, señores, que cumpla esta misión: que como último tributo que el compañerismo trae a este lúgubre recinto, pueda colocar sobre la tumba que guarde los restos inanimados del Coronel Rodríguez Díaz, "flores de cariño y de recuerdo, flores que serán arrancadas, una a una, de los jardines de nuestras almas, educadas en el dolor y el sufrimiento..."



# DISCURSO

## DEL GENERAL DON ALFREDO GIRON P., PRONUNCIADO EN NOMBRE DEL MINISTERIO DE LA GUERRA

Señores Secretarios de Estado,

Señores:

Ayer, en las primeras horas de la mañana, se conmovió intensamente el corazón de Guatemala, con motivo del sensible percance aéreo que ocurriera al avión *Centro América*, que manejaba el piloto Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, llevando a bordo a los señores Licenciado José Luis Balcárcel e Ingeniero Julio Montano Novella, así como al niño Carlos, de los últimos apellidos, hermano del propio Ingeniero.

En ese accidente lamentable, que nunca lloraremos lo bastante, perdieron la vida el piloto y la tripulación, excepto el Ingeniero Montano Novella, quien está gravemente golpeado y en inminente peligro.

Y vengo a esta tribuna, aun bajo la dolorosa impresión que me causara esta tragedia, a cumplir con un deber: a despedir con las lágrimas del alma y con la voz del corazón al heroico Coronel Rodríguez Díaz, al ilustrado escritor Licenciado Balcárcel, y al inocente que, en busca de mejores horizontes y de más propicios ambientes, halló con ellos la muerte.

Ante tan tremenda desgracia, señores, las almas guatemaltecas, que experimentan el más profundo pesar, lloran de tristeza, lamentando infinito la eterna partida de los jóvenes que, traicionados por la muerte, traspasaron el umbral de la vida, cuando el más hermoso porvenir les sonreía y cuando la Patria, que ahora está de duelo, esperaba mucho de ellos, que fueron una promesa para el futuro y una esperanza para Guatemala.

El Ministerio de la Guerra, en cuya representación tengo la honra de dirigiros la palabra, siente infinitamente tan infausto

Hay  
o de  
y ya  
. hu  
das

Ju-  
de

sus  
del  
del  
lor  
su  
/as  
ida

ito  
ti-

no  
.o,  
as  
es  
as

suceso, y embargado por la pena, viene por mi medio, a dar el último adiós, al malogrado aviador que, honrando al Ejército nacional, cubrió de gloria a Guatemala, llevando mensajes de fraternidad y de concordia a los países centroamericanos y a Panamá, en donde se le prodigaran cálidas manifestaciones de admiración y simpatía, como heraldo de paz y de amor.

Los ánimos se constriñan profundamente, señores, cuando el destino, ese algo misterioso e invisible, traicionando los sagrados intereses de la Patria, trunca las vidas en flor de la juventud, que constituyen en todas partes aliento y entusiasmo, entusiasmo y aliento que tanto significan para los pueblos, que ven en los jóvenes todas sus promesas...

Rodríguez Díaz y Balcárcel, jóvenes cultos e ilustrados que, como representativos de la nueva generación intelectual de Guatemala, se esforzaban por prestigiar al país, cayeron al rudo golpe de la muerte, enlutando a la Nación y entristeciendo el alma de la República, que desconsolada y abatida, refleja en el semblante de todos los guatemaltecos la amargura y la angustia, que son la expresión sincera del cariño del país hacia sus hijos predilectos y queridos.

Los anales de la Aviación Nacional, que tantos y legítimos triunfos tiene ya conquistados, debía enlutar sus páginas gloriosas, por caprichos del destino, al escribir con caracteres negros, reflejo del dolor que nos embarga, el nombre de su primera víctima, Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, quien como experto piloto, se afanó por honrar a Guatemala y enaltecer al Ejército.

La fatalidad, que siempre hiere por la espalda, cual cobarde asesino, quiso esta vez, señores, consternar los espíritus guatemaltecos, al arrancar la vida prematuramente a inteligencias prometedoras, que fueron timbre de orgullo de la República.

La Patria, señores, se inclina reverente y derrama lágrimas de pena, consecuencia de sus afectos y sus ternuras, para rociar los yertos cadáveres de los nunca bien llorados jóvenes que ayer ¡oh, suerte impia! pagaron su tributo a la madre tierra, por el mandato imperioso del destino...

Obligados por la magnitud de nuestro dolor, que es duelo nacional, y justo motivo de pesar, arrodillemos nuestros corazos-

nes con toda reverencia, en homenaje a la memoria de los estimados companeros desaparecidos.

El avión de nuestro glorioso piloto, Coronel Rodríguez Díaz, que altivamente, pero con la altivez de la modestia, cruzara los cielos centroamericanos, en su viaje de buena voluntad, no volverá a surcar los espacios con gallardía, porque cansado de hender los vientos—ave fatigada—y satisfecho de sus triunfos, que tanto honor dieron a Guatemala, tal vez prefirió caer, cual águila herida, en el abismo fatal, para no levantarse nunca, pero truncando tres preciosas existencias.

Y nada importa el aparato, porque es algo que puede reponerse con dinero; lo que nos preocupa, señores, es la pérdida irreparable de tres jóvenes que eran, bien lo sabéis, brújulas del futuro, faro en el horizonte de Guatemala, baluarte del porvenir y voz de alerta para las generaciones que se levantan.

La Secretaria de la Guerra, sumamente consternada, presenta las demostraciones más sinceras de su condolencia, a las estimables familias de los señores Coronel Rodríguez Díaz, Licenciado Balcárcel y niño Montano Novella, a quienes desea conformidad ante los altos designios de la Providencia.

Ante los féretros de los jóvenes que nos precedieron en el viaje a las regiones ignotas, cuadrémonos respetuosos y, elevando nuestras miradas al dombo azul, invoquemos al ángel de la inmortalidad y de la gloria, para que permanezcamos siempre sobre las criptas que guardan sus venerandas cenizas.

Jacinto, príncipe del aire, compañero del alma; José Luis, representativo de la joven intelectualidad de Guatemala, amigo del corazón; Carlitos, esperanza en embrión, niño promesa; dormid tranquilos el sueño que no tiene despertar. ¡Adiós!

# MANIFESTACION DE CONDOLENCIA DEL CUERPO DE LA POLICIA NACIONAL

---

Palabras del Secretario General de la Institución don Rubén Flores A., interpretando los sentimientos de la misma, a la hora solemne de dar sepultura a los restos de los inolvidables desaparecidos en la tragedia aérea: Rodríguez Díaz, Balcárcel y Montano Novella.

Señores:

Vengo a depositar, en nombre de la Policía Nacional de la República, ante la tumba gloriosa del Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, el homenaje muy respetuoso y sentido de su dolor intenso, agregando un acento más a la sincera condolencia que embarga al país entero, por su inesperada desaparición, y la de sus distinguidos compañeros: Licenciado José Luis Balcárcel y Carlos Montano Novella, quienes fueron honra y gloria de Guatemala.

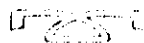
Fuisteis, inolvidable aviador, Rodríguez Díaz, uno de los precursores de los triunfos de la aviación en nuestra Patria: en vuestra mente que fue cumbre, anidó el águila del patriotismo, y salvando los precipicios en vuelos majestuosos, cruzasteis el cielo azul de Centroamérica...! Por eso es que los volcanes de los cinco jirones, cuyos picachos más de una vez os saludaron, visten hoy de luto, y enarbolan en sus cúspides enhiestas, a semejanza de enlutada bandera, sus negros penachos de humo, amenazados de crujidos y tempestades...!

Dijeráse que la fatalidad, ley inexorable que rige los destinos humanos, quisiera cernirse sobre el cielo patrio, como poniendo a prueba el corazón sereno de sus hijos que mucho lo quieren: ayer nada más tuvimos en Quezaltenango la sensible pérdida de elementos significados y útiles a la República, como lo eran el

Coronel Rodolfo Mendez y el Comandante Francisco Girón Pérez, militares graduados y leales, quienes sucumbieron al golpe ciego del destino implacable; y hoy, la irreparable pérdida del Coronel Rodríguez Díaz, que flora toda Guatemala, como lo hacen con mayor razón, sus ilustres colegas, los aviadores aquí presentes, ante el viaje eterno del gran compañero muerto. . .

Coronel Rodríguez Díaz: esta manifestación espontánea, que viene a exornar vuestra tumba prematura, con las flores inmarrasibles del cariño y la adoración, es la oblación infinita del alma nacional, que palpita por vuestra memoria, llena de orgullo!

Descansa en paz, valiente aviador, militar pundonoroso, miembro dignísimo de la sociedad, y noble amigo mío; que mis acantos no turban vuestra calma, en esa noche inmutable que no tiene aurea. . .



## HONRAR A QUIEN DE HONRA ES MERECEDOR

---

Volar como el ave, conquistar el Imperio del aire ha sido el anhelo constante del hombre al través de todas las edades.

Como ha acontecido muchas veces, lo nimio ha inspirado al genio la obra de lo grande.

El humo que sube en torbellinos en el recinto estrecho de una habitación, inspira a José Montgolfier la idea del primer globo que lleva su nombre.

La burbuja de agua de jabón, henchida con el aire tibio de la boca de un niño, recuerda el viejo principio de Arquímedes, encontrado por casualidad; y el fenómeno de la flotación de un cuerpo en el agua se aplica a la flotación de un cuerpo en la atmósfera; y vino, con el vientre lleno de hidrógeno, el monstruo de los aires: el zepelín.

Pero las aves cerniéndose en el espacio, y el revoloteo del murciélago con sus alas membranosas, estaban diciendo a los sabios que era posible volar con aparatos más pesados que el aire. Y después de prolongados estudios, de arriesgadas experiencias, de mortales caídas, porque los Hados inexorables han querido siempre sellar las grandes empresas con grandes infortunios, la epopeya gloriosa está realizada, la fantasía convertida en realidad tangible.

El hombre navega en los aires como ha navegado en los mares tempestuosos. Pasa sobre la cumbre de las más elevadas montañas, sobre pantanos hediondos y campos desiertos, achica los Continentes, borra las fronteras terrestres, y redondea el planeta con una rapidez pasmosa que no habría podido imaginarse siquiera, el español Sebastián del Cano, quien realizó por primera vez esa aventura en el siglo XVI (*Primus circumdediste me*, lema de su escudo), en su tosca, pero impertérrita nave *Sancti Spiritus*, recordada por analogía con el avión *Jesús del Gran Poder*, de

otros españoles esforzados, que hace poco visitaron este Continente; y recordado, también, por el avión *The Spirit of Saint Louis*, del norteamericano Carlos A. Lindbergh, quien, por vez primera y sin más compañía que Patsy, su gato mascota, salva de un vuelo el Atlántico, desde Nueva York hasta París; hazaña heroica que el mundo contempla entusiasta, como el triunfo sobre los elementos que la debilidad humana no había podido alcanzar en millares de siglos.

Y al ponerse los pueblos separados, por enormes distancias, en contacto por una red de invisibles vías aéreas, surgen nuevos problemas internacionales, económicos, políticos, sociológicos. Y los diccionarios, que van tras las lenguas, como el cazador tras su presa, enriquecen el léxico con nuevas palabras, significativas de nuevas ideas y de experiencias motivadas por los nuevos descubrimientos.

Los hombres se lanzan al espacio a luchar contra la niebla que enturbia la atmósfera, contra lluvias torrenciales, rachas huracanadas del viento, el rayo con su horrisono estruendo y sus estragos fulminantes, conjunto tremendo de posibles riesgos y peligros inminentes.

Actitud de sangre fría, valor estoico, que son virtudes que constituyen la propia individualidad; conocimientos técnicos, pericia adquirida con ejercicios prácticos, ejemplos contagiosos del valor ajeno: esto es lo que constituye un piloto, que confía en sí mismo y hace que los demás confíen en él.

Hay cierto desprendimiento de sí mismo en esos zapadores del aire que se arriesgan en sus comienzos a realizar aventuras en que juegan su propia vida. Y de esas virtudes personales ha menester el país para su regeneración: una juventud que sabe sin egoísmos colaborar en el bien colectivo, sacrificarse, si fuere necesario, por el cumplimiento del propio deber.

He aquí por qué hemos todos presenciado con dolor la catástrofe que ha hecho sucumbir al heroico piloto Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, quien, con otros miembros de la Aviación Nacional, secundaba las iniciativas de la Administración Pública

para que Guatemala, en su evolución emprendida, entre de lleno en el magno movimiento moderno, obsesión de todos los pueblos civilizados.

Rodríguez Díaz era más que una promesa de esperanzas: era una realidad viviente.

La vida aérea lo atrae, su vocación forma al hombre, como el estilo al escritor. Alumno de las escuelas de Aviación norteamericanas, Oficial del Correo Aéreo en Méjico, un noble sentimiento lo atrae a su propio centro: la Patria. A ella se consagra y en su servicio sucumbe.

Recorre los Estados del Istmo Centroamericano hasta Panamá, regresa de un vuelo, en menos de nueve horas; en un accidente peligroso presta eficaz auxilio a un avión extranjero; visita las Repúblicas hermanas, vuela sobre las crestas rocosas de los Cuchumatanes, y en hora y media nos pone repetidas veces en contacto con el lejano Petén, antes casi inaccesible, y sin embargo, el Departamento más extenso, más despoblado y también el más rico de la República, por sus terrenos ubérrimos y por sus bosques seculares, cuajados de maderas industriales de toda clase.

Rodríguez Díaz había trillado los caminos impalpables del espacio.

Lástima grande sería si el joven piloto se hubiese llevado consigo, a la tumba, sus útiles observaciones para dar a conocer no sólo la vía más corta sino la más segura, para saber de antemano a qué alturas se debe volar y cuándo, dónde se hallan un bosque, un grupo aislado de árboles, una hondonada, un campo desierto, una casa, un camino, un río, etc., detalles todos, faros de guía en la ruta, que irían sirviendo para formar el mapa de navegación aérea, de útil enseñanza a los alumnos de Aviación y a los pilotos noveles.

Estábamos encariñados con el joven aviador, pleno de juventud y de modestia que, atraído por su propia vocación, aspiraba a horizontes infinitos. Y cuando su nave aérea, bautizada con este nombre querido: **Centro América**, en compañía de jóvenes, dignos como él, la fatalidad ciega y despiadada, lo precipita con

sus compañeros en la tragedia, los corazones todos palpitan de emoción profunda, conviértese en angustia el sentimiento, y nada llena el vacío de la esperanza.

El homenaje de la admiración le acompaña, como inspira a los hombres de corazón sano todo lo que es noble y generoso.

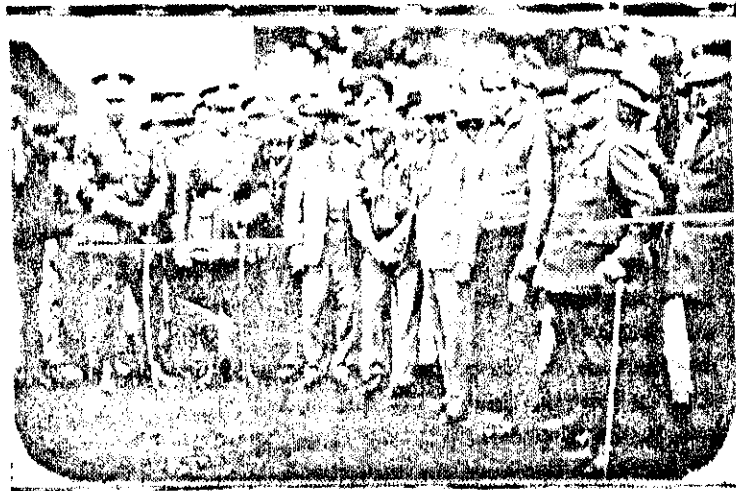
Convirtiósese la víctima en héroe: su muerte es el principio de una nueva vida.

**SALVADOR FALLA.**





Unidas por las manos de Rodríguez Díaz, estas seis banderas  
forman una sola promesa



El General Juan H. Padilla, Ministro de la Guerra, con nuestro  
Comendador del espacio.

# ELEGIA

---

JACINTO RODRIGUEZ DIAZ

---

Sobre el día, todo luz de primavera,  
la alegría de la Patria, se macera  
bajo el peso de la Muerte que la asedia,  
y en el cielo traza signo de tragedia...  
Hay un flujo de agonías sobrehumanas,  
vierten lutos por los aires las campanas...  
Tristes se oyen, y dolientes, los clarines,  
que sollozan como cuerdas de violines,  
que agitara con el arco de su mano,  
algún Hado que salmodia lo siniestro de un arcano...  
Y en sus vientres doloridos, los tambores  
se desgarran en un parto de dolores,  
cuyos ecos infinitos de congoja,  
son el alma militar que se deshoja...  
Repercuten broncamente los cañones,  
como un fuerte palpar de corazones...  
Y las almas, van cual sombras, van cual sombras  
silenciosas, sobre el luto, que se tiende como alfombras  
que han tejido con sus manos Las Tres Parcas,  
para enviarlas fatalmente,  
cual presente  
de Caronte, en los negros camarotes de sus barcas...  
Hoy la Patria, flor divina que se mustia,  
con la mano presionada por la angustia,  
en la rueca del Destino, cabizbaja,  
está hilando para hacer una mortaja;  
hoy la Patria, ha inclinado la cabeza,  
y enlutada con crespones de tristeza,  
en su lecho se retuerce dolorida,  
porque llora para siempre la partida,

de un soldado que era orgullo verdadero,  
de un soldado que era un águila de acero,  
que tendiera penetrantes sus miradas  
desafiando las potencias encrespadas  
que quisieron abatir su fortaleza,  
sacudiendo reciamente su cabeza;  
de un soldado que cruzó sobre los montes,  
y trazó en su conquista de horizontes,  
en la bóveda azul del firmamento,  
y en las bélicas páginas del viento,  
la grandeza del honor de Guatemala.  
Fue aquel hombre, que en su esfuerzo de gigante,  
empapándose en la lumbre del levante,  
echó al vuelo por los aires su pegaso  
sin temores a las nieblas del acaso;  
fue aquel hombre, cual los recios paladines  
cuyas almas las vistieron los titanes;  
y en su vuelo dominó los huracanes,  
peinándoles lo hirsuto de sus crines;  
fue el que en medio de relámpagos y truenos,  
cruzó como en los días más serenos,  
las dudas infinitas del espacio,  
haciéndose de glorias su palacio...  
Y así, con la osadía que lo hiciera  
el mito del audaz Belerofonte,  
le vimos recruzar el horizonte  
trayendo encadenada a la Quimera...

.....

La mañana se vestía,  
con su traje de alegría:  
deshojaba risas rubias,  
que caían como lluvias  
de áureas rosas desprendidas  
de las ramas invisibles de un rosal;  
de un rosal que vistió el Sueño,

con el traje más sedeno,  
que la bella Primavera,  
con cariño lo tejiera;  
era el día  
de alegría  
todo lleno,  
porque el día,  
bien sabía,  
que en el fondo de su seno,  
el piloto dulcemente dormiría...  
Y aquel águila, tendió el ala aun no rendida,  
alzó el vuelo de kilómetros sedienta,  
y al instante, desatóse la tormenta:  
tembló por la violenta sacudida,  
de una fuerza fatal, desconocida,  
que su vida, brutalmente estremeció...  
Y el piloto, dio el tributo de su vida,  
sin saber del dolor de una caída,  
ni sentir el bochorno de un descenso:  
era tan grande, por demás inmenso,  
que al instante brutal del cataclismo,  
en vez de confundirse en el abismo,  
en los brazos de la Gloria, para siempre se durmió..

.....

Audaz piloto que de aquí te fuiste,  
oye de mi plectro, la canción bien triste:  
mi cerebro, aeropuerto que fulgura,  
manda ideas, cual aviones luminosos  
que remontan lo infinito de la altura,  
y en sus vuelos prepotentes majestuosos,  
van tomando en el azul del Universo,  
como rosas, las estrellas, raso terso,  
para hacerlas descender desde lo alto,  
y que caigan recubriendo tu sepulcro de basalto...

**JUAN F. IRIARTE ORANTES.**

# DUELO CENTROAMERICANO

---

Se ha llenado de tristeza el alma centroamericana por la trágica muerte del galante aviador Jacinto Rodríguez Díaz. La tragedia ha venido a hacer vibrar el cordaje de los sentimientos y el corazón de los que no reconocemos mezquinas fronteras ha llorado por el hermano, caído como un ave herida en mitad del vuelo, por la flecha invisible del destino.

Los héroes se van así, en un minuto del brazo de la gloria, enjundando en las sienas las hojas de laurel.

Pero estas despedidas súbitas, ese último batir de alas, ese descanso inquietante, irremediable, ese último vistazo al horizonte que se borra para llegar a la tierra que atrae como un imán, ha de poner en el alma el frío de la muerte mucho antes de traspasar los umbrales de la eternidad.

Así se van los héroes. Nuestros héroes. Los que exponen a toda hora su vida por dar gloria y honor al país, que no sabe apreciar en todo su valer la grandeza de ese arrojo y lo noble de ese esfuerzo.

La aviación, última y más hermosa de las creaciones humanas, es segura, es útil y es buena cuando se usan los aparatos multimotores que dan tiempo para dialogar con la muerte.

El duelo centroamericano, la dolorosa experiencia del momento es una lección amarga y lamentable.

Sepámosla aprovechar usando en la aviación centroamericana solamente aparatos multimotores.

Sobre la tumba del gallardo aviador colocó una sola y simbólica rosa roja como testimonio de mi ardiente admiración.

JUAN A MEZA.

—Tomado de La Tribuna, Rep. de El Salvador—.

# LA CAIDA DEL AGUILA

---

¡Rodríguez Díaz ha muerto...!

Tal la noticia que, como una lenta campanada que anunciara triste catástrofe, circuló a las nueve y media o diez de la mañana del día veintiocho de septiembre, por todos los ámbitos de esta ciudad.

El águila de acero, la gloriosa aeronave Centro América, que, en no lejanos días atravesara, en viaje de buena voluntad, por los países del Gran Istmo hasta Panamá, yacía destrozada y ensangrentada, en una calleja llamada "de Dolores", y bajo aquellos despojos, se encontraban los cadáveres de Jacinto Rodríguez Díaz, del Licenciado José Luis Balcárcel y del niño Carlos Montano Novella; así como el ingeniero don Julio Montano Novella, gravemente golpeado.

Rodríguez Díaz era un elemento prestigiado de nuestro Ejército. Su nombre era pronunciado por todos, con cariño y estábamos orgullosos de tener en nuestras filas a jóvenes del temple acerado del que, con su valor, honrara a Guatemala.

Héroe lo llaman, y efectivamente, heroísmo fue el que demostrara desafiando el temporal y las tempestades en el espacio, volando sobre los altos picachos de los volcanes centroamericanos, sobre las olas embravecidas que besan nuestras costas, sobre las selvas pobladas de fieras en los departamentos del Norte, dando nombre y prestigio a la Patria que hoy llora la desaparición del glorioso piloto.

Con razón nuestra bandera enlutada, flotó en aquellos días a media asta, agitada por los vientos que otrora acariciarán a los tripulantes del Centro América.

Y hemos visto lágrimas en los ojos de nuestras mujeres, de nuestros niños, de nuestros hombres, y hemos sentido en nuestras pupilas el calor también de una lágrima ante el recuerdo del que fuera nuestro buen alumno, buen amigo, buen patriota y

---

heroico elemento de nuestro incipiente Cuerpo de Aviación Militar.

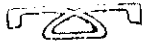
Las manifestaciones llevadas a cabo por el pueblo de Guatemala en honor de aquél, muestran el sentimiento sublime de la gratitud, del cariño y del orgullo nacional.

Hemos vacilado antes de publicar estas líneas, pues Rodríguez Díaz merecía mucho más y no hallamos palabras para poner de manifiesto nuestros sentimientos.

Pero, ya que lo hemos hecho, para ornar estas páginas, insertamos a continuación las bellas frases de nuestros asiduos colaboradores; frases que hacemos nuestras y que, sin duda, apreciarán nuestros lectores.

¡Gloria al que, descendiendo al sepulcro, disipa las tinieblas que le amortajan con las luminarias del heroísmo y con la satisfacción del deber cumplido!

PEDRO ZAMORA CASTELLANOS.



# JACINTO RODRIGUEZ DIAZ

---

¿Qué palabras agregar a las ya pronunciadas por el sentimiento nacional? ¿Qué frases de Dolor traducir ante lo irreparable, ante lo fidal?

La muerte de nuestro querido aviador, Jacinto Rodríguez Díaz, ha hecho palpitár—como tenía que ser—como un solo corazón, al pueblo de Guatemala; ¿qué digo?, ¡de Centroamérica toda!

Nos dejó rubricado en el cielo centroamericano, su nombre de héroe del aire, llevando—como heraldo de paz y confraternidad—nuestro abrazo de hermanos. Unió con su voluntad de hierro, en raid glorioso, los cinco pedazos de nuestra Patria amada...

Esa deuda jamás podríamos pagársela lo suficiente; pero sí debemos gloriamos que fue el primero en arrostrar esa empresa, un aviador nacido en Guatemala... Sin embargo, la Muerte venció a la Gloria. El bautismo de sangre se imponía, por desgracia. ¡También los guatemaltecos debimos tener nuestro Emilio Parranza,—aquél intrépido héroe mexicano,—que fue víctima, asimismo, de los traidores elementos!

Para los guatemaltecos que estamos ausentes de nuestra amada Patria, la noticia de tal desgracia nos conmovió hasta lo más íntimo de nuestro ser; fue doble nuestro dolor, porque no nos era posible estar cerca, muy cerca, para llorar tal desgracia; como que tampoco pudimos gozar de sus merecidos triunfos...

Sean las páginas de esta Corona Fúnebre—llena de frases de dolor y de cariño sincero—como los pétalos de una siempreviva, que adorne eternamente su memoria imarcescible, por que los que mueren en el cumplimiento de su deber, ante el ara de la Patria, han circundado en su frente, la merecida aureola de la inmortalidad...!

¡Jacinto Rodríguez Díaz, duerme en paz...!

JUAN GARCI-AGUIRRE VIVES.

A orillas de México.

---

## BAJO LA SOMBRA DE LA TRAGEDIA

---

Hoy he medido, estoy midiendo toda la hondura y amplitud de mi amor hacia este gran pueblo de Guatemala. Ante la puerta del periódico, hace unos momentos, entre el grupo consternado que leía la terrible noticia, sufrí yo también, en mitad del pecho, el rudo y ciego puñetazo con que nos quitaba a todos el aliento la tragedia.

¡Ya nunca más, ¡nunca!, volveré a mirar, sobre el terso azul, el blanco y gallardísimo avión—zumbadora y fugitiva libélula—que tantas veces pasó sobre mi casa, y a quien tantas veces seguí también, con los ojos, hasta verlo desvanecerse allá, lejanísimo, como un punto, entre las nubes del norte, rumbo al misterioso Petén!

Lo de menos, sin embargo, es el avión. Lo terrible, lo trastornador e irreparable, es la siega brutal de esas jóvenes vidas, la vendimia sangrienta de esas tres existencias, rebosantes de iniciativas, de altos ideales, de anhelos nobilísimos, de heroísmo y de gloria y de futuro.

Guatemala siente en estos momentos el estupor de esa pérdida, del que yo también participo, fundiéndome con los corazones de estos compañeros queridísimos que están pasando, atolondrados y taciturnos, con los rostros lividos en que la nariz se afila, a mi lado por la confusa Redacción.

Yo, no obstante, no quiero dejarme dominar por el ambiente de drama, que se está mascando.

No. ¡Sursum...! ¡Arriba los corazones! Nada se pierde en ningún orden. Y hoy, ahora mismo, Guatemala ha adquirido, comprándolo con sangre,—lo más precioso que existe, como que es la vida misma—y sangre de la más pura y generosa—un nuevo timbre que añadir a los cuarteles gloriosos de su escudo.

Los grandes progresos humanos no se realizan jamás si no es avanzando sobre cadáveres. La aviación, si ha de ser, en un futuro próximo, algo ya definitivamente estable y regulado, con un minimum insignificante de peligrosos riesgos, tienen forzosamente que ganarlo así, inmolando ante sus aras héroes como Rodríguez Díaz y juventudes llenas de sueños y esperanzas como las de José Luis Balcárcel y del niño Carlos Montano.

**ANTONIO REY SOTO.**



# ETERNIDAD

En memoria de Jacinto Rodríguez Díaz.

Un viento trágico cortó las alas a su gloria y paró el motor de su corazón generoso en los cielos ilimites del sacrificio. La caída de Chinto, apelativo cariñoso con que lo llorará nuestra desesperanza, es su última gloriosa ascensión, y si nos sobrecoge con la amargura de una gran desgracia, eleva también nuestras almas a las alturas en que se admira el valor, ante la fatalidad humillada.

El avión de Chinto ha chocado, en la ruda violencia de su caída, contra el corazón de todos los guatemaltecos y una honda pena, inexpressable, se crispa en nuestras manos desesperadas, se cuaja en los ojos sin llanto.

Ayer pasó sobre nuestras cabezas cubierto de gloria, grande en su humildad, con la misma sonrisa confiada con que desafiara los elementos; hoy escapa de nuestros afectos, demasiado alto, en las sombras sin motor de un raid que no tiene retorno.

Una angustia sin palabras enluta la ciudad y se extiende en silencio hacia todos los límites de la república. No hallaría eco el grito rebelde que nuestro dolor clavase en los picachos bravíos desafiando al cielo; los grandes dolores se hunden grávidos en los turbios, insondables mares de lo subconsciente.

Cuando nuestras pupilas se seren en y el alba de la verdad claree sobre el luto de la nación, ha de abrirse el sentimiento colectivo a otra perspectiva que dignifica este suceso. Con perdurables relieves de gratitud y admiración, perfilaremos entonces, ante la interrogación de las generaciones que vienen, la figura del heroico piloto.

Será una estatua incorpórea, capaz por eso mismo de desafiar al tiempo, amasada con lágrimas y modelada por las manos

innúmeras de la tradición. Porque Chinto fue tan grande cuando el éxito lo coronara de aplausos, como cuando vivió esos instantes de supremo peligro, cuando su avión había traspuesto ya nuestra atmósfera para volcarse en las entrañas anónimas de la muerte.

Nuestra pena se contrae, haciéndose más densa e inconsolable, para abrir valla a otra emoción nacional: ¡Paso al caballero del aire! Por la puerta mayor, bajo el testimonio de los cielos que cabalgara su osadía, entra, aureolado de martirio, a recibir el espaldarazo de la inmortalidad.

**DAVID VELA.**



## VALORES SOCIALES

---

El hombre sólo vale por lo que da. Darse es integrarse, salir del precario yo individual y cobrar un valor trascendente, fecundo, inmortal. Esta es la nueva religión interna, sin templos, sacerdotes ni liturgias. La religión del servicio y la buena voluntad. El aviador Rodríguez Díaz fue el hombre que se dio, en sacrificio, a su patria y al porvenir. Inmolose por todos nosotros: para que mañana recojamos la flor y el nutricional grano de su arrojo y su desinterés magníficos, de su sangre y su dolor sagrados. José Luis Balcárcel era otro hombre, otro valor social, y fue también otro sacrificado. Los tesoros inestimables: juventud, talento, amor, díelos a su patria y al porvenir. Esas dos juventudes gallardas heridas por la adversidad en medio de los cielos, como un símbolo, no descenderán ya de las altas moradas. La devoción nacional y humana está con ellos.

CARLOS WYLD OSPINA.



# LAUREL POSTUMO

---

Al inmortal aviador guatemalteco  
Jacinto Rodríguez Díaz en el día  
de su trágica muerte.

---

Cazador invisible en la altura,  
mató un cóndor quebrándole un ala,  
con tal saña, crueldad y tortura,  
que su cielo enlutó Guatemala.

No debemos llorar al coloso  
que los vientos logró domeñar,  
pero en versos de un himno armonioso  
sus proezas debemos cantar.

Ya no más en el cielo de América,  
como un águila el Ande cruzar,  
te veremos avión "Centroamérica"  
ya no más te veremos volar;

Porque el bravo piloto que un día  
inspirado por su patriotismo,  
elevóse con gran valentía  
por los pueblos hermanos del Istmo;

Hizo escala feliz en la Historia,  
en la nave inmortal de la fama,  
para luego ascender a la gloria,  
donde un coro de dioses lo aclama.

Cazador invisible en la altura,  
mató un cóndor quebrándole un ala,  
con tal saña, crueldad y tortura,  
que su cielo enlutó Guatemala.

Apolo MAZARIEGOS.

## ALLA, EN LA FRÍA TOTONICAPAN

---

Fue alguien que me servía de guía, que llevóme esa tarde, nebulosa y fría, a través de callejas estrechas y mal empedradas, hasta frente a una casita ruinosas y triste, que estaba pintada de blanco.

Y señalándomela, me dijo:

—Vea, usted, allí nació Jacinto Rodríguez Díaz. ¡Nuestro málogrado héroe!

Su voz, que tenía todavía el temblor de la primera emoción, cuando hasta el llegara la noticia de la tragedia del Callejón de Dolores, repitió el suceso tantas veces escuchado, tantas veces sentido...

Era en la ciudad de Totonicapan, histórica y bella, a la par que tranquila, a donde yo llegara ese mismo día, en busca de esa misma tranquilidad, de esa misma belleza, tantas veces ponderada por muchos.

Habían pasado apenas unos cuantos días después de aquel en que se registrara el suceso que conmovió a toda un pueblo, y así, lo primero que hice fue encaminarme hacia aquel barrio apacible que, según el decir popular, había escuchado los primeros gritos a la vida del después notable aviador.

Sumido en la contemplación de la pequeña casa, hoy casi abandonada, me encontraba yo, cuando un anciano, con voz y con modales de niño, se acercó para decirme:

¡Pobre Chinto! Yo que lo vi nacer, ¿quién iba a decirme, entonces, que habría de morir así...?; fíjese, en esa pequeña grada solía sentarse después todas las tardes, cuando ya estaba un poco grandecito...

Sólo así díjome, y después se retiró, al advertir que yo apenas si le había escuchado, recordando como estaba, reconstruyendo una vida triste y gloriosa a la vez, llena de alegrías y de emociones, como la de Jacinto...

\* \* \*

---

## AU REVOIR

---

Conoci personalmente al Coronel Jacinto Rodríguez Díaz en esta ciudad con motivo de una comisión que vino a desempeñar en uno de los días de la asonada de Enero último.

Era Rodríguez Díaz un joven modesto, afable y de modales muy correctos y esto le valió que se hiciera de varios amigos aquí, no obstante las pocas horas que estuvo entre nosotros.

Cuando por la prensa nos impusimos de la jira de buena voluntad que hiciera a las repúblicas hermanas de Centro América, llegando hasta Panamá, de donde regresara al punto de partida en un vuelo verdaderamente ágil, todos los amigos de esta ciudad nos sentimos enorgullecidos y celebramos ese hermoso gesto con musitado entusiasmo, ya que esto lo consagraba como AS de nuestra aviación.

Pero ¡ay! el joven piloto no sabía ni presumía siquiera que la muerte lo acechaba ya de cerca; y cuando quizás pensaba en mayores triunfos y la mente la tenía llena de las más bellas esperanzas, se extingue su vida, cayendo con su avión para no levantarse más. . . .

Jacinto Rodríguez Díaz, no tenía que envidiar al águila ni al cóndor, ya que, príncipe de los aires, se remontaba al espacio con la misma facilidad que esas aves del cielo.

Su muerte no se debe a impericia de ninguna clase ni a descuido alguno. El destino, ante el cual nos inclinamos todos, le dijo: "HASTA AQUÍ", y su vida se apagó con la rapidez del rayo.

La bandera gloriosa que portara, está allí, en el mismo lugar en que cayera nuestro infortunado piloto. La levantará alguien? Indudablemente que sí. Allí están nuestros aviadores que acudirán presurosos con ese objeto al sitio en que se encuentra la esplendente enseña, sin temor ni vacilaciones de ninguna especie. El carácter guatemalteco, es así: si uno cae

---

ante las trincheras, acuden muchos a reemplazarlo sin medir el peligro, exclamando: ANAVANT, ANAVANT. . . .

Jacinto Rodríguez Díaz, no ha muerto: vive y vivirá siempre en el corazón de los guatemaltecos, y el mármol, que no lo corroe el tiempo, hará también que se perpetúe su memoria.

Y yo, desde este rincón de los Cuchumatanes, desde esta ciudad de los mames, imitando a Flammarion en los momentos de la inhumación del cadáver de Allan Kardec, al expresar a Jacinto Rodríguez mi adiós de despedida, le digo: AU REVOIR, AU REVOIR. . . .

Aurelio F. RECINOS



## AU REVOIR

---

Conoci personalmente al Coronel Jacinto Rodríguez Díaz en esta ciudad con motivo de una comisión que vino a desempeñar en uno de los días de la asonada de Enero último.

Era Rodríguez Díaz un joven modesto, afable y de modales muy correctos y esto le valió que se hiciera de varios amigos aquí, no obstante las pocas horas que estuvo entre nosotros.

Cuando por la prensa nos impusimos de la jira de buena voluntad que hiciera a las repúblicas hermanas de Centro América, llegando hasta Panamá, de donde regresara al punto de partida en un vuelo verdaderamente audaz, todos los amigos de esta ciudad nos sentimos enorgullecidos y celebramos ese hermoso gesto con inusitado entusiasmo, ya que esto lo consagraba como AS de nuestra aviación.

Pero ¡ay! el joven piloto no sabía ni presumía siquiera que la muerte lo acechaba ya de cerca; y cuando quizás pensaba en mayores triunfos y la mente la tenía llena de las más bellas esperanzas, se extingue su vida, cayendo con su avión para no levantarse más....

Jacinto Rodríguez Díaz, no tenía que envidiar al águila ni al cóndor, ya que, príncipe de los aires, se remontaba al espacio con la misma facilidad que esas aves del cielo.

Su muerte no se debe a impericia de ninguna clase ni a descuido alguno. El destino, ante el cual nos inclinamos todos, le dijo: "HASTA AQUI", y su vida se apagó con la rapidez del rayo.

La bandera gloriosa que portara, está allí, en el mismo lugar en que cayera nuestro infortunado piloto. La levantará alguien? Indudablemente que sí. Allí están nuestros aviadores que acudirán presurosos con ese objeto al sitio en que se encuentra la esplendente enseña, sin temor ni vacilaciones de ninguna especie. El carácter guatemalteco, es así: si uno cae

---

ante las trincheras, acuden muchos a reemplazarlo sin medir el peligro, exclamando: ANAVANT, ANAVANT...

Jacinto Rodríguez Díaz, no ha muerto: vive y vivirá siempre en el corazón de los guatemaltecos, y el mármol, que no lo corroe el tiempo, hará también que se perpetúe su memoria.

Y yo, desde este rincón de los Cuchumatanes, desde esta ciudad de los mames, imitando a Flammarión en los momentos de la inhumación del cadáver de Allan Kardec, al expresar a Jacinto Rodríguez mi adiós de despedida, le digo: AU REVOIR, AU REVOIR...

Aurelio F. RECINOS



## RODRIGUEZ DIAZ FUE UN HEROE Y LOS HEROES PERTENECEN A LA POSTERIDAD

---

Yo no conocía a Jacinto Rodríguez Díaz sino por los retratos y fotografados. Más, un hermoso día de primavera, conversando confidencialmente con el Coronel Martínez, vimos pasar sobre nuestras cabezas un Ryan tripulado por el inolvidable aviador Rodríguez Díaz que se dirigía a las montañosas regiones del Petén.

¿Quién será, pregunté, el valiente piloto que va con tal rapidez, rumbo al Norte?

Es Chinto, me contestó entusiasmado, mi amigo Martínez.

Desde ese día entré en deseos de conocerle personalmente.

Después supe que el protector de sus estudios había sido el licenciado Estrada Cabrera, endiosado como ningún gobernante en vida y vilipendiado como el peor a su caída.

El tirano había cumplido los anhelos del patriota.

Así Barrios, denominado *déspota* por aquellos a quienes de nada colocó en magnífica posición, envió al extranjero a estudiar idiomas, artes y música a jóvenes de reconocidas dotes intelectuales, entre quienes aun subsiste el tapicero don Manuel Morales, que siempre recuerda con gratitud la memoria de aquel ilustre Reformador.

Rodríguez Díaz, joven de altos mirajes y de noble corazón, reconoció siempre a sus bienhechores.

La gratitud es una virtud que anida en las almas grandes.

Ya el tirano y el *déspota* murieron; pero la historia de sus hechos continúa abierta esperando el fallo justiciero de la posteridad.

Los pigmeos son muchos, los gigantes son pocos en el mundo, donde abundan los malvados y sobran los perversos.

Solamente los genios y los hombres superiores desconocen odio y los rencores: es que en sus labios llevan las dulces palabras AMOR Y PERDON.

---

Estos pensamientos, que convidan a la meditación, dormitaban en el fondo de mi alma mientras atravesaba el espacio azul aquel dominador de huracanes que más tarde fue a caer cuando la serenidad de los cielos y los aires bonancibles llevaban oculta en los crepusculares pliegues de las nubes la traidora guadana de la muerte.

Antes de conocer yo personalmente a Rodríguez Díaz ya mi espíritu conocía la moral del suyo; sabía sus bondades y adivinaba sus virtudes.

Y fue una noche plena de luz, de música y de perfumes cuando estreché la mano del valiente.

Los miembros de la Sociedad Mutunlista más prestigiada de Guatemala colocaban por medio de su presidente, sobre el pecho del héroe, una medalla de oro; y entonces escuché su voz; habló emocionado, con ingenua sonrisa y mirada relampagueante y con esa entereza propia de los grandes caracteres.

Su palabra era un arrullo de agradecimiento, cuyo eco iba a repercutir en el corazón de las bellas que le rodeaban con admiración y simpatía.

¿Lo véis...? Sus triunfos efímeros pero ruidosos e impecederos vivirán eternamente en el alma nacional, porque si bien es cierto que su vida fue pasajera, rápida como un relámpago, los regueros de luz que dejara a su paso son como las estrellas de los cielos cuya claridad se confunde con los rayos del sol, pero cuyos fulgores iluminan las tristes noches de la existencia, dando fuego y calor al pensamiento de los hombres de ciencia.

Rodríguez Díaz fue un héroe y los héroes pertenecen a la gloria y a la posteridad.

J. J. CORDERO.

## EL VUELO DE AYER

---

A la hora de los funerales solemnes presididos por la unanimidad del espíritu en recogimiento, unos aeroplanos volaron ayer en honor a los jóvenes que no pudieron caer sino de la altura en que viven los dioses y la gloria.

Las hélices parecían ir cortando caracoles en el cielo aun en tragedia; y los motores como que iban empujados por un impulso de comentarios ardientes. Unos, de espanto, que puede ser una de las formas de la admiración, ante la audacia de quienes ponían a su vez la cabeza bajo la posible guillotina de la muerte: otros de indignación.

Porque se creyó que en esos momentos volar era profanar, como si Rodríguez Díaz hubiera rubricado con su sangre una escritura de propiedad sobre el cielo nacional. Nadie, pensarían algunos, debiera pasar por donde él pasó, puestos el timón y la brújula hacia el aterrizaje de la eternidad. Nadie, porque ninguno tiene derecho a instalarse en un salón en que está un cadáver, ni a encastrar sus pasos sobre la tierra que se abulta todavía con los despojos de un muerto.

Calientes las huellas, sobre ellas mismas otras distintas se van imprimiendo ya. Y nosotros queremos ver en esto la lección de vida que naturalmente se desprende. Lo que es, lo que no puede morir, se levanta sobre los sepulcros, vuela sobre ellos, como una rotunda y decisiva afirmación.

Guatemala ha perdido a una de sus águilas; pero conserva sus alas. La sangre húmeda todavía de la catástrofe abona la tierra para una floración de esperanzas. Rodríguez Díaz rompió las puertas, abatió los muros, agitó el estandarte para que nos precipitemos al porvenir y la victoria.

Gólgota fue el suyo; pero cerca está la cumbre gemela del Tabor. Wiakerfield ensartó en su pecho el haz de lanzas que se dirigían contra la libertad de Suiza, y así sus compañeros pudieron pasar. Así el joven, pleno de audacia y de optimismo que

cayó aplastando de emoción nuestras almas, se desgarró con las puntas de hierro. Y por el claro abierto se precipitará el país en juventud, poniendo la rodilla sobre la fatalidad que un instante quiso detenerla.

Nuestra aviación DEBE intensificarse, y llegará a ser grande porque tiene ante sí un camino ungido por la gloria y santificado por el sacrificio. La renunciación, la cobardía, el pararse en seco ante el primer obstáculo, el llorar a la orilla de la tragedia,—sería indigno de nosotros mismos. Y sobre todo, sería indigno del héroe que se dio en holocausto y honró nuestras frentes con un bautismo de sangre.

Hagamos guardia de honor a la bandera que empuñan las manos de un muerto...

**HERNANI.**



## XII. BIBLIOGRAFIA.

### Libros.

- Anónimo. Arce Valladares, Manuel José (recopilador). Laureles Póstumos 1929 Guatemala: s.e. 206 pp.
- Chinchilla Aguilar, Ernesto. La vida moderna en Centroamérica. Guatemala: Editorial José de Pineda Ibarra. 645 pp. 1977
- Jiménez, Ernesto Bienvenido. Ellos, los presidentes. Guatemala: Editorial José de Pineda Ibarra. 269 pp. 1981
- Jones, Chester L. "Comunicaciones y servicios públicos". En Jorge Luján Muñoz. Comp. Economía de Guatemala 1750-1940. Antología de Lecturas y Materiales. Vol. II; Guatemala, Facultad de Humanidades, Departamento de Publicaciones. 269 pp. 1981
- Quiñónez, José A. Directorio General de la República de Guatemala. 1930 Guatemala: Tipografía Nacional.
- Rodríguez Solís, Manuel. Medallones de Oro. Guatemala: Editorial del Ejército. 214 pp. 1962
- Zamora Castellanos, Pedro. Nuestros Cuarteles. Guatemala: Editorial del Ejército. 453 pp. 1972

### Periódicos.

- Diario De Centro América. Edición del 1 de abril de 1912. Páginas 1 y 8. Guatemala.
- Diario De Centro América. Edición del 15 de julio de 1920. Página 2. Guatemala.
- Diario De Centro América. Edición del 19 de septiembre de 1922. Página 6. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 28 de septiembre de 1929. Páginas 1 y 6. Guatemala.
- Diario El Gráfico. Edición del 7 de diciembre de 1971. Página 5. Guatemala.
- Diario El Liberal. Edición del 27 de diciembre de 1927. Página 1. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 11 de mayo de 1929. Página 1. Guatemala.

- Diario El Imparcial. Edición del 11 de mayo de 1929. Página 2. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 14 de mayo de 1929. Página 2. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 16 de mayo de 1929. Página 1. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 17 de mayo de 1929. Página 2. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 18 de mayo de 1929. Página 2. Guatemala.
- Periódico Entre Broma y broma. Edición de julio de 1929. Página 3. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 20 de mayo de 1929. Página 1. Guatemala.
- Diario Prensa Libre. Edición del 27 de septiembre de 1969. Página 18. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 1 de octubre de 1929. Página 1. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 1 de octubre de 1929. Página 2. Guatemala.
- Diario de Centro América. Edición del 30 de septiembre de 1929. Página 1. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 30 de septiembre de 1929. Página 2. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 28 de septiembre de 1929. Página 1. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 30 de septiembre de 1929. Página 1. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 30 de septiembre de 1929. Página 1. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 3 de octubre de 1929. Página 2. Guatemala.
- Diario El Imparcial. Edición del 11 de octubre de 1929. Página 1. Guatemala.
- Diario de Centro América. Edición del 11 de octubre de 1982. Página 6. Guatemala.

Diario Prensa Libre. Edición del 7 de junio de 1983. Páginas 9 y 57.  
Guatemala.

Revistas.

Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca. Guatemala: 10 de diciembre de  
1971. 195 pp.

Centro América. Vol. VI. No. 3. (julio-agosto-septiembre). Oficina In-  
ternacional Centroamericana. Guatemala: 1974.

Entrevistas.

Morales López, Oscar. Piloto Aviador, coronel del Estado Mayor. Guate-  
1983 maia: 11 de febrero, 16 de marzo, 25 de marzo, 12  
de julio.

Jeanneau, Edgard. Ingeniero de Aviación. Guatemala: 5 de enero, 14  
1984 de febrero, 22 de febrero, 3 de marzo, 18 de abril.

Mendizabal Montenegro, Alfonso. Licenciado en Derecho. Totonicapán: 16  
1983 de agosto.

Fencos Huard, Elvrita. Guatemala: 22 de marzo, 30 de marzo.  
1984

Rodríguez Díaz, Justo. Coronel del Ejército. Guatemala: 5 de febrero,  
1984 26 de mayo, 16 de agosto, 18 de septiembre.

García y García, Julio Pablo. Coronel de Ingenieros. Guatemala: 13 de  
noviembre, 20 de noviembre

