

Shejo Romero

*...un piloto con los pies en el aire
y el corazón en la tierra...*

*...a pilot with feet in the air
and heart on earth...*



*...un día
como las
golondrinas,
volaré entre las
nubes e iré más
allá del mar...*



Shejo Romero

*...un piloto con los pies en el aire
y el corazón en la tierra...*

*...a pilot with feet in the air
ande heart on earth...*



Alfonso M. Coronel P.

RESUMEN

Esta es la primera aproximación de un trabajo de investigación de historia reciente sobre la vida de un piloto de la aviación civil ecuatoriana de ascendencia lojana, que hizo de la profesión un instrumento de servicio, de manera especial a los habitantes de poblados remotos en el Sur del país y región amazónica de la República del Ecuador.

Sergio “Shejo” Romero Witt, es pionero de la aviación comercial en el sur del Ecuador (1941- 1982) conformó “Aerolíneas Cóndor” para unir las provincias sureñas con el resto del país propiciando su desarrollo frente al abandono y aislamiento geográfico.

Sintetiza el ejemplo que las actuales y nuevas generaciones deberían seguir. Su corta existencia (41 años) de vida intensa, demuestra que la aviación como profesión va más allá del ejercicio responsable de la misma, sino que puede alcanzar niveles inconmensurables.

Su habilidad, osadía, conocimiento y destreza profesional para sortear dificultades geográficas y climáticas, hizo de él un ser humano excepcional dejando una impronta imborrable.

Dicen que Sergio Romero no se hizo piloto, nació piloto. El mito y leyenda del “Shejo” Romero, con este libro “aterriza” y se convierte en realidad.

Este relato, se basa en testimonios de personas, amigos y familiares que conocieron de cerca su trabajo, vivencias y anécdotas; se acopian pruebas documentales, testimoniales y análisis en el campo.

El libro contiene ocho capítulos:

Capítulo I. Aspectos biográficos. Capítulo II. Los sueños. Capítulo III. Algo de historia. Capítulo IV. Testimonios de vida profesional. Capítulo V. Aspectos vivenciales, anecdóticos y testimonios de vida. Capítulo VI. Su corta vida se apaga. Capítulo VII. Epílogo. Capítulo VIII. Anexo.

SUMMARY

This is the first approximation of a research of recent history of the life of a pilot Ecuadorian civil aviation from Loja, who made the profession an instrument of service, especially the inhabitants of remote villages in the south the country and the Amazon region of Ecuador.

Sergio “Shejo” Romero Witt, a pioneer of commercial aviation in southern Ecuador (1941- 1982) conformed “Airlines Condor” to join the southern provinces with the rest of the country promoting their development against the abandonment and geographical isolation.

Synthesizes the example of present and future generations should follow. His short life (41 years) of intense life, shows that aviation as a profession goes beyond the responsibility of this exercise, but it can achieve immeasurable levels.

His skill, daring, knowledge and professional to overcome geographical and climatic difficulties skill, made him an exceptional human being leaving an indelible mark.

They say that Sergio Romero no pilot was made but born pilot. The myth and legend of “Shejo” Romero, with this book lands and becomes reality.

This story is based on testimonies of people, friends and family who knew about their work, experiences and anecdotes; more, documentary evidence and analysis territory.

The book contains eight chapters:

Chapter I. Biographic aspects. Chapter II. Dreams. Chapter III. Some history. Chapter IV. Testimonials professional life. Chapter V. Experiential aspects, anecdotes and testimonials of life. Chapter VI. His short life is turned off. Chapter VII. Epilogue. Chapter VIII. Annex.

Shejo Romero

*...un piloto con los pies en el aire
y el corazón en la tierra...*

Alfonso M. Coronel P.
corsalas2@hotmail.com | 

Auspicio:
Familia Romero-Jarre y Coronel-Salas

Tiraje:
750 ejemplares

Impresión:
GraficPlus - Loja

Fotografías:
*Familia Romero Jarre
Familia Romero Witt
Eliseo Gordón
Alfonso Coronel*

Mapas:
Edison Ordoñez

Revisión redacción y estilo:
Carlos Alvarino B.

Diagramación:
Patricio Jaramillo E.

Loja, Diciembre 2016

Capitán
Sergio Ernesto Romero Witt
(1941-1982)



Un piloto que hizo de la profesión un servicio.

ÍNDICE



Resumen	2
Summary	3
Presentación	9
Comentario	17
Dedicatoria	19
Agradecimiento	21
Prólogo	23
CAPÍTULO I	
Aspectos Biográficos	27
CAPÍTULO II	
Los sueños	45
CAPÍTULO III	
Algo de historia	55
CAPÍTULO IV	
Testimonios de vida profesional	67
CAPÍTULO V	
Aspectos vivenciales, anecdóticos y testimonios de vida	93
CAPÍTULO VI	
Su corta vida se apaga	141
CAPÍTULO VII	
Epílogo	151
Anexo	155

PRESENTACIÓN



***SHEJO* ROMERO WITT,
MISIONERO DEL AIRE**

Como escritor, son muchas las palabras y páginas que he compuesto a lo largo de mi vida, pero sin duda son estas las que me llenan de mayor satisfacción. Tuve la fortuna de tratar a mi primo hermano, el Capitán Sergio Romero Witt, desde que ambos éramos muy jóvenes y cursábamos, él con 18 años y yo con 12, la Academia Militar Ecuador, fundada y dirigida por nuestro ilustre tío, Mons. Miguel E. Romero González. Dadas las múltiples ocupaciones de su padre, a la sazón gobernador de la Provincia de El Oro en el gobierno del doctor Camilo Ponce Enríquez, *Shejo* —como le conocíamos todos— vivía ese tiempo en nuestra casa familiar, ubicada en la calle Foch y Amazonas, de la ciudad de Quito. El primer recuerdo que conservo de él es tan nítido como si hubiera ocurrido ayer y describe bastante bien el talante humano y generoso de mi primo. Yo, entonces un endeble niño recién salido

de la primaria del Pensionado Borja N° 2, tenía temor de entrar a la Academia, donde —pese a ser un colegio civil privado— se impartía una férrea disciplina militar. Al darse cuenta de mis aprensiones, *Shejo* me llevó la víspera al patio de la casa y me dijo: «No te preocupes, Suquito; como brigadier, yo mismo te buscaré el primer día para enseñarte a ser hombre». Más inquieto que sosegado por esas palabras, no tuve un sueño tranquilo esa noche y a la mañana siguiente acudí al colegio lleno de incertidumbre. Al parecer, nada presagiaba un buen comienzo. El flamante uniforme caqui me estaba holgado, las botas nuevas apretaban y la cristina o gorra militar me caía hasta las cejas. Todos los reclutas estábamos nerviosos, pues nos habían prevenido que los brigadieres de sexto curso se portaban especialmente sádicos en la ceremonia de «bautizo» de los recién llegados. En eso, veo a mi primo aproximarse al pelotón con su ceñido uniforme de brigadier; del hombro izquierdo de su camisa pendía un entorchado cordón amarillo, símbolo de mando, y en la mano derecha blandía una fina y desnuda varita de eucalipto. Se planta al frente y, llamándome por el apellido de un solo grito —«¡Marchán!»—, anuncia que me llevará a la pista de obstáculos para someterme a un «servicio especial». Intuyendo lo que eso quería decir, me acerqué a él lleno de temor. Todos sintieron compasión por mí cuando vieron cómo, con porte marcial, me conducía al lugar del castigo iniciático, una pista de entrenamiento situada en los linderos occidentales del colegio. Una vez

que llegamos a ese punto, lejos ya de la mirada de todo el mundo, me hizo saltar con él sobre el muro y me llevó al solar contigo, donde crecía un bosquecillo de tiernos eucaliptos. No bien llegamos allí, con la habilidad de un prestidigitador sacó un «Lucky Strike» medio descalabrado de algún lugar oculto de sus charreteras y me dijo: «Si quieres ser hombre, primo, lo primero que voy a enseñarte es a fumar un buen cigarrillo». Entonces nos pusimos a echar humo y a reír, mientras al otro lado de la tapia los demás brigadieres bautizaban a los otros reclutas haciéndoles tragar un mejunje a base de aceite quemado y salmuera, el brindis de bienvenida.

Cuando mi primo se graduó de bachiller, para nadie fue una sorpresa que se dedicara a la aviación, pues tenía una vocación y una habilidad innatas para ello. En nuestra familia ha habido de todo: santos sacerdotes, insignes educadores, magistrados, abogados, diplomáticos, académicos y uno que otro loco; sin embargo —por alguna razón para mí hasta ahora inexplicable— lo que ha abundado más son los parientes que se han vinculado con la aviación. Nuestro tío segundo, el doctor Marco Tulio González Cabrera, fue el pionero, al fundar en los años sesenta la compañía «Ecuatoriana de Aviación». Tiempo después, siendo ya un reconocido piloto, *Shejo* establecería la empresa «Aerolíneas Cóndor». Sus tres hermanos (Enrique, José y Oswaldo) serían pilotos también, así como Toño, hijo de su hermana Catalina. Igualmente, lo fue

mi hermano Lalo —muerto tempranamente en un accidente aéreo en la ruta que servía entre Macas y Macuna— y lo es en la actualidad mi hijo Federico. No menciono por sus nombres, porque son muchas, las parientes nuestras, —jóvenes y guapas— que han sido azafatas... Yo no he piloteado aeronaves de verdad, pero de alguna manera he estado vinculado a la aviación al haber escrito y publicado en Madrid y en Quito, en 1990, un extenso tratado de derecho aéreo y espacial.

Lo que he aprendido de todo ello es que el sueño de volar está enraizado en el espíritu del ser humano. Desde tiempos inmemoriales, quiso dominar las fuerzas naturales, elevarse hacia las alturas y más allá de las cimas del mundo terreno. Antes del invento de las aeronaves, en el siglo IX A.C. un intrépido pionero, Bkadud, rey de Bretaña, trató de volar con el auxilio de un par de alas emplumadas. Otro, más tarde, Giovanni Baptista Danti, intentó cruzar el lago Trasimonto aferrado a un ligero alón de metal. Pero solo los pilotos aeronáuticos hicieron posible el desafío del ser humano de remontarse al cielo, como las aves y aún más alto y lejos que estas. Ellos han encarnado al *homo volans* imaginado por Leonardo da Vinci y nos han llevado con sus máquinas cada vez más poderosas hacia todos los confines del mundo.

Mi primo *Shejo*, como reconocen los numerosos testimonios recogidos en esta obra, fue un piloto

excepcional y, al mismo tiempo, un ser humano fuera de serie. Desprendido, valiente, generoso, amante esposo y buen padre de familia. Convirtió su maestría para volar en una leyenda, pero en una leyenda verdadera. Hizo cosas que solo él, gracias a su extraordinaria pericia, pudo realizar. Este libro cuenta muchas de ellas, a las que me permitiré agregar una de carácter personal. Cuando la pequeña avioneta Cessna que piloteaba mi hermano Lalo se estrelló en 1970, un reducido grupo de familiares y amigos fuimos al rescate de sus restos en las profundidades de la selva oriental. Después de varios días de búsqueda, patrullas nativas dieron con el paradero de la aeronave. Acompañados por guías autóctonos, cruzamos quebradas y ríos, en medio de la humedad salvaje, hasta el trágico escenario. Habíamos tenido mucha fortuna en localizar los restos de mi hermano, pero su transporte aéreo de Macuma a Quito solo fue posible gracias a otra de las legendarias hazañas de *Shejo*, de la que quiero dar testimonio. La avioneta piloteada por él despegó con retraso debido al mal tiempo, mientras mi madre, hermanos y toda la familia, vestida de luto, esperaba en el antiguo aeropuerto Mariscal Sucre la llegada de los restos mortales para darles cristiana sepultura. Yo viajaba en la parte posterior de la pequeña aeronave con mi excuñado Carlos Gavilanes y Oswaldo Chiriboga; los tres nos afanábamos por sostener el ataúd sellado de metal que zangoloteaba a cada salto de la avioneta, en medio de nubes oscuras y tempestuosas. De súbito, fal-

tando apenas quince minutos para llegar a Quito, la torre de control informa al piloto que el aeropuerto acababa de cerrarse debido a la hora —seis de la tarde— y al mal tiempo. Con ejemplar serenidad, *Shejo* explica a la torre, por radio, las circunstancias especiales que determinan la necesidad de aterrizar el aparato con la luctuosa carga. La torre acepta, pero le advierte que, dadas las pésimas condiciones imperantes, deja librada la operación a su exclusiva responsabilidad. Con insólita seguridad, *Shejo* asume el riesgo y anuncia a la torre que iniciará las maniobras de descenso guiado por el radar y los aparatos de navegación de la aeronave. No se veía nada. La lluvia tamborileaba furiosa contra las ventanillas y el fuselaje de la avioneta. Al cabo de largos minutos de terrible angustia, las llantas de la nave tocan la pista con asombrosa precisión, en medio de la niebla y la oscuridad. Todos respiramos aliviados. Solo *Shejo* pudo llevar hasta los brazos y el corazón desgarrado de mi madre, desde la indómita selva, los restos de su hijo Lalo, un piloto joven que, al igual que lo que sucedería con él más tarde, murió en el servicio de su profesión.

En nombre de la familia, deseo agradecer al ingeniero Alfonso M. Coronel Piña por haber escrito este magnífico libro para rendir tributo a la memoria del Capitán Sergio Romero Witt, uno de los más destacados pilotos de la aviación ecuatoriana. Se trata de un libro generoso y al mismo tiempo objetivo, basado en testimonios vivenciales de

quienes le conocieron y trataron. Pero es también un libro abierto, porque la historia de este intrépido y singular piloto no se ha cerrado con su muerte. Muchas personas seguirán recordando con gratitud a este misionero del aire, que abrió nuevas rutas en nuestra accidentada geografía, llevando su vocación de servicio y su mensaje de unión y esperanza hasta los lugares más remotos de la zona meridional del país. Llegará un día en que su nombre se inscribirá con letras perennes en uno de los aeropuertos donde él fue el primero en llegar.

No tengo nada más que agregar, porque este libro y su inspirado título parecen decir, y decir bien, todo lo demás: *SHEJO... UN PILOTO CON LOS PIES EN EL AIRE Y EL CORAZÓN EN LA TIERRA...*

Jaime Marchán Romero
EMBAJADOR DEL SERVICIO EXTERIOR

COMENTARIO



Me parece una necesidad conocer la historia de personajes lojanos que como Sergio Romero contribuyeron al desarrollo sostenible de la ciudad y de la provincia de Loja.

La estructura biográfica se encuentra bien armada y los diferentes relatos cronológicos se suceden con fluidez correspondiéndose al género seleccionado para la narración.

El punto de vista del narrador en tercera persona le da veracidad y el desarrollo del libro realmente tiene un principio, un nudo y un final que aunque se adivina, mantiene el interés hasta su terminación. El personaje bien radiografiado con profundidad física y psicológica.

Los contextos están claros y bien documentados, por ejemplo en relación a los lugares en los que fue jefe de operaciones o los aviones que manejó y el lugar en el que descansan: C47; Fairchild F-27;

Vickers Viscount 880 (actualmente en el Complejo Vacacional Guayabal de Catamayo); DHC – 4 Caribú.

Los símbolos se explican y realzan el discurso como los aviones que eran bautizados como “Reina del Cisne”.

Epílogo a la solidaridad lojana: *Hasta que encontró la muerte en la Cordillera de Sabanilla, en cumplimiento de su deber y haciendo lo que amaba*. El desenlace final tiene un mensaje ético y, de compromiso social.

Mi valoración personal es positiva y recomiendo su lectura que es fácil incluso para edades tempranas, con palabras sencillas y adecuadas.

Dr. José Carlos Arias
JEFE DEL ARCHIVO HISTÓRICO
DEL MUNICIPIO DE LOJA

DEDICATORIA



*A las actuales y
nuevas generaciones...*

AGRADECIMIENTO



A todos quienes han coadyuvado a que este libro se materialice con sus aportes, ideas, testimonios y sugerencias.

A la familia Romero Jarre y Romero Witt por permitir, facilitar la investigación y confiar en el autor.

A quienes dieron su testimonio de vida en: Loja, Zumba, Catamayo, Numbiaranga, Zaruma, Macas, Ambato, Quito y el Puyo.

Ejes de coordinación en la investigación de campo:

Zumba:	Sr. Ulpiano Loján
Zaruma:	Lcdto. Raúl Macas
Catamayo:	Ab. César Chamba+
Loja:	Ab. María Rosa Romero
Numbiaranga:	Sr. Tulio Calva

A mi esposa Lolita Salas Espinosa por su apoyo, acompañamiento y ser parte de esta investigación.

El autor

PRÓLOGO



El epitafio del Capitán Sergio Romero Witt en el cementerio de Catamayo dice:

*“Vivir en el corazón de los
que dejamos detrás no es morir”*

Estas palabras resumen el sentir de quienes lo conocieron de cerca, trataron y recibieron su don de servicio y humanismo, y de todos los que lo recuerdan y mantienen viva en su memoria la vida de quien fuera un ser humano excepcional.

Recuerdo que de muchacho oí contar a mis padres –que por los años sesenta continuamente viajaban por asuntos comerciales a la parte alta de la provincia de El Oro a poblaciones como Portovelo, Zaruma y Piñas–, de la presencia de un piloto que temerariamente sobrevolaba Zaruma en una pequeña avioneta, se decía que era el joven *Shejo* Romero, un zarumeño que iba a saludar a su madre y a su enamorada. Esta y otras historias dieron lugar a que se fuera formando en la memoria de la gente toda una leyenda acerca de un personaje que con el devenir de los años llegaría a ser el gran Capitán de aviación civil **Sergio Ernesto Romero Witt**, cuya vida lamentablemente corta pero fructífera, dejaría toda una huella imborrable de anécdotas que me anima-

ron a investigar su trayectoria, luego de conocido el fatal accidente del 1 se septiembre de 1982 que terminara con su existencia y las de otras 43 personas.

No tuve la suerte y el privilegio de conocerle personalmente ni de haberlo tratado nunca, pero las referencias que tuve en los años ochenta de personas que son merecedoras de la más absoluta credibilidad, fue suficiente para complementar el ideal de un gran personaje dotado de toda una serie de valores humanos y profesionales, que considero merece ser revelado para que las actuales y futuras generaciones le conozcan.

Toda la información expuesta en el texto de este libro, ha sido proporcionada por familiares, amistades y personas de toda condición social que conocieron de cerca a este piloto que entregó toda su juventud, amor, energía y hasta la vida a la Región Sur y al país, sin otro propósito que servir a los marginados en una geografía muy difícil.¹

Su vida estuvo estrechamente ligada al desempeño

1. Las personas que proporcionaron información conocieron de cerca o tuvieron referencia del personaje en varios lugares de la geografía como: **Zumba:** Sr. Ulpiano Loján, Sr. Rodrigo Apolo, Sr. Franco Montesinos y Sr. David Herrera. **En Catamayo:** Sr. César Chamba, Sr. Manuel Aguilar, Sr. Vicente Javier Maza. **Loja:** Sra. María Rosa Jarre, Ing. Luis Arias Burneo, Sr. Julio Eguiguren, Dr. Luis Espinosa, Lic. César Correa Jaramillo, Sr. Holger Coronel, Sr. Marcelino Coronel y Prof. Wilman Ortega. **Numbiaranga:** Sr. Tulio Calva, Sra. Enma Condolo, Sr. Efrén Quezada. **Zaruma:** Sr. Luis Valverde, Dr. Eduardo Aguilar Zambrano, Dr. Gonzalo Rodríguez Calderón y Prof. Arturo Pereira. **Puyo:** Cap. Carlos Godoy Espinosa. **Macas:** Sr. Carlos Atencia. **Quito:** Capitán Patricio Mosquera y Capitán José Romero Witt. **Ambato** Capitán Olando Gallo A.

de su profesión a la que amó entrañablemente y la utilizó como un instrumento de servicio a los demás, conjuntamente con el amor a su esposa María Rosa Jarre e hijos formando un solo ser.

Su corta pero muy valiosa existencia, deja una impronta indeleble en la mente y el corazón de un pueblo al cual amó y del que recibió un merecido reconocimiento.

Al respecto, quien fuera su maestra allá por los años cincuenta en la escuela de Portovelo, al escribir un folleto sobre el niño *Shejo* Romero Witt dice:

“Shejo se ha quedado en la pupila del cielo como un rayo de luz para asomarse en cada aurora y nutrir de grandes esperanzas el porvenir de los suyos”.

Amada Murillo (1982)

El presente libro, es una primera aproximación a la vida de un hombre valioso que desarrolló sus sueños tratando de integrar al Sur del país desde el Sur, superando todo tipo de barreras como el centralismo y una geografía difícil.

Se ha procurado dar un trato ético y responsable a toda la información recopilada; así como otorgarle los créditos a quienes realmente corresponden. La verdadera esencia del personaje no está en lo que el autor pueda imaginar y escribir, sino en los testimonios de vida de quienes trataron y recibieron del Capitán Romero su don de gente y energía.

Los escenarios que abarca esta investigación son principalmente las poblaciones de: Catamayo, Zumba, Zaruma y El Puyo, que respectivamente pertenecen a las provincias de: Loja, Zamora-Chinchipe, El Oro y Pastaza en la República del Ecuador.

El autor.

CAPÍTULO

I

ASPECTOS BIOGRÁFICOS



De su primer apellido Romero se informa que su línea de ascendencia es muy antigua, según la revista *480 años de la Familia Romero* dirigida por Andrés Romero Romero², data sus orígenes de Galicia y Aragón en la España del siglo XI, primero se conoció como *Romeu* derivando luego a *Romeo* y *Romero* en América. Casi todos los apellidos Romero de Ecuador tienen su origen en la Villa de Zaruma a partir del Siglo XVII, expandiéndose a varias provincias del Ecuador como Guayas y Azuay.

Su segundo apellido Witt es de origen germánico, su bisabuelo Ernesto Witt Jargen vino a Ecuador como migrante dando origen a las familias: Witt Añazco, Romero Witt y otras como Rodríguez Witt, Espinosa Witt, Mahuad Witt, Mora Witt y Moreira Witt. Por su primer apellido es orense, y por el segundo de ascendencia lojana.



La hermosa ciudad de Zaruma a la cual amó entrañablemente.

2. Información proporcionada por el Lcdo. Jorge Barnuevo Romero-Loja.

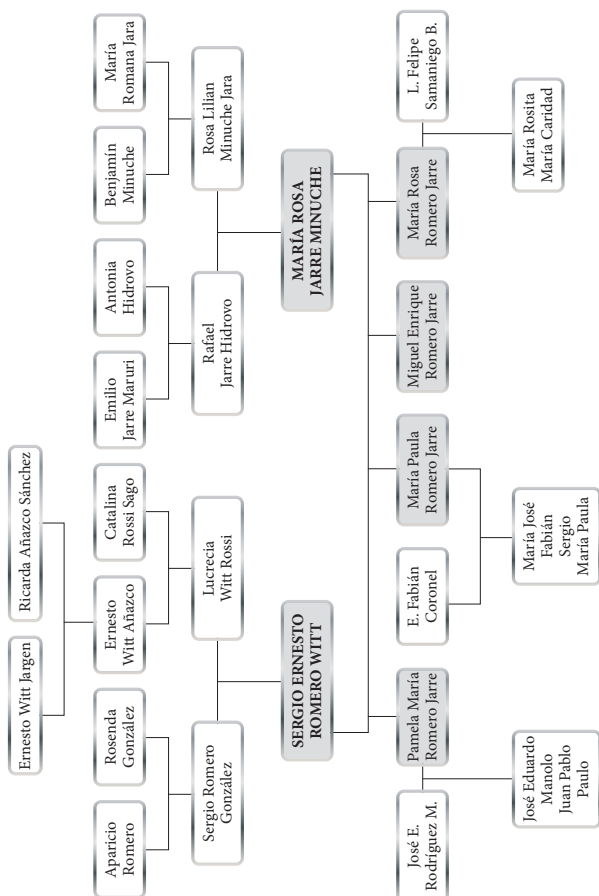
Sergio Ernesto Romero Witt zarumeño de corazón, nace circunstancialmente en Quito el 7 de noviembre de 1941, es hijo del Dr. Sergio Aparicio Romero González y Lucrecia Eneida Witt Rossi siendo el primero de siete hermanos: Sergio, Enrique, José, Catalina, Jorge, Oswaldo y Matilde. La vida de los niños Romero Witt, se desarrolla en el campamento minero de Portovelo, en donde cursan los primeros estudios. En aquel entonces la SADC (*South American Development Company*) explotaba las ricas minas de oro y tanto su abuelo como su padre laboraban para esa compañía; el primero como jefe de los molinos y su padre como abogado de la misma. Su vida también transcurre luego entre Puerto Bolívar, la hacienda *La Esperanza* en El Cambio y otra propiedad de sus padres en el cantón El Guabo llamada *Chaguana*.

Los bisabuelos, abuelos y tíos, significarían con el tiempo un rol importante en su vida y manera ser.

El árbol genealógico elaborado al respecto, dice de un origen del Capitán Romero de familias migrantes de España, Italia y Alemania.

Sergio Romero nunca se consideró quiteño, él siempre dijo ser oreense y así se lo conoció por todas las amistades que cultivó en esa provincia. En Zaruma, lo tienen como su hijo predilecto.

Árbol Genealógico del Capitán Sergio Romero



LA FAMILIA

Su bisabuelo Ernesto Witt Jorjan vivía en Loja, según el científico alemán Teodoro Wolf en su viaje por Loja en 1879 dice³: “...el señor Ernesto Witt en Loja, me había acompañado en mi viaje

3. García Alberca Jorge, Historia del Cantón Chinchipe Vol. II Edipulus Loja, año 2012.

en 1876...” hace esta referencia en la descripción geográfica y geológica de la Cuenca del Chinchipe, cuando Zumba y Chito pertenecían como parroquias rurales a la provincia de Loja durante el Gobierno Federal de Loja en 1859. Su bisabuelo de origen alemán era un amante de la naturaleza, la geografía y el estudio de la realidad socioeconómica de Loja y el Sur del país.⁴

En la fotografía que sigue, se puede apreciar a la familia en el año 1967.



De izquierda a derecha y de arriba abajo (1967): Enrique+, Lucrecia Witt+, Sergio Romero González+, Sergio Ernesto+, José Gabriel. Abajo: Jorge, Oswaldo, Ernesto Witt Añazco+, Catalina Rossi+, María Rosa Jarre, Pamela María (en brazos), Matilde+ y Catalina.

Su padre Sergio Romero González, Doctor en leyes, fue un hombre público destacado en su profesión llegando a ser Gerente del Banco de Fomento, Mi-

4. <http://www.diccionariobiograficoecuador.com/tomos/tomo17/w4.htm>.

nistro de la Corte Suprema de Justicia, Gobernador de la provincia de El Oro, Presidente de la Corte de Justicia de El Oro y Diputado por El Oro durante la presidencia del Dr. Camilo Ponce Enríquez (1956-1960).



Saludo de bienvenida al presidente Dr. Camilo Ponce Enríquez en su visita a Zaruma. El Dr. Sergio Romero da la bienvenida.

NIÑEZ Y JUVENTUD

Los estudios primarios los realiza en la escuela *sin nombre* de Portovelo, en El Oro; y los secundarios, en la Academia Militar Ecuador, de la ciudad de Quito, regentado en ese tiempo por el sacerdote Miguel Enrique Romero, tío de Sergio. La carrera profesional de piloto la realiza en AeroClub del Ecuador, durante los años 1961-1962.

Su maestra de escuela en Portovelo, Amada Muriello, describe al niño *Shejo* Romero en una cartilla

titulada *Había una vez*⁵ y que textualmente transcribo a continuación, porque en ella se refleja ya desde muy joven una proyección acerca de lo que sería el resto de su vida.



En su escuelita de Portovelo con su hermano Enrique y primos Máximo y Susy Rodríguez.

Al respecto la maestra dice: “Shejo⁶, un niño impulsivo y bueno, fue consecuente con la voz del corazón, silenciosamente, como un quehacer más, realizó actos de noble desprendimiento, que enriquecieron su corta existencia. Anotar algunos de ellos para cincelarlos en el recuerdo, es honrar por siempre su querida memoria. Una mañana, muy temprano, un niño de escasos cuatro años, sentado en la pequeña grada de la escuela esperaba, lo demostraba en su inquietud; muy pronto se supo la causa; Shejo, que esa mañana había asistido a clases, se hizo presente portando una rueda a la que se le había hecho soldar un eje de sombrilla, como un manubrio y después

5. Cartilla posiblemente escrita en 1982.

6. *Shejo* es un apelativo que se les asigna a los que llevan por nombre Sergio.

de un corto diálogo con otro chiquilín, se la entregó. «Fui a la mecánica» fue la única excusa que dio a su maestra. (Por el conserje se supo después que el día anterior, Shejo había presenciado, cómo un niño de más edad había quitado al pequeño la rueda). Así Shejo reponía a un niño desconocido quizá su único juguete”.

Luego, en otro pasaje de la vida de su alumno la maestra agrega: “Ya joven, cuando por razones profesionales le fue imposible compartir con los suyos la cena de Nochebuena; no buscó amigos para disipar su soledad, se mezcló con la algarabía de los transeúntes, las luces y el brillo de las calles. Las imágenes que a su paso se proyectaban en sus pupilas sacudieron, como en otra hora, su sensibilidad de niño y sintió que su pena no tenía sabor frente a lo que recibiría en el la mirada triste y codiciosa de los niños junto a las vitri-
nas de juguetes o en el rostro paradójicamente alegre e indiferente de los diligentes betuneros y vendedores ambulantes. Feliz como un chiquilín reunió a quince de ellos y cenó en su compañía, con la misma generosidad con que hubiera agasajado a sus mejores amigos. Si para aquellos infantes fue este un aguinaldo no soñado, para Jesús en el Cielo, la mejor ofrenda, porque su hijo le retribuía dando a sus hermanos de lo que tenía, no de lo que le sobraba.”

En otro pasaje que su maestra escribe sobre el alumno Shejo y creo importante también transcribirlo textualmente, porque en este se podrá vislumbrar lo

que el niño, con escasos nueve años, guardaba en su mente y corazón. Se admira en él su amor por la naturaleza, la contemplación de ella, un día en la ribera del río, otras en las colinas cercanas, aprendían a amar y presenciar el bello paisaje. Cuenta su maestra: *“Shejo tenía especial predilección por ella, largos y silenciosos minutos se abstraía en su contemplación”*.

El diálogo fue así:

«¡Mire, señorita!» le dijo una mañana, señalando la ribera del río. En efecto el espectáculo era digno de admirarse, gran cantidad de gaviotas se alzaban en vuelo una tras otra formando un gran lazo que se perdía en el estrecho horizonte. *«Las gaviotas son bonitas, pero me gustan más las golondrinas porque vuelan más alto ¿Verdad?..»*, terminó interrogando a su maestra. *«Si es verdad y también van más allá del mar»*, le contestó ella. *«Un día como las golondrinas, volaré entre las nubes e iré más allá del mar»*, sentenció el pequeño Shejo. Su maestra lo miró y sonrió, conocía la rica fantasía de su alumno.”





La fe religiosa infundida por sus padres estuvo presente siempre. Su primera comunión junto a su hermano Enrique.



La inocencia de Shejo y los juegos propios de la edad.

En este fragmento de texto escrito por su profesora, se denota que Sergio Romero Witt, iba acentuando su personalidad, la práctica de valores que seguramente fueron inculcados en su hogar por sus pa-

dres y abuelos, los supo poner en práctica como una señal de sensibilidad humana y atributos, que luego en su profesión de piloto logró aquilatar y practicarlos como se verá más adelante.



*A los 13 años en la
Academia Militar
Ecuador en Quito junto
a su hermano menor
Enrique.*

Como se manifestó antes, los estudios secundarios, los realiza en la *Academia Militar Ecuador*⁷ de la ciudad de Quito, regentado por Monseñor Miguel Enrique Romero, durante seis años entre 1954-1960.

En esta academia se destacó en deportes como la natación y en especial el clavado de trampolín, que le sirvió para sobrevivir en el mar cuando

7. <http://militar-ecuador.tripod.com/1960.htm>.

una noche cayera de un barco que iba de Puerto Bolívar a Guayaquil en 1962.



En el último año de bachillerato, el tercero de la fila de estudiantes.



Cuando era piloto e instructor de Aeroclub del Ecuador en 1963.

NUEVA FAMILIA:

A los 23 años siendo muy joven, contrae matrimonio con la dama machaleña María Rosa Jarre Minuche el 10 de julio de 1964.



Los hijos que procrean fueron cuatro: Pamela María, María Paula, Miguel Enrique y María Rosa quienes viven actualmente en la ciudad de Loja. De los cuatro hijos, solo pudo disfrutar de los tres primeros, los cuales quedaron huérfanos de 15, 14 y 13 años respectivamente ; ella, se encontraba con 5 meses de embarazo de la que sería luego su hija María Rosa, a la cual *Shejo* no logró conocer. Le tocó entonces a su esposa asumir el rol de padre y madre para sacar a sus hijos adelante con mucho amor y estoicismo.

Algunos aspectos de su vida familiar:



María Rosa Jarre Minuche.



La pareja disfrutando de su feliz vida hogareña.



La familia en en su casa de Catamayo.



Cumpleaños de su primogénita Pamela.



La familia en la actualidad, de izquierda a derecha: Miguel Enrique, María Paula, Pamela María, María Rosa (Madre) y María Rosa (Hija).

TRAYECTORIA PROFESIONAL

Su fecunda trayectoria profesional se inicia en la Escuela de Aviación Aeroclub del Ecuador, de la ciudad de Guayaquil, cuando obtiene su licencia de piloto privado en 1962.

En esta primera institución, actúa como alumno, piloto e instructor hasta 1965. Su trabajo profesional se desglosa de la siguiente manera:

- 1966 co-piloto de TAO - (Transportes Aéreos Orientales).
- 1967 co-piloto de Americana de Aviación.
- 1967 piloto en CEDTA - (Compañía Ecuatoriana de Transportes Aéreos), LANSА - (Línea Aérea Nacional S.A.), VIANSA - (Viajes Aéreos Nacionales S.A.).
- 1968 piloto y accionista de SAETA - (Sociedad Anónima Ecuatoriana de Transportes Aéreos).
- 1973 piloto de SAN - (Servicios Aéreos Nacionales).
- 1974 piloto de la empresa de aviación ANDES.
- 1978 Aerolíneas Cóndor (AEROCONDOR).

Por sus especiales dotes y conocimientos fue elegido Presidente de la Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos.

Todo esto lo dejó, para cumplir su sueño y escribir la historia: servir a la región en donde había desa-

rollado su vida. Así, venciendo todo género de dificultades formó su compañía Aerolíneas Cóndor para volar a poblaciones o ciudades en donde casi no había apoyo aeronáutico: la Región Sur del Ecuador en 1978.⁸



El Capitán Romero (primero de la izquierda) como miembro de la tripulación de SAETA.



Aparecen de izquierda a derecha Myr. Zarmiento (colombiano), instructor; Myr. Alvaro Garzón (colombiano), Instructor; Cnte. Sergio Romero W., Cap. Enrique Burgos, Cap. Gonzalo Sánchez A., Cap. Patricio Mosquera N.

8. Oswaldo León M.

CAPÍTULO II

LOS SUEÑOS



LA EMPRESA “AEROLÍNEAS CÓNDOR”

Conformar una línea aérea propia fue su sueño; es así que en el año 1978 se eleva a escritura pública la constitución de la Compañía Aerolíneas Cóndor S.A. en la Notaría Cuarta del cantón Quito, a cargo del Dr. Edmundo Cueva Cueva, el 3 de enero de 1978⁹. Se registra en la Superintendencia de Compañías el 17 de enero del mismo año con expediente N° 6058. La Escritura en su parte esencial dice: “*Artículo Tercero: .-El objeto de la Compañía es realizar todas las actividades que conforme a su naturaleza le sean permitidas por las Leyes Ecuatorianas, y, de manera especial las siguientes: a) Organizar y/o administrar servicios de transporte aéreo dentro del Ecuador, sea de pasajeros correo o carga; b) Establecer servicios de comunicaciones relacionadas con la operación aérea; c) Efectuar promoción turística y complementaria, turismo respectivo, elaboración y venta de tours, giras turísticas y, utilizar aeronaves para cualquier aplicación en el campo comercial*”. Los socios fundadores fueron: Ing. Francisco Hidalgo Gutiérrez, Capitán Sergio Romero Witt, Capitán José Romero

9. Fuente. Superintendencia de Compañías y Registro Mercantil de Loja.

Witt, Lcdo. Oswaldo Ruiz Bucheli y Ab. Fernando Losada Bucheli. El capital inicial fue de un millón de sucres.

El primer vuelo como *Aerolíneas Cóndor* se realizó en marzo de 1978. Antes, en el año 1977 el Capitán Romero hacía vuelos de observación a Zumba, con su avioneta. El sueño era crecer en el corto plazo hasta tener una aerolínea internacional con equipo Jet.

Fue nombrado Presidente y Gerente General de la Compañía por los socios que la conformaban, siendo a los 37 años el más joven empresario de aviación en Latinoamérica, estampando su firma en la gestión realizada, como se reproduce en la siguiente imagen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sergio Romero', with a stylized flourish at the end.

Firma del Capitán Sergio Romero.



Logotipo de la empresa.



Tarjeta de presentación que utilizaba el Capitán Romero.

Aerolíneas Córdor S.A. se inicia con el equipo Fairchild F-27F y luego el Vickers Viscount 880, HC-BHB; tenía las rutas: Catamayo-Guayaquil-Ambato-Quito-Tulcán y viceversa, con algunos vuelos a Tarapoa, Coca y Galápagos en la modalidad charters.

Hizo su centro de operaciones en Catamayo, para desde ahí continuar con su misión de servicio. Adquirió luego en 1981 el avión Caribú DHC-4 que fuera bautizado como “Reina del Cisne”.¹⁰

El servicio que prestó a la Región Sur del Ecuador, tenía como objetivo pese a las dificultades y boicot de otras empresas poderosas, servir e integrar a esta parte del país, relegada por un centralismo incomprensible.

Luego aceptó realizar la ruta Zumba-Catamayo y

10. Modesto Severo.

viceversa con heroica actitud, y con ejemplar devoción de servicio a los pueblos olvidados del Sur del Ecuador, justamente de aquellos a donde no llegaba la acción del Estado, en donde ni siquiera existían vías terrestres de penetración.¹¹



Fairchild F-27F.



Vickers Viscount 880.

La travesía para traer al Ecuador estos aviones, incluyendo la avioneta Cessna-402, estuvieron plagadas de algunas situaciones anecdóticas que son narradas por los pilotos: Carlos Godoy, Orlando Gallo, José Romero y el mecánico Carlos Atencia, en el Capítulo IV.

11. *Ibidem.*

Su labor también la desempeñó en las provincias de Morona y Pastaza, utilizando como centro de operaciones la pista de la Shell, en Mera, desde donde irradiaba su trabajo a sitios selváticos como: Nuevo Rocafuerte, Morona, Taisha, Tarapoa, Lago Agrio y El Coca, entre otros lugares.



Avión Caribú con el cual sirvió a sitios remotos.

La empresa cerró sus operaciones y fue liquidada en el año 1983, luego de 5 años de haber funcionado con muchísimas dificultades. Ello ocurrió tras la muerte del Capitán Romero, quien la sostuvo con mucho esfuerzo.

Se dice que en el país hacer empresas de aviación es un negocio nada fácil. Al principio sube como espuma y luego baja de igual manera. Ejemplos hay muchos; y, Aerolíneas Cónдор lamentablemente fue una de ellas.

EL CARIBÚ UNA HISTORIA APARTE

Luego de la experiencia, un tanto fracasada de los dos primeros aviones: Fairchild F-27 y Vickers Viscount 880, se optó por adquirir el avión Caribú DHC-4¹² por reunir condiciones apropiadas para trabajar en situaciones más difíciles como las pistas cortas y lugares remotos. Para ello se recomendó al Capitán Carlos Godoy Espinosa,¹³ que venía trabajando con la Aerolínea Cónдор, acompañado de un piloto americano en el año 1981 a Tanzania (África) para traer el avión que había sido seleccionado por el Capitán Romero. Esta nave era de fabricación canadiense, reunía las características para los nuevos propósitos de carga, pasajeros y acceso a sitios de difícil geografía.

12. https://es.wikipedia.org/wiki/De_Havilland_Canada_DHC-4_Caribou El **de HavillandCanada DHC-4 Caribou** ('caribú' en inglés) "designación militar canadiense **CC-108** y estadounidense **CV-2** (Ejército) y **C-7** (Fuerza Aérea)– es un avión de transporte táctico bimotor desarrollado y producido por de Havilland Canada con capacidad de efectuar despegues y aterrizajes cortos (STOL). El Caribou realizó su primer vuelo en 1958 y, aunque apenas quedan ejemplares en servicio militar, salvo los de la Real Fuerza Aérea Australiana, próximos también ya a ser retirados; todavía restan algunos volando en algunas compañías aéreas secundarias.

La decisión de construir el DHC-4 Caribou fue adoptada en 1956 con el objeto de desarrollar un avión que combinara la capacidad de transporte de carga del Douglas DC-3 y las prestaciones STOL del de HavillandCanada DHC-2 Beaver y DHC-3 Otter. El Ejército canadiense efectuó un pedido de dos ejemplares; le siguió algún tiempo después el Ejército de los Estados Unidos, que solicitó cinco Caribu.

El prototipo realizó su vuelo inaugural en julio de 1958, y presentaba un ala alta caracterizada por una sección central con acusado diedro negativo. La puerta posterior fue diseñada a modo de rampa para manipular cargas que pesaran más de 3000 kg. En su cometido de transporte de tropas podía acomodar hasta 32 soldados.

13. Ver testimonio del Capitán Godoy en capítulo IV.

Este avión estaba pintado con colores de camuflaje como aparece en la fotografía que se muestra a continuación. Luego de su arribo a Ecuador fue cambiado el color al de Aerocondor. La travesía del avión desde África, estuvo matizada de algunos episodios que son narrados por el piloto Carlos Godoy.



Avión Caribú similar al traído a Ecuador en 1981.



El Caribú DHC-4 que operaba a Zumba. (Foto del autor 1981).

Luego vino un segundo avión Caribú que fuera comprado en Arizona (EE.UU.) en 1982 y trasladado a Ecuador. El trayecto también contó con algunos eventos que son narrados por los pilotos

que acompañaron el vuelo. Este avión fue traído para cumplir compromisos de trabajo en el Oriente ecuatoriano con compañías privadas y estatales en transporte de tubería y otros materiales de las petroleras en 1982 y 1983.

Terminó abandonado en algún lugar de la Amazonía como se observa en la siguiente fotografía.



Avión Caribú (2) abandonado en el Oriente.

“ *Los Pilotos son una clase aparte de humanos, ellos abandonan todo lo mundano para purificar su espíritu en el cielo, y únicamente retornan a la tierra después de recibir la comunión de lo infinito.* ”

José María Velasco Ibarra,
Expresidente de Ecuador

CAPÍTULO III

ALGO DE HISTORIA



Al hablar de Zumba, es importante contextualizar a este territorio ubicado en el extremo Sur Oriental del Ecuador, aislado geográfica y administrativamente del resto del país, y porque el Capitán Romero decidió servirla en condiciones de difícil navegabilidad aérea que solo él podía vencer gracias a su pericia y coraje.

Dos aspectos son importantes desarrollar: primero, ubicar a Zumba en el contexto histórico y las experiencias en materia de transporte aéreo que esta región de la patria intentó desarrollar con su propio esfuerzo para salir del aislamiento; y en segundo lugar, ilustrar que viajar a Zumba antes de que la carretera llegara a esta población en el año de 1985 constituía una aventura de tres días sorteando el frío de la cordillera Sabanilla, el lodo y la selva húmeda, ya sea a pie o a lomo de mula.

Los colonos que provenientes de la provincia de Loja llegaron a poblarla y colonizarla. Lo hacían a través de Yangana que era el lugar hasta donde se podía llegar con vehículo motorizado. Es por eso que el ejército ecuatoriano, acantonado en esa po-

blación, ofrecía esporádicamente viajes aéreos en aviones tipo Arava israelí o Twinn Otter. Para ello se habilitó una pista de 1000 metros de longitud de condiciones muy precarias como se explicará luego.

LA AVIACIÓN EN ZUMBA

Según narra Jorge García Alberca¹⁴ se inicia la aviación en Zumba con la construcción del primer aeródromo en el sitio *La Cordillera*, a inicios de 1958, cuando cientos de zumbenos motivados por tener comunicación aérea, tanto civiles como militares lograron terminar dicha pista en el año 1959, con apoyo de la compañía de Selva N° 17 “Zumba”. Sus comandantes, el mayor Garzón y el mayor Ing. Carlos Delgado colaboraron en la dirección técnica. Era el topógrafo el señor José María Jaramillo.

Tras un fallido intento, el 4 de enero de 1969 no pudo aterrizar una avioneta Cessna185 NO-STOL, por tal razón esta pista quedó abandonada. El 29 de marzo de 1969, los capitanes José Silva y Andrade, recibieron 30 mil sucres de recompensa por haber sido los primeros en aterrizar en Zumba, tras largo viaje desde la pista de la *Shell* en la provincia de Morona Santiago. (Llamada así en aquel entonces, hoy Pastaza).

14. García Alberca, Jorge Enrique. Historia del Cantón Chinchipe.



Técnicos y autoridades del Cantón Chinchipe en la inauguración del campo de aviación en el sitio La Cordillera.

El 12 de diciembre de 1973, en el aeródromo *La Cordillera* aterrizó una avioneta llamada *Machaca*.

En 1965 llegó a Zumba el mayor Ing. Batallas, enviado por el Presidente de la República, general Marcos Gándara Enríquez, para hacer la nueva pista en el sitio *Los Llanos* que es donde hoy se ubica¹⁵. En consideración a que la pista de aterrizaje en el sitio *La Cordillera* era muy pequeña y no permitía el aterrizaje de aviones grandes, se decide la construcción de la pista que se ubica en la parte sur de la ciudad, pero que con la construcción de la Terminal Terrestre prácticamente desapareció.

15. Se ubicaba, ya que las sucesivas alcaldías no han hecho nada por conservarla y más bien se ha urbanizado el único lugar plano de la zona. La apertura de la carretera dejó atrás un hito de este pueblo.



Población de Zumba y la pista aérea de mil metros de longitud en primer plano.



Mingas realizadas por los pobladores para tener una pista de aterrizaje.

Un servicio, por parte del ejército, llevaba a cabo

vuelos a Catamayo, Macará y Zumba en una avioneta Twinn Otter. En 1984 dejó de operar porque sufrió un accidente en la ruta Catamayo-Zumba.

El 12 de diciembre de 1973, por primera vez, aterrizó la avioneta de la empresa SAE en la nueva pista de Zumba.





En las fotografías que anteceden de fecha 24 de enero de 1970¹⁶ se puede apreciar el día en que por primera vez, aterriza en Zumba, la avioneta SAE pilotada por el Capitán Eduardo Silva. En la tercera foto constan de izquierda a derecha: Sr. Tente. de Snd. Segundo P. Estrada P., Sr. Segundo Vallejo (Presidente del Concejo Municipal), Sr. Myr. de Inf. Gonzalo A. Armendariz P. (Comdte. de la CS-17), Sr. Capitán Jaime B. Andrade (Copiloto), Sr. Suboficial retirado José Mejía, Sr. Subt. de Inf. Jorge R. Maya Y., Sr. Cap. Eduardo Silva (Piloto), Sr. Cabo. 2do Carlos Delhi G., Señora Shirley Castro de Enríquez (esposa del Capitán Enríquez), Sr. Cap. de Inf. Rafael B Enríquez C S, Sr. Soldado. Gabriel Castellanos, Sra. Leopoldina Toledo de Castellanos, Sr. Prof. Galo Viteri M., Sra. Rosa Camacho de Montesinos, Sr. Cabo 1ro. Franco L. Montesinos M., Sra. Romelia Rodríguez de Santana, Sr. Soldado Germán B. Santana Jaramillo.

Varios intentos llevados a cabo por moradores del lugar para prestar el servicio aéreo dieron lugar a la formación de una pequeña compañía privada formada por 4 persona nativas del lugar llamada AeroZumba la que contaba con una avioneta Cessna que trabajaba normalmente entre Zamora y Zumba. Lamentablemente esta compañía fracasó cuando la nave cayó en un vuelo a Zamora el 16

16. Fotografía y datos proporcionados por el cabo 1ro Franco Montesinos

de octubre de 1978, luego de haber prestado sus servicios por el lapso de 8 meses, muriendo sus ocupantes y el piloto zumbeño José Alfonso Japón Peñarreta.



Avioneta Cessna de la compañía AéroZumba.



Zumba en la actualidad, año 2016.

El Aeropuerto de Catamayo en cambio, fue construido en la administración del presidente Camilo Ponce Enríquez entre 1956-1960, remodelado por dos ocasiones y reconstruido en el mismo sitio en el año 2013. Aunque se dice que antes de

1956 existía una pista construida en la presidencia de Velasco Ibarra. Desde el lunes 13 de mayo de 2013, el renovado aeropuerto oficialmente lleva el nombre de Aeropuerto “Ciudad de Catamayo”, en sustitución de “Camilo Ponce Enríquez”. Se recuerda las primeras aerolíneas que hacían servicios como *Area* y *Panagra* en aviones DC-3, compañías ya desaparecidas.

Este aeropuerto se ubica en el valle de Catamayo de la provincia de Loja a 1236 metros sobre el nivel del mar, acceder a él desde el aire es complicado, las maniobras que se tienen que realizar, lo hacen como el más difícil del Ecuador para el cual hay que trazar una línea espiral tanto en el descenso como en el ascenso.



Aeropuerto de Catamayo en los ochenta.



Aeropuerto de Catamayo año 2016.



Pista de aterrizaje año 2016.

CAPÍTULO IV

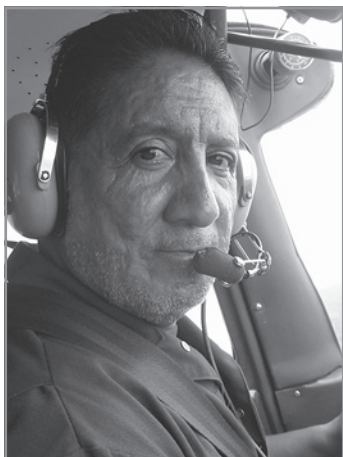
TESTIMONIOS DE VIDA PROFESIONAL



La esencia de la corta existencia del Capitán Sergio Romero se puede vislumbrar a través de los testimonios de vida de quienes tuvieron el privilegio de ser amigos, compañeros de trabajo o conocidos que de manera voluntaria y libre, expresan sus opiniones acerca de este extraordinario ser humano.

CAPITÁN CARLOS GODOY ESPINOSA¹⁷

Tengo en mente la historia del Caribú DHC-4 ligada a mi experiencia de vida con el Capitán Romero, por la obra social realizada en Loja, Zumba, Zamora y Pastaza y todo el Oriente como Lago Agrio y Tarama. Combinaba el servicio con el lucro



porque obviamente había que sostener la empresa. En el Caribú está la historia verdadera de Sergio. Tenía un permiso excepcional para operar por todo el país, lucha lograda con esfuerzo.

Nuestra amistad se inicia en Quito en el barrio La Floresta, fui amigo de la familia en especial de Pepe y las hermanas que eran a su vez amigas de mis hermanas. La relación se cortó cuando me fui a EE.UU. como migrante y me uní al servicio militar de ese país y estudié para piloto.

En 1977 decido retornar a Ecuador. Pepe y Sergio volaban en Andes y hablé con ellos recordando la

17. Piloto aviador compañero de trabajo y aventuras.

amistad de jóvenes. Pepe me manifestó que estaban formando una compañía en Ecuador y me invitaron a ser parte. Con Pepe había más amistad que con Sergio, éramos contemporáneos.

En Ecuador hice el curso de observador del Fairchild, el dinero para mí no era lo primordial sino tratar de ser piloto después de haber sido emigrante. Con Sergio iniciamos el trabajo duro de la aerolínea. La ruta, Loja-Guayaquil, Guayaquil-Ambato-Quito-Tulcán y otros chárters a Panamá.

El Fairchild se paró por problemas mecánicos en Guayaquil, el tren de aterrizaje se “metió” y el avión se dañó totalmente. Problemas operacionales. La aviación es carísima. De ahí comenzó con avionetas a Zumba. Con Olando Gallo, trajimos de Miami la Cessna 404 bimotor rodeando la isla de Cuba.

La idea de adquirir el Caribú, nació con los contratos en el Oriente para pistas cortas y carga. Para ello se hizo una selección adecuada de la nave de acuerdo a las las condiciones del terreno. Un avión ideal para este tipo de trabajo.

El Caribú era del ejército de Tanzania, camuflado, utilizado en Vietnam para carga. La ruta era de un avión militar. No tenía certificación. Se trasladó a Malta, 16 de marzo de 1981 según bitácora. En Malta-Italia, allí hay una estación de la FDA y había que certificarlo en diciembre de 1981. El avión es un DHC-4 de matrícula HC-BHC. Estuvimos 30

días en Malta. De ahí a Valencia (España), dos días, luego a las islas Azores, isla Santa María, de ahí a Saint Jhons. En Malta le colocamos radio y dos tanques de aceite para manualmente darle el combustible al avión. Me acompañaba un piloto americano. Un hecho curioso sucedió en el viaje, cuando al volar entre Europa y América era época de invierno y las alas se cubrieron de hielo, por lo que hubo que bajar la altura y volar muy bajo.

De Saint Jhons a Ontario, luego Baltimore Miami ahí nos esperaba Sergio con ansias por tener el equipo para trabajar. Luego de Miami-Tocumen (Panamá) y a Guayaquil en la noche. Viajamos en total 120 horas desde Tanzania a Guayaquil.

Pernoctamos en Guayaquil y luego partimos a Loja, comenzamos a experimentar a Zumba desde la Toma, era una ruta muy complicada. Volábamos a tres cronómetros: tiempo - distancia a 12500 pies para virar en la garganta de Sabanilla. Todo era matemático con cronómetro; luego descenso de 12500 a 7500 pies por el valle de Valladolid en función del tiempo. El primer vuelo del Caribú fue espectacular, la gente muy contenta. Muchas peripecias en el mantenimiento y habilidades creativas con mecánicos locales. La amistad con Sergio se afianzaba más, coordinaba todo el operativo de la nave.



La llegada del avión Caribú a Zumba fue un acontecimiento especial.

BUSCANDO RUTAS:

Las compañías petroleras demandaban de servicio en el Oriente a Montalvo desde la Shell. Luego en la madrugada se volaba a Tarapoa. Se “trastaba” a Lago Agrio con materiales de la petrolera. Llevábamos cemento (Bentonita) para las perforaciones. Los ríos ayudaban a orientarnos en la selva. Una ruta peligrosa era llevar víveres de Loja a Santiago y Taisha cambiando con ganado en pie con una medida. El viaje con ganado en esas circunstancias era muy peligroso, a veces al subir la rampa se escapaba y generaba problemas, el toro no entraba y se regresaba y había que correr. El ganado llegaba a Catamayo y se entregaba a la fábrica de embutidos en Loja.

La historia del otro Caribú (2) nace por la demanda del servicio en el Oriente, él quería seguir la proyección con pasajeros, quería comprarse un DC-9. Con el Caribú se levantó la empresa al trabajar con las petroleras, como la Corporación Ecuatoriana Petrolera-CEPE y la subsidiaria WEBSTER.

Vino entonces la necesidad de comprar un nuevo avión Caribú, estaba en Arizona, así que fuimos en agosto de 1982 a verlo.

En Arizona estuvimos con el mecánico Carlos Atencia haciendo las certificaciones necesarias, inspeccionar el libro de vuelo. Este avión volaba antes en Alaska y tenía incorporado un tanque.

Este avión tiene otra historia, vimos problemas. Cargamos combustible en Tocúmen y rumbo a Guayaquil. Es un avión que se vuela bajo a 12500 pies. Llegamos a Guayaquil y no viajé a Loja porque estaba cansado. Sergio continuaba a Loja con otro copiloto.

Yo continué con mi trabajo, formé 5 compañías con enfoque social como “Alas de la Esperanza” la Fundación Amazónica nos premió en el 2007. Viajes de emergencias, de vituallas, etc. Esta misión de servicio la aprendí de Sergio.

Sergio y Pepe Romero fueron mis grandes maestros. Sergio fue muy humanista, si podría regalar las co-

sas lo hacía, muy desprendido, tenía una habilidad innata, muy propia de él. Piloto muy hábil al igual que su hermano Pepe. La visión de él era de dos frentes: llevar la compañía adelante y el servicio.

*Concluyendo, desde el punto profesional y humano: **Sergio Romero no se hizo piloto, nació piloto**, sus atributos eran innatos. Muy humanista por eso me pegué a él. Es difícil encontrar una persona con este don. Tiene que tener corazón. El nació para esto, por eso empatamos. Era un hombre muy responsable. En lo empresarial requería apoyo.*

Me confiaba mucho el trabajo operacional, siempre estuve junto a él para sacar la empresa. La amistad con los Romero perdura hasta hoy. Sergio tenía licencia americana ATR hablaba perfecto el inglés, por eso nos entendíamos bien.

“Aprendí que la valentía no es la ausencia de miedo, sino el triunfo sobre el miedo. El hombre valiente no es el que no siente miedo, sino aquel que conquista ese miedo.”

Nelson Mandela

CAPITÁN OLANDO GALLO A.¹⁸

En la aviación el grupo es reducido. La amistad con el Capitán Sergio Romero se inicia por el año 1975 en la Escuela de Aviación de Guayaquil. Una anécdota muy bonita, me la narró mi hermano Salomón Gallo que volaba San y Saeta: él fue instructor de vuelo de Sergio



Romero en AeroClub y me cuenta que una vez aterrizaron en una pista muy cortita en un platanal, existían dificultades para despegar por el peso, por lo que lo dejó en la nave para ir a llamar a AeroClub para que vinieran a recoger al muchacho Shejo, porque con el peso de dos personas era muy difícil el despegue. Al regresar, escuchó un ruido y era el propio Shejo Romero que despegaba dejando a mi hermano en la pista quien solo atinó a decir: «Chucta este muchacho me va dejando allí botado».

Se escuchaba que el Capitán Romero era un excelente piloto, y fue en el aeropuerto de Quito donde nació nuestra amistad. Yo era instructor de ICARO y algu-

18. Piloto aviador compañero de trabajo y aventuras.

nas veces nos saludamos como colegas y siempre me decía: «Hola gallito, muy bien gallito». En una cafetería del aeropuerto me abordó solicitándome que lo acompañara en su nueva compañía y viajar a EE.UU. a traer un avión que era el Fairchild ofreciéndome trabajo como “Capitán chiquito”. Así me decía con cariño.

Trabajé muchas horas en viajes a Zumba con la avioneta Cessna 402, económicamente me fue muy bien, hacía hasta 11 vuelos por día. Recuerdo que las operaciones en la pista de Zumba eran muy difíciles tanto al aterrizar como al decolar.

Volamos con el Capitán Romero en la ruta nacional: Loja, Guayaquil, Ambato, Quito, Tulcán, Quito y Loja, con algunos viajes al Coca y Galápagos. Aprendí mucho con el Capitán Romero, manifestaba que en el futuro pilotearíamos Jet al exterior. Tenía una visión grande. A San y Saeta les había ayudado a salir adelante, esta experiencia le serviría para su nueva y pequeña empresa.

Los vuelos eran a “full”, TAME laboraba esporádicamente, el servicio era muy humanitario, a veces accedíamos a pedidos extras de cupo por servir. El trabajo con el Fairchild fue muy bueno.

Terminados los dos aviones por accidentes, cada uno de los pilotos nos fuimos por su lado. Luego supe que se había comprado el primer Caribú.

Una experiencia increíble fue traer el avión desde

Canadá a Seattle, en la noche, explotó un vidrio por lo que teníamos que bajarnos en altura rápido y llegar a Los Ángeles, se arregló el problema del vidrio y se realizó adecuaciones a la nave para 40 pasajeros.

Como ser humano excelentísimo, buen jefe, buen amigo, buen padre de familia, caritativo, desprendido, ayudaba a muchos, no era egoísta, no era avaro; como piloto excepcional, le vi hacer cosas maravillosas en el aire desde el primer viaje, como dije antes. Cuando voy a Loja, visito la tumba y converso con él, le llevo unas florecitas y le rezo casi todos los días.

Su devoción a la Virgen del Cisne, se evidenciaba en los vuelos que hacía a ese lugar previo a algún viaje. Llevaba en la cabina un manto de la Virgen y bautizaba con el nombre de “Reina del Cisne” a sus aviones.



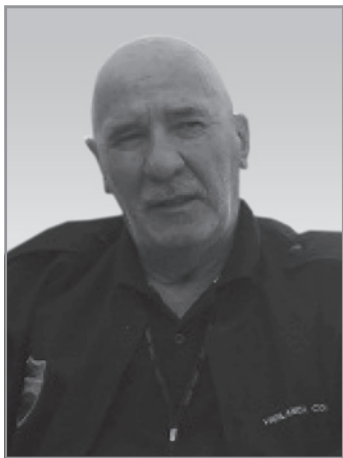
En las peregrinaciones de la imagen de la Virgen del Cisne y su llegada a Catamayo, el Capitán Romero acompañaba a la misma. En la fotografía se lo puede observar tomando las andas de la imagen.



Avioneta Cessna 402 similar a la que presto los servicios a Zumba.

CAPITÁN JOSÉ ROMERO WITT¹⁹

Sergio fue mi hermano, era nueve años mayor que yo. Era mi gurú (maestro espiritual), apenas yo cumplía 10 años y ya él volaba. A Sergio no le gustaba estar solo, amiguelero y miedoso de la obscuridad. Le gustaba que le acompañara a dormir y me llevaba cargado a su cama.



Fuimos cuatro hermanos pilotos, cuando Sergio empezó a volar, nosotros ni idea. Éramos como gitanos de un lugar a otro por el trabajo de mi padre. Vivíamos con tíos, abuelos, amigos. Sergio me visitaba y salíamos a pasear los fines de semana con mi hermana Catalina que estaba también interna en Quito.

Mi padre era un político que trabajó como Gerente del Banco de Fomento en Machala, Gobernador de la provincia, Diputado de El Oro por el Partido Conservador en ese entonces Presidente Camilo Ponce Enríquez.

19. Piloto aviador, hermano y compañero de trabajo.

Cuando él me puso las alas en AeroClub al graduarme de piloto, mi hermano Sergio era piloto de SAN y volaba los Caravell.

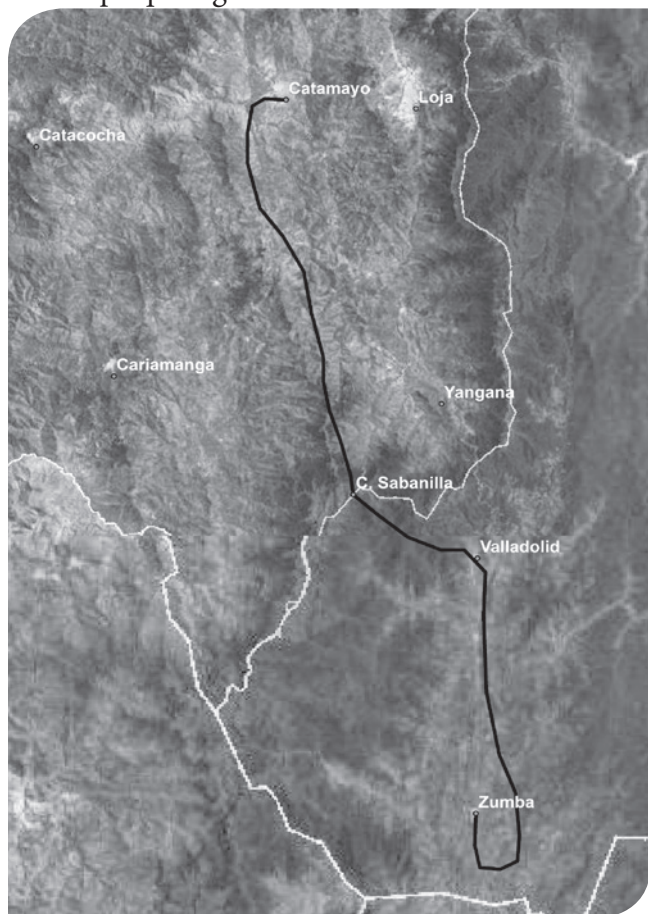
Yo me jubilé hace algunos años pero la DAC me volvió a llamar y es un honor seguir trabajando a mi edad.



El Capitán Sergio Romero coloca las alas a su hermano José en su graduación de piloto civil.

El viaje a Zumba era muy complicado. Partíamos de 7000 pies subíamos a 12000 para pasar la cordillera en la garganta. Los zumbenos de los mulares nos tiraban las mulas a la pista porque les hacíamos la competencia. Yo renuncié a Andes para pilotear el Caribú que se traía de Arizona, la ruta era la siguiente:

Ver mapa que sigue.



Mapa de la ruta a Zumba desde Catamayo y viceversa.

Zumba nos hizo sufrir mucho al meter la maquinaria para el Municipio como fue la aplanadora, en especial el rodillo que pesaba más de 8000 libras y su punto de apoyo era una línea a lo largo de la nave.

El día del accidente, estaban de vacaciones con toda la familia en la hacienda de mis papás en el Guabo. Me llamó mi hermano Oswaldo y me dijo: «Sergio no aparece». Viajamos a Catamayo para averiguar lo que habría pasado.

El tiempo estaba muy “cerrado” en Sabanilla, me guiaba con el radar que es un sensor de rayos gamma y refleja la cordillera. Llegamos a Zumba donde había varias naves, una avioneta y un helicóptero, y viramos a Zamora.

El rescate de Sergio en el accidente de Sabanilla fue difícil y doloroso. Dicen que cuando a uno lo recuerdan... no ha muerto.

En el campo profesional, era muy estricto conmigo en el trabajo. Después fuimos a volar en Andes cargueros DC-6 y los Yucon cargueros. Sergio me llamó y salí de Saeta. Me quedé 16 años trabajando en Andes en tres modelos de aviones. Luego de Capitán del CL-44 chequeado por Sergio; luego piloteé el DC-8.

Sergio se inquieta para formar la Empresa Cóndor. Registró la empresa en Cuenca y ahí empezó

la aventura. Su satisfacción era poner una compañía de aviación en Catamayo. Yo seguía en Andes cuando me llamó a pilotear el Ferchaild que habían comprado. Sergio pensaba en grande y empezamos a volar.

Respecto al tema de Numbiaranga, como piloto le pregunté a mi hermano qué había pasado y me respondió: «...me falló un motor y elevé la potencia y la temperatura subía y subía y este avión no tiene extintores, por lo que tuve que apagar los motores, quería seguir con un motor, cuando vi el sembrío y me aproximé, la loma era más empinada de lo que creía y se me resbalaba la avioneta y saqué “flaps” para atrancarla y dejó de resbalarse porque si no, no pudiera contarle».

Frases finales del Capitán José Romero:

“Es un honor mantener la memoria del Shejo, lo recordamos pero nadie lo había plasmado en un libro”.

“Mi abuelo Ernesto Witt es otra historia”.

“La gente tiene miedo al volar por falta de conocimiento de cómo se vuela”.

“Los accidentes de aviación no suceden de súbito, son una cadena de eventos u errores. Las cadenas pueden nacer el día anterior, hay que salirse de una ventana que lo lleva al accidente. Entre decolar y

aterrizar, más crítico es el decolaje porque está caliente, el aterrizaje es de arriba hacia abajo, motores fríos, puede desviarse y maniobrar sin problemas.

“La vida del piloto es muy sacrificada para la familia”.

“Recuerdo de Shejo sobre todo su calidad humana, don de gente, muy generoso no había un persona que no le quisiera, era un caballero a carta cabal, volé con él en Saeta” (Margarita Landázury, esposa del Capitán José Romero).

CAPITÁN PATRICIO MOSQUERA²⁰

Entré a trabajar en Saeta en el año 1969, empresa que fuera fundada por el Coronel Eduardo Sandoval y traté al piloto Capitán Sergio Romero Witt conocido como Shejo. Allí comencé a volar con él la mayoría de las veces, hicimos una excelente amistad



incluso lo hice padrino de mi primer hijo en 1971. Volábamos en los Vicckers Viscaunt a Cuenca.

Sergio voló el Caravelle en la compañía San y yo en Saeta; luego en Andes por algunos años. Sergio luego fundó su propia empresa Aerolíneas Cóndor y colaboré con el Fairchild, los viernes, sábados y domingos recorriendo las rutas preestablecidas, volábamos por horas conjuntamente con Pepe y Sergio. Hasta que tuvieron incidentes ambos aviones, luego trajeron los Caribú.

Sergio fue un increíble amigo mío, un gran ser humano y extraordinario piloto, tenía una habilidad

20. Capitán de aviación comercial compañero de trabajo y amigo.

diría de nacimiento, su gran conocimiento de la aviación, fue mi profesor, guía y amigo.

Viajábamos en charter a Panamá, Bahamas, Colombia, San Andrés, etc. Luego se radicó en Guayaquil cuando salió de Saeta por algunos años y nos desvinculamos, pero luego retomamos la amistad en Córdor.

Volar a Zumba era muy difícil, el único que podía entrar a esa ruta casi sin ver nada era Sergio. La habilidad como piloto le permitía hacer rutas difíciles. Volábamos con reloj, tiempo, brújula y altímetro. En esta ruta era fuera de lo común, hubo varios accidentes de avionetas militares. Hice unos dos vuelos y no más.

Una experiencia especial con Sergio fue cuando volamos en una avioneta buscando un avión perdido de Saeta y fuimos por el Chimborazo, a buscarla y sobrevolamos el Oriente por Sucúa, el Puyo y retornamos por las faldas del Sangay, nos metíamos por un encañonado para buscar el avión y solo con la habilidad de él podíamos salir.

Estuve de acuerdo con que el nombre del aeropuerto de Catamayo lleve su nombre porque le dio vida al aeropuerto, a Catamayo y a Zumba que surgió comercialmente, era el más apropiado para el nuevo nombre del reconstruido aeropuerto.

Sergio por su don de gente fue muy querido, su calidad como piloto, un gran amigo, un gran hombre dentro de la aviación, se merece un reconocimiento por haber hecho presencia, en todas las esferas, de la aviación, siempre destacó y merece reconocimiento, creo que este libro es parte de ello.

CAPITÁN MANUEL KAYSER WEISSON SÁNCHEZ²¹



Me gradué de piloto privado en el año 69; formado en el AeroClub del Ecuador, una de las más grandes escuelas de aviación que ha dado varias generaciones de pilotos al país. De aquí ha salido el 85% de los pilotos ecuatorianos; muchos se han especializado en

fumigación, son verdaderos acróbatas. Y una buena cantidad de ellos han tenido que salir a trabajar en otros países en busca de una mejor remuneración. En Singapur, China, Estados Unidos hasta en Australia se pueden encontrar pilotos ecuatorianos que han sido formados en esta escuela, que data de 1931; es decir, tiene 82 años de fundada.

Yo fui de la promoción número 27. Me hice socio del AeroClub en el año 70. Saqué mi licencia a temprana edad. Di mis primeros pasos como piloto fumigador, actividad que realicé por 18 años. Creí que en realidad yo no estaba realizado como piloto, es así

21. Fue presidente de Aeroclub del Ecuador. Falleció el 9 de julio de 2015.

que acepté con gusto el ofrecimiento del Capitán Sergio Romero Witt para trabajar en Aerolíneas Cón-dor, como copiloto de un avión de pasajeros Fair-child F-27 y piloto de un avión ligero Cessna 402 en la ruta Loja-Zumba. Estuve ahí 5 o 6 años. Adquirí mayores compromisos y lo que ganaba dejó de ser atractivo, por lo que tuve que volver a la fumigación, pero ya no como empleado sino que, mediante un crédito, adquirí en Colombia una avioneta Cessna 188 usada y me fui a fumigar por mi cuenta. Crecí, tuve socios, compré una compañía... se separaron los socios y yo adquirí un avión Thrush y formé mi propia empresa.

SR. CARLOS ATIENCIA²²



Conocí al Capitán Romero por el año 1970 cuando joven, piloteaba avionetas y luego del Duglas DC3 de Saeta. Trabajaba en Saeta cuyo dueño era el coronel Sandoval y luego en San. Yo era mecánico en Cuenca, nos hicimos amigos y me tenía mucha confianza. Volaba tam-

bién el Jet Caravell viajamos muchas veces en tour a San Andrés y Panamá.

En 1979 me contó que quería hacer una compañía en Catamayo y me invitó que le acompañara como jefe de mantenimiento. Se adquirió un Fairchild F27 para viajar de Loja a Guayaquil, Ambato, Quito, Tulcán y viceversa. Viajes a Zumba con una avioneta Skymaster.

No viajé a Zumba en el último viaje porque mi camioneta no prendió y me atrasé. Cuando llegué al aeropuerto el avión ya había decolado. El retorno del viaje fue el último, se creía que por ahí debía estar. No fue así, había caído en la cordillera.

22. Mecánico de aviación y compañero de trabajo en la compañía.

El Capitán Romero se llevaba bien con todas las personas, ayudaba a todos, era muy humilde, como profesional un “pilotaso”, hasta ahora no conozco a nadie igual. Habilidad innata, volaba aviones pesados, en el Oriente esquivaba los árboles para despegar y aterrizar, traíamos ganado en pie y se cambiaba por alimentos.

El fin de las operaciones en el Oriente, se debió a la intervención de los militares que prohibieron los vuelos y así terminó la empresa en 1983. Cada quién por su lado. Como patrón nadie, como profesional inigualable.

CAPÍTULO V

ASPECTOS VIVENCIALES, ANECDÓTICOS Y TESTIMONIOS DE VIDA



Este capítulo recoge de primera mano información fidedigna de hechos y circunstancias en los que el Capitán Romero fuera actor y que representan momentos históricos, vivencias y anécdotas que nos permiten configurar la personalidad de un ser humano intrépido, osado, valiente y lleno de humanismo, de acuerdo a lo manifestado por quienes lo conocieron muy de cerca.

PUERTO ROMA:

Testimonio de su esposa María Rosa Jarre.

Una de las primeras peripecias del Shejo Romero fue en 1963 cuando cayó al mar de noche durante la travesía de un barco²³ que hacia el viaje desde Puerto Bolívar a Guayaquil. Normalmente, los viajeros durante la travesía para disipar la noche, optaban por



jugar baraja y tomar unas cervezas. A la media noche Shejo decidió ir hacia la proa y se tropieza con algo y cae al mar. Nadie se dio cuenta, incluso los estudiantes y amigos que viajaban en el barco en su compañía.

Los barcos que servían esta ruta eran: Jambelí, Daisy Edith, Presidente y Don Juan.

23. En aquel entonces, no existía la carretera Machala-Guayaquil y se hacía cabotaje desde Santa Rosa o Puerto Bolívar en embarcaciones de condiciones muy precarias.



Así eran los barcos en ese entonces donde los pasajeros viajaban en hamacas.

Shejo Romero al caer en el mar, lo primero que hizo fue sumergirse para no dejarse agarrar por las hélices. No sabía donde estaba. Así que decidió flotar y sostener en la boca la billetera salvaguardando sus documentos y la foto de su novia. Al pasar las horas le pesaba todo y decidió sacarse la ropa y esperar que amaneciera para nadar hasta la orilla.

Al amanecer, pudo ubicarse y nadó hacia tierra. Al llegar a la orilla, unos pescadores al principio se asustaron al verlo, tuvo que explicarles que le había pasado y solicitó lo llevaran al puerto. Como estaba con mala presencia todo enlodado, lo cubrieron con unas fundas de “Harinas del Ecuador” y lo trasladaron previo acuerdo económico a Guayaquil, arribando a alguno de los muelles por el lado del Salado.

Mientras tanto, la familia y amigos que iban con él en el barco, pensaron que ya se había bajado antes, cuando fueron a buscarlo a su casa y no lo encontraron, preocupados fueron hasta donde su enamorada y tampoco sabía nada. Generó todo un alboroto y preocupación. Llegó entonces a casa de sus abuelos y causó alegría inusitada ya que lo daban “por muerto”. Para darles un susto a los amigos, se acostó en la mesa del comedor, pidió que lo taparon con una sábana y le prendieron 4 velas. Los amigos llegaron y todos compungidos observaban el cuerpo tapado, en un momento dado, se levantó provocando un susto, hilaridad y finalmente alegría a la gente.



Sitio a donde habría llegado Sergio Romero nadando luego de caer en el mar (golfo de Guayaquil).

ATERRIZANDO EN ZARUMA

La Avioneta que Aterrizó en un Patio, es el titular que fuera publicado en un diario orense con el subtítulo *Temas Zarumeños*, y que toma del libro

*Zaruma en el tiempo pretérito*²⁴ el cual narra cómo el piloto Sergio Romero, intentando demostrar que es posible construir un campo de aterrizaje para avionetas en Zaruma; y, en una actitud valiente, quiso demostrar la posibilidad de que era realizable esta aspiración de los zarumeños.

Sergio Romero desde que se graduó de piloto civil en AeroClub del Ecuador en Guayaquil, piloteaba una avioneta pequeña y en busca de este ideal en una carta dirigida a su amigo Arturo Pereira le comentó: *«Arturo: pienso hacer algo por mi tierra, demostrar que si es factible el aterrizaje de avionetas y con ello probar que Zaruma podría tener su propio campo de aviación. Como te habrás dado cuenta, he realizado dos vuelos de reconocimiento y quiero en el tercero aterrizar en el patio de la escuela de los Salesianos; el único inconveniente consiste en que un alambre de telégrafo está cruzando por el sector, sería necesario que lo hagan quitar, en todo caso, si esto no es posible intentaré pasar por debajo del alambre. El día martes lo intentaré, así que dejo el encargo para que procuren facilitar. Saludos Arturo y hasta pronto. Tu amigo Sergio».*

Arturo Pereira, hizo las gestiones ante el alcalde de ese entonces Dr. Luis Sabay, quien primeramente quedó sorprendido porque el espacio no era más de 200 metros de largo; de todas maneras accedió y envió unos trabajadores municipales para ejecutar esta

24. Tomado del libro del Dr. Gonzalo Rodríguez Calderón Publicación Cultural del Colegio Miguel Sánchez Astudillo Zaruma 1979.

labor: desviar el alambre del telégrafo e inclusive cortar un árbol que obstaculizaba el aterrizaje del aparato. Se colocaron unas señales en el sitio donde debía empezar el aterrizaje de la avioneta con papeles de periódico aplastados con pequeñas piedras; mientras tanto don Nelson Asanza Romero confecciona unas bolsas de tela con un aro de alambre grueso colocados en una guadua y en lugar apropiado lo que servirían para determinar la dirección del viento.

De este acontecimiento se enteró el pueblo y a manera de fiesta acudieron a la escuela de los Salesianos. La seguridad de que llegara la nave estaba en dudas, es así que a la hora convenida a lo lejos se vio una señal como un “gallinazo” y poco a poco se agrandaba y el sonido de los motores cada vez con más fuerza y se preguntaban si sería él. El júbilo aumentaba, la avioneta daba vueltas sobre la ciudad. Más gente baja en carrera precipitada en tanto la avioneta se ubicaba como para tomar pista. Lo hace pero toma el suelo mucho más adentro de la señal indicada, sigue veloz el aparato, el avión sin disminuir la velocidad impacta sobre un edificio del pabellón oriental y el ala se golpea y medio se ladea, detiene su marcha. Todo el mundo se quedó estático. Por un lado sale el piloto Romero y por otro su amigo Manuel Ignacio Carrión (*Manacho*) su acompañante. Vivas y griteríos de los zarumbeños se acercan a felicitar la hazaña de los pilotos, fue el único tema del día, comentar este hecho y arrojo. Los desperfectos del ala fueron reparados

por mecánicos improvisados²⁵, para que con suelda y alambres le dieran seguridad. A las cuatro de la tarde Sergio Romero emprendió su regreso²⁶ completamente solo, Manuel Ignacio Carrión se quedó en Zaruma. Este hecho ocurrió el día martes 16 del mes de marzo de 1963 a las 11 de la mañana.

Con fines didácticos, hemos recreado este hecho con la trayectoria de la avioneta en el aterrizaje. La fotografía que aparece a continuación, es la única existente como prueba documental de este hecho.



El día del aterrizaje en Zaruma, aparecen de izquierda a derecha: Humberto González, Sergio Romero, Manuel Ignacio Carrión, Julio Mora, Rómulo Romero, Arturo Pereira, Gerardo Peñaherrera y Manuel Medina. Fotografía proporcionada muy gentilmente por el Dr. Gonzalo Rodríguez.

25. Los hábiles que ayudaron a “reparar” el ala fueron: Moises Zuñiga y Augusto Encalada.

26. Arturo Jijón Valarezo, comenta que viajando a Guayaquil en el barco Presidente desde Puerto Bolívar, vio la avioneta desarmada que era llevada a reparación a esa ciudad; también observó al *Shejo* Romero acompañar el viaje de la nave.

TESTIMONIOS PERSONALES DE ESTE HECHO²⁷.

Se han recogido versiones de cuatro amigos que vivieron esta experiencia insólita en un poblado de la parte alta de la provincia de El Oro, los cuales gracias a Dios aún viven y emiten su criterio sobre su amigo Sergio Romero. Todos coinciden con los siguientes conceptos: hombre bueno, valiente, intrépido, que amó a su tierra buscando una ruta de desarrollo como era la construcción de un campo de aterrizaje para avionetas y de esta manera integrar esta parte del territorio al desarrollo.

La empresa no era fácil, es así que hizo dos intentos sobrevolando Zaruma, buscando el sitio y hasta que un día decidió hacerlo para romper ese mito. Claro, “*la pista*” no era la adecuada, ya que era un campo donde los niños jugaban, de poca longitud y obstáculos que había que sortear. La avioneta la había pedido “prestada” por lo que le costó una fuerte sanción por parte de la empresa propietaria AeroClub.

En este hecho, se debe destacar el grado de amistad de quienes colaboraron directamente con él, los jóvenes: Arturo Pereira, Gonzalo Rodríguez, Eduardo Aguilar, Gustavo Romero, entre otros.

27. Entrevistas realizadas en Zaruma los días el 26 y 27 de julio de 2016.

SR. LUIS VALVERDE

Dice:... Era un hombre muy arriesgado y valiente, su deseo era demostrar que en Zaruma si se puede aterrizar pese a las dificultades de tipo geográfico. Él se dirigía por la geografía del terreno, tenía un gran sentido de ubicación. Era un ser extremadamente generoso, bueno y servicial. Buena gente, amaba mucho a sus padres y a su tierra....

DR. EDUARDO AGUILAR ZAMBRANO



...Fuimos amigos y parientes, sus padres fueron mis padrinos de bautizo, siempre lo visitaba y participábamos en reuniones sociales, muy amigable, una maravilla, muy generoso con los amigos, si podía se sacaba la camisa para dársela a los amigos, muy buena

persona. Cuando veíamos una avioneta volar sobre Zaruma era el Shejo Romero. Como ser humano creo que fue un “loco” por Zaruma y todas las fiestas acudía de cualquier manera.

Recuerdo que su padre les compró una avioneta a los

hijos; me enteré que la habían llevado a Quito cuando su padre cambió de residencia, lo hicieron con escalas en Quevedo y Santo Domingo con su hermano Enrique. Como no podían tenerla en el aeropuerto por el costo, la desarmaron y quitaron las alas llevándola en un remolque a un garaje particular, provocando el asombro de los transeúntes de la capital.

DR. GONZALO RODRÍGUEZ CALDERÓN

...Creo que el Shejo Romero fue un hombre que amó mucho a su tierra, a sus padres y quiso demostrar que si era posible aterrizar en Zaruma y lo logró. Aterrizar ahí era casi imposible, pista muy corta, fue una proeza, arrojado, intrépido, esta



hazaña creo la hizo por Zaruma, demostró que sí es factible, era una avioneta traída calladamente de AeroClub de Guayaquil.

PROF. ARTURO PEREIRA

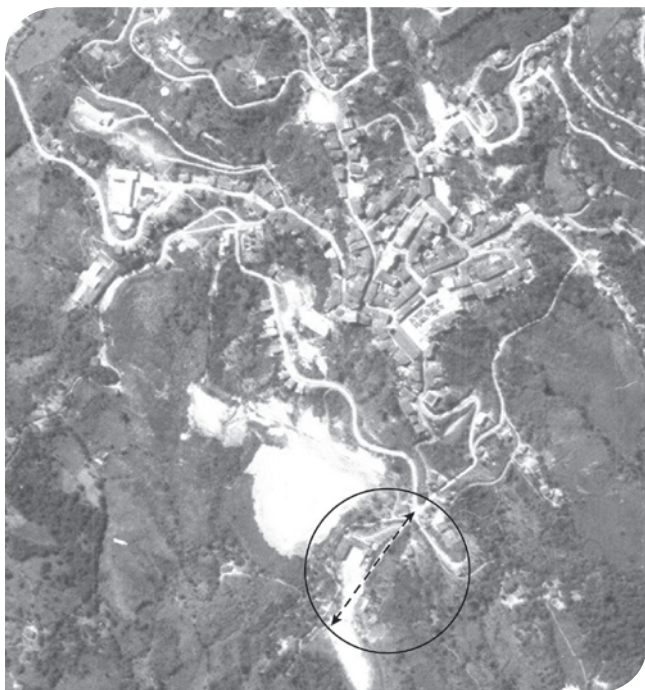
...Sí, él me escribió una nota con un día de anticipación para que preparara el terreno y poder aterrizar en el patio de la escuela de los Salesianos, carta que



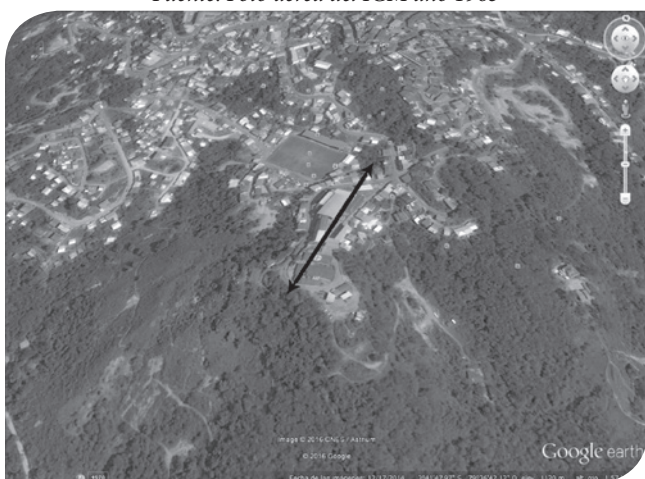
reposa en el Municipio de aquel entonces. Sergio Romero recibió un homenaje por parte del Municipio de Zaruma creo que en 1967, él no vino al acto, su abuelo acudió y recibió el Acuerdo. El ejemplo era la actitud valiente decidida del Shejo.

El aterrizaje en Za-

ruma fue una hazaña que no debió hacerla; luego despegar en la avioneta con la falla arreglada con lona, cáñamo y pega no era lo apropiado, pero lo hizo. Sergio Romero lo consideré como un hombre valiente, un hombre bueno. La valentía de un hombre como el Shejo hizo de este hecho un acontecimiento, parece una cosa irreal, esto le dio fama y la calidad de piloto que iba a ser y lo fue hasta que murió, un hombre bueno, un hombre sano. Decirle Héroe a Shejo es lo justo.



Zaruma y sitio de aterrizaje 1963.
Fuente: Foto aérea del IGM año 1963



Zaruma año 2015 y sitio de aterrizaje.



Hermosa ciudad de Zaruma año 2015.

NUMBIARANGA

LA HAZAÑA DE UN PILOTO EXCEPCIONAL

La historia comienza así:

Cuando el joven campesino Efrén Quezada del barrio Punchanda perteneciente a la parroquia Numbiaranga en el cantón Macará, un 28 de diciembre del año 1980 se levantó muy por la mañana para ir a su parcela de arroz a una hora de camino hacia la quebrada Santana, jamás pensó vivir el episodio increíble que le esperaba, al ver cómo una avioneta caía del cielo a pocos metros de él. Era más o menos las 09h00.

Luego se supo que la avioneta era una Piper 34 Se-

neca bimotor de matrícula HC-BEQ de la empresa Ecuavia Sociedad Limitada piloteada por el Capitán Sergio Romero Witt.

Comenta Efrén que fue un ruido terrible, una gran polvareda y luego una vibración de la nave; y al acudir a prisa a ver qué había pasado, se encontró con el piloto que bajaba en esos momentos de la avioneta sin un solo rasguño al igual que la nave, entonces el piloto le preguntó en dónde estaba y cómo salir de allí, dijo llamarse Sergio Romero y que su nave había tenido problemas con los motores, que quiso llegar al aeropuerto de Macará pero no le fue posible, por lo que buscó un lugar para aterrizar, como así ocurriera.

Luego le acompañó a su casa en una caminata de más de una hora cuesta arriba donde le esperaba la madre doña Enma Condolo, la cual le ofreció un vaso de agua al piloto. Ella comentó: «...Ví el avión bajar por la hondonada por el lado del oriente ya sin el ruido de motores y solo se escuchaba un fuerte sonido del viento. Pensé que al caer la nave se incendiaría pero no ocurrió así, desde mi casa se veía todo, yo dije: por Dios el piloto se mató y mi hijo está abajo».



Sitio donde cayó la aeronave en aterrizaje forzoso.

Luego el piloto Romero, caminó hacia el pueblo de Numbiaranga para buscar un vehículo que lo llevara a algún poblado mayor. Al llegar al lugar y en la primera casita, se encontró con Tulio Calva que se encontraba tomando una botella de aguardiente, entonces se saludaron y le invitó a una “copita” a la cual el Capitán Romero accedió diciendo gracias, que le serviría para “los nervios”. Ahí le contó los pormenores del accidente y conversaron por varios minutos comentándole que en esos instantes la familia ya lo tendría por muerto. Traía consigo en la avioneta dos cajas de naranjilla que regaló a los curiosos que llegaron por ahí, según relata Efrén. Inmediatamente, por la radio local, se informaba del accidente y la desaparición de la nave. Dice don Tulio que llevaba puestas unas gafas aunque no recuerda cómo vestía, al parecer llevaba una camisa blanca y pantalón azul.

El profesor de la escuela del lugar Wilson Ortega, por la ventana de su aula vio pasar al piloto, y luego se enteró de quién era. Se embarcó en una camioneta y se fue hacia la carretera panamericana y desconoce hacia dónde viajó -dice *don Tulio*- aunque luego se supo fue hacia la población de Macará.

El muchacho Efrén Quezada, fue contratado por el piloto para que cuidara la nave a cambio de un reconocimiento en dinero y así lo hizo por un mes, con la condición de que no dejara que nadie tocara la nave. Luego de varios días llegaron unos mecánicos con herramientas especiales y desmontaron los motores y otros accesorios llevándose los mismos contratando para ello gente del lugar que al hombre sacaron desde adentro las piezas en dos días de trabajo. Arribaron muchas personas al pueblo de todos lados a ver el sitio del accidente por ser algo inusual en la zona. Posteriormente llegó el piloto en un helicóptero con varias personas para verificar el accidente y realizar otras diligencias legales. Lo cierto es que, poco a poco la nave fue desmantelada y llevadas sus partes. Después de varios años no queda rastro de la nave ni vestigio alguno en el lugar; no obstante, en casas y huertas de los campesinos reposan algunas partes de la avioneta.



Don Tulio Calva, testigo del hecho, señala el sitio del accidente.

El lugar se convirtió en una atracción al que visitaban los campesinos de la zona y los alrededores que llegaban a tomarse fotografías.



En la fotografía Marlene Barba y Noemi Cevallos.



Niños de la Escuela Bartolomé de las Casas.



El profesor Wilson Ortega.



Doña Enma Condolo, la primera persona que divisó el descenso de la avioneta desde su casa de campo.

Los niños de la escuela fiscal de Numbiaranga, llegaban al lugar como un paseo y constituía toda una diversión subirse y “pilotear” la avioneta abandonada. Las fotografías que anteceden, fueron tomadas en el año de 1981 y proporcionadas por el profesor Ortega.

Al reconocer el sitio del accidente, es increíble cómo fue que pudo llegar al único lugar casi plano no mayor que el tamaño de una cancha de fútbol reglamentaria y lograr “posarse como una mariposa”. Se supo luego, que quemó todo el combustible que llevaba sobrevolando Catamayo para evitar una explosión al caer. Los manuales de vuelo y manejo de emergencias los aplicó con éxito, esto hizo de Sergio Romero un piloto excepcional.

Podríamos decir a manera de conclusión, que el Capitán Romero o *Shejo* Romero como se lo conocía, demostró ser un piloto muy profesional dotado no solo de conocimientos de navegación aérea, sino de fuerza, serenidad y dominio del aire. Nadie, ni pilotos experimentados se explican cómo el Capitán Sergio Romero pudo hacer este aterrizaje en una zona agreste sin sufrir daños. De ahí surge esta frase de los pilotos que dice: “Hay tres reglas para un aterrizaje suave, desafortunadamente nadie las conoce”. Una respuesta que logré extraer de un piloto amigo fue: “Sergio no se hizo piloto, nació piloto”. Esto explica las cualidades innatas de Sergio que lo hicieron distinto a los demás, como en todas las profesiones.

Al momento del accidente frisaba los 40 años.

La noticia se divulgó luego a través del diario *El Comercio* de Quito, redactada por el corresponsal en Loja Dr. Antonio Jaramillo quien entrevistó al piloto en Catamayo, cuya versión fuera publicada el 11 de enero del año 1981 y que apareció publicado tal como se muestra en la siguiente imagen:



Avioneta Piper 34 Seneca similar a la accidentada.

Piloto de Aerocóndor escapó de la muerte

LOJA.— Recién se conoció aquí que el piloto de la compañía Aerocóndor, Sergio Romero, escapó de precer en el accidente que sufrió la avioneta que conducía en viaje de Guayaquil a La Toma, el 28 de diciembre pasado.

Romero había salido del aeropuerto Simón Bolívar a las seis de la mañana, con rumbo a la provincia de Loja. Al pasar por Machala el piloto hizo un reporte, que sería el último que se recibió en tierra.

A las nueve de la mañana, la nave fue declarada en emergencia y posteriormente se inició la búsqueda con helicópteros y avionetas, desde Guayaquil y Cuenca.

El rastreo no dio ningún resultado hasta la una de la tarde. La angustia de la esposa del piloto, de sus allegados y de la ciudadanía crecía. A la una y media de la tarde se difundió en La Toma un comunicado proveniente de Macará en el que se indicaba que el capitán Ser-

gio Romero había llegado a esa ciudad con vida y completamente sano, luego de un aterrizaje forzado realizado a unos veinticinco kilómetros de allí.

Más tarde se conoció que uno de los motores de la avioneta había comenzado a fallar a la altura de Zaruma y que finalmente estalló en las Chinchas. El capitán Romero sobrevoló el Valle de Catamayo durante una hora, tratando de comunicarse con la torre de control de La Toma para que le guiara en el aterrizaje, porque las nubes habían eliminado la visibilidad. Un avión de Aeroperu cruzó los cielos y al capitán de esa nave le pidió que llamara a Guayaquil para que de ese puerto se busque la forma de comunicarse con Catamayo. Estos esfuerzos no dieron resultado. Mientras tanto, el combustible se agotaba, por lo que optó por dirigirse a Macará siguiendo el trayecto del río Catamayo. Pero aproximadamente a la altura de Bramaderos no pudo seguir el curso fluvial y por ello viró hacia la izquierda para ir a Macará. Posteriormente estalló el segundo motor por el esfuerzo extraordinario que le exigía el piloto y el vuelo lo continuó planeando, hasta aterrizar sin mayor dificultad, de manera que la avioneta no sufrió en ese momento absolutamente ningún daño y mucho menos el piloto, que pudo abandonar la nave y salir a la carretera caminando para tomar una camioneta que pasaba con dirección a Macará.

DEFENSA

EA
IA

Como corolario brindamos la impresión del periodista César Correa que estuvo en el aeropuerto de Catamayo el día del accidente que por casualidad había llegado con otros amigos de paso a Catacocha, se enteró de la noticia y vio a la esposa de *Shejo* doña María Rosa Jarre que esperaba ansiosa por tener noticias de su esposo. Dijo Correa textualmente: *“jamás he visto un rostro de una mujer con una tristeza infinita como el de la esposa del Capitán”*. Ventajosamente luego de varias horas, se supo que se hallaba ileso en Macará.

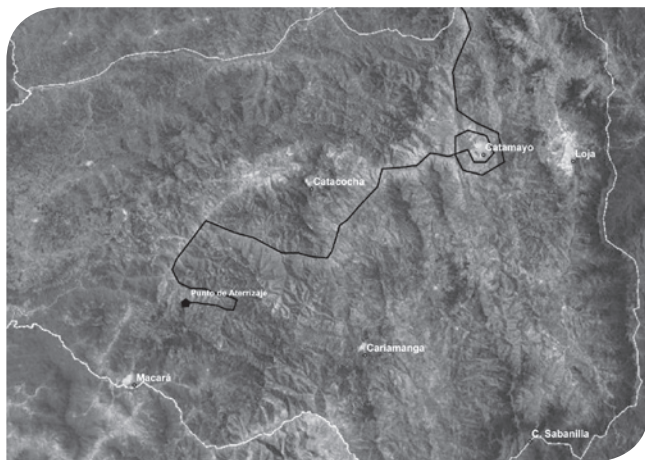
Comenta el capitán Carlos Godoy que fue al lugar de los hechos días al sitio del percance en un helicóptero el capitán Sergio Romero, Carlos Godoy; y el general Ruales al descender y observar la nave posada en ese lugar intacta el general: dijo: «... CESSNA debería poner esta postal en su fábrica»

En el año 2016 en la visita de campo, se tomaron las coordenadas del sitio mediante un GPS y son las siguientes:

PUNTO	COORDENADAS UTM	
	X	Y
El Pajonal	627403	9537793



Señalización del sitio donde aterrizó Sergio Romero en 1980.



Idealización de la ruta seguida antes del aterrizaje en Numbiaranga.

“...los pilotos nos encontramos
en el cielo y en el silencio nos
comunicamos con claves
de cariño, se transmiten en
el universo y se quedan
estáticas en el tiempo.”

Piloto María Escobar

OTROS TESTIMONIOS

Las preguntas de rigor a todos fueron:

- **Cómo conoció al Capitán Sergio Romero y cuál fue su relación ya sea de amistad, trabajo u otra.**
- **Qué criterio le merece como ser humano y en el campo profesional**

ING. LUIS ARIAS BURNEO²⁸



Mi criterio personal del Capitán Sergio Romero es que era un hombre muy arriesgado, muy capaz y muy seguro de su profesión. Viajar con él generaba mucha confianza. Sergio Romero, hombre muy servicial, tenía pasión por Loja, por lo que se radicó en Catamayo con la familia.

Sergio Romero dedicó su vida a hacer algo por Loja en el transporte aéreo. Profesionalmente un excelente piloto, responsable y servicial, no medía distancias y condiciones y así lo hizo, creo que en este campo fue la persona que más influyó en Loja. Fue un pionero de la aviación y arriesgó con bienes y personas. Dio mucha

28. Exfuncionario público que conoció al Capitán por sus peripecias. En la fotografía presta su juramento como Jefe Político del Cantón Loja ante el Gobernador, año 2005.

ayuda a quienes con él viajaron, aquí dejó sus cenizas y recuerdos.

Una anécdota ocurrió cuando trabajaba en PRE-DESUR en 1981 y como funcionario de esta entidad tuve que viajar a la ciudad de Quito de urgencia y tenía el boleto de Aerolineas Cóndor, por lo que acudí muy de mañanita al aeropuerto de Catamayo para tomar el vuelo. Estuvimos esperando la hora de embarque y el avión no encendía los motores, entonces observamos que la nave era remolcada por un tractor agrícola y entonces encendió. Los pasajeros absortos se miraban las caras y algunos dijeron «yo no viajo, ¿y si se para el motor en el aire?». En verdad, algunos no viajaron. Yo me embarqué muy orondo pues tenía que estar en Quito vivo o muerto. El viaje se desarrolló muy satisfactoriamente, llegando a nuestro destino sin problemas. No se ha hecho aún un reconocimiento merecido al Capitán Romero, al menos denominar la sala de embarque del nuevo aeropuerto con su nombre.

VIAJE A MORONA

SR. CÉSAR CHAMBA²⁹

Cuenta César Chamba, que fue invitado por el Capitán Romero a reconocer la pista en Morona como

29. Técnico observador del aeropuerto Camilo Ponce Enriquez de Catamayo. Falleció el 17 de agosto de 2016.

un día de paseo, era un sábado y dice: *Era un día medio lluvioso, piloteaba el Capitán Romero un avión carguero Caribú. y -según se dijo- eran 45 minutos de vuelo. Pasaron más de lo programado y no asomaba la pista de Morona, que viene a ser la de Macas.*



Esta es la ubicación de la comunidad indígena Shuar Miazal en el contexto geográfico.

Avistaron una pista pequeña en la selva en una comunidad Shuar que dijeron se llamaba Kua-ma-Miasal, rodeando poco a poco aterrizó la nave con alguna dificultad. Al topar tierra, el Capitán Romero dijo: «...no se bajen ustedes» preguntaron a los pobladores Shuar dónde quedaba Macas y les

manifestaron que atrás de las montañas señalando el Oeste.

Inmediatamente tomó la decisión de retornar; como el avión tenía reversa, se lo “cuadró” hasta quedar en posición de decolaje. Antes de despegar dijo: «cójanse» y con toda la potencia de los motores rozando ramas salió con rumbo a Catamayo. Demostrando osadía y arrojo. Me quedé sorprendido de su destreza.



Avión Caribú de Aerolíneas Cóndor.

Fotografía del autor en el aeropuerto de Catamayo año 1981.



Pista de tierra de Miazal. Fuente Youtube (Misael Cabrera).

SR. MANUEL AGUILAR³⁰

Trabajé con el Capitán Romero desde 1978, a mí me llamaba “Ponce”. Yo era segundo chofer del camión tanque-ro que transportaba combustible. Realizamos varios viajes a Santiago en Morona llevando vituallas y trayendo ganado en pie adormecido. El



Capitán Romero inventó unas jaulas para trasportar el ganado sin que molestaran en el viaje. En Montalvo los indígenas lo querían, los niños lo abrazaban, tenía amor a la gente marginada, el cariño lo vigorizaba.

En cierta ocasión, los niños semisalvajes que jamás estuvieron en una ciudad, el Capitán Romero con ayuda del profesor los sacó a que conozcan la civilización y se acordó un día para transportarlos a Zamora a los niños de manera gratuita donde pasaron un día y retornaron en la tarde a su comunidad en la misma nave.

30. Chofer de la Compañía Aerolíneas Cóndor.

A los sacerdotes evangelizadores ayudó a traer materiales de construcción. El brindis de los indígenas era la chicha de yuca que era lo mejor que nos podían ofrecer. Se encariñó con la gente y le agradaba su humildad.

Se viajaba desde Sucúa hacia más el oriente. Compartía el dormitorio y el comedor con la gente, muy amigable, los pilotos jóvenes de la zona lo consideraban. Mucho cariño le tenían las autoridades también. Se volaba desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde. El Caribú era un avión apropiado para estas pistas cortas, difíciles. Se transportaba la tubería para el oleoducto que construía CEPE.

A Zumba se transportó toda la maquinaria del Municipio de esa localidad.

La muerte fue muy sentida por el pueblo de Catamayo. El viaje a Zumba era muy difícil y lleno de peligro por el clima y la altura. Le tenía cogido el golpe con un reloj y pese al mal clima llegaba a Zumba, cuando estaba muy nublado los del ejército le ayudaban con luces de bengala para orientar la ubicación de la pista. A veces nos volvíamos por el mal clima... Yo trabajé para la compañía hasta 1983.

La economía se movía en Catamayo cuando el avión funcionaba, mucha gente hizo dinero con los zumbeños. Se traía “saquilladas” de naranjilla y carne muy barata como negocio nuestro y no nos cobraba.

En conclusión, el Capitán Romero fue un hombre que amaba la profesión, entraba en pistas que jamás nadie había aterrizado, medía desde el aire y ordenaba se mejorara y aumentaran el largo, al otro día llegaba. Llevaba alimentos y combustible a los marginados...

Buena gente, jamás se negó a un requerimiento de alguien, siempre hallaba la manera de servir a los demás. Una persona sumamente humanitaria, modesta, sencilla, se llevaba más con la gente humilde, la gente de abajo. Lo apreciaba todo el mundo, en especial los empleados, se dejaba querer, sabía tratar a las personas. Más virtudes que defectos. Dio realce a Catamayo moviendo el comercio con la Aerolínea Cóndor, se la jugó y solo con el afán de colaborar con esta parte Sur del país.

SR. VICENTE JAVIER MAZA³¹



Fui contratado por el Municipio de Zumba como mecánico, mi función era desarmar en Catamayo los vehículos y armarlos luego en Zumba, el trabajo lo realizamos desde el año 1979 hasta 1985. Es en estas circunstancias que conocí al Capitán Romero porque

en su nave el Caribú se llevaba toda la maquinaria a Zumba. Nosotros estábamos bajo el mando del Capitán. Éramos dos mecánicos.

Desarmábamos las máquinas en función del peso, cortábamos los chasis de los carros si era necesario hasta llegar al peso recomendado. Separábamos las cabinas, baldes, etc., en total hicimos el trabajo a 5 volquetas pieza por pieza, una camioneta Land Cruisser, un rodillo vibrador, una moto niveladora, un tractor Caterpillars D4, un tractor TD15 International, una soldadora grande. Se la transportó entre 4 y 5 meses. También aprendí a desarmar y armar turbinas de avión.

31. Mecánico contratado para desarmar y armar maquinaria vial.

Luego de la caída del avión Caribú, teníamos que llevar las piezas a lomo de mula desde Yangana en tres días de caminata, en el avión se hacía en 30 minutos.

Las piezas de las máquinas desarmadas eran de un peso máximo de 80 quintales u 8 000 libras como máximo, que era la capacidad de la nave.

El Capitán era un señor que sabía, audaz, sereno, educado y respetable, de buen trato a las personas, en especial a los empleados.

La responsabilidad del Capitán con ese pueblo fue hermoso, a los ancianos no les cobraba, ayudaba personalmente a subir a la gente, ese pueblo le quería, dio vida a Zumba. El comercio floreció en Zumba y Catamayo. Llevaba y traía carga. Los zumbeños eran colonos lojanos muy buenas gentes.

El Capitán Romero sabía mucho de mecánica, con sólo escuchar el sonido del motor reconocía alguna falla. Conocía todas las partes y piezas de las turbinas, todo tipo de motor incluyendo vehículos a gasolina, las motocicletas le fascinaban.

El gran Shejo, ese era mi Capitán.

Cosas de la vida, hay que creer en Dios, lo que está escrito está. «El que sabe rezar y cree en la churona

que se santigüe», nos decía, y explicaba el porqué de los “baches” o vacíos en el aire. Un valiente... sin menear la mano. Lo que Dios destina, ahí no vale la plata pobre o rico.

“*La muerte no existe, la gente sólo muere cuando la olvidan; si puedes recordarme, siempre estaré contigo.*”

Isabel Allende

DR. LUIS ESPINOSA SOTOMAYOR³²

Trabajé en Aerolíneas Cónдор por tres años a partir del año 1979 hasta 1981 , tuve varias vivencias que marcaron mi vida y mi futuro, gracias a él logré superarme. Siempre nos inculcó unión y comunión familiar era el objetivo para sacar la compañía adelante, formándose un verdadero equipo de trabajo sin horario.



Luego se creó la operación a Zumba con carga y pasajeros, aparte del servicio de pasajeros a nivel nacional.

Ser humano único de los pocos que se dan en la vida, generosidad sin límites, daba igual trato al chico que al grande, compartía con todos alguna festividad. Siempre con sonrisa. Cuando se exasperaba pedía disculpas. Éramos jóvenes los que colaborábamos con él, con aciertos y errores pero salíamos adelante trabajando conjuntamente en equipo.

Un hecho anecdótico ocurrió cuando al aterrizar en Zumba en una avioneta Cessna 402 piloteaba el Ca-

32. Exempleado de la Empresa Aerolíneas Cónдор.

pitán Manuel Weison, transportábamos material y equipos para el Hospital de Zumba y un pasajero, sin mediar causal cayó de la avioneta, perdimos sustentación se desprendió el ala arrastrándonos por la pista algunos metros hasta el final de la misma provocándose daños severos en la nave pero nosotros estábamos ilesos. Al siguiente día, retornamos a la Toma en un avión Arava del Ejército que operaba en ese entonces. Luego en un helicóptero Bell de dos pasajeros retornamos a Zumba por el tema de seguros, estuvimos no más de una hora porque el tiempo se cerraba. La avioneta destrozada quedó allí y no sé cual fue el destino de ella. Sergio se preocupó por nosotros.

Hombre industrial, a tan corta edad había constituido su empresa y murió en la cúspide de su vida. Precursor de los vuelos a Zumba con su propio método de vuelo sin ayudas de radio y solo puntos geográficos de referencia en esa ruta tan difícil. Es un hombre del que se puede hablar y agradecer.

Un hecho que no puedo olvidar y que sucedió con Sergio y que dice mucho de su humanismo, fue cuando cierto día caminábamos en la ciudad de Quito por una calle y dijo: «para flaco» luego entrando en un almacén en donde se exhibía ropa, había visto una bonita camisa en la vitrina y preguntó: «¿hay en talla 38 una camisa como la que se exhibe?» y le respondieron afirmativamente, la miró y me dijo: «te queda bien flaco, póntela» y me la puse, guardé la que llevaba, pagó el valor y seguimos el camino.



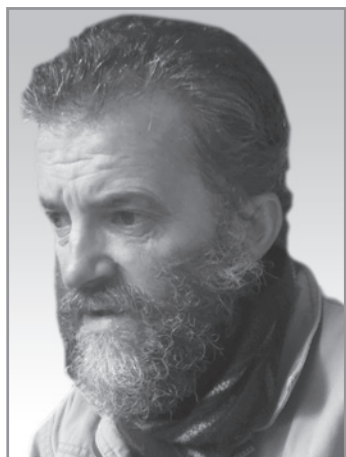
En el aeropuerto de Catamayo: de izquierda a dererecha: Olando Gallo, Carlos Godoy y Luis Espinosa con la avioneta Skymaster también llamada “chupa y sopla” que volaba a Zumba.



Avioneta Skymaster con dos motores, uno adelante y otro atrás similar a la de la fotografía.

SR. JULIO EGUIGUREN³³

Un viaje en motocicleta a Zumba



En Mayo de 1982 aprovechando el feriado, cuatro muchachos teníamos el reto de ir en moto a Zumba cuando se construía la vía, es así que conjuntamente con Jaime Mora, Fabián Armijos y el amigo Fredy Vela de Ambato, tomamos la resolución

y el reto, jóvenes con espíritu sin límites ni compromisos resolvimos llevar a cabo la aventura.

Sabíamos de las condiciones de viaje muy difíciles por el clima, llovía los 365 días del año. La vía estaba parcialmente construida hasta Palanda. Un tramo muy difícil en Palanumá que si entrábamos la salida era muy difícil, llevando combustible en canecas amarradas en el cuerpo. Llegamos a Zumba todos enlodados, irreconocibles. El pueblo se enteró de la llegada y nos hicieron un recibimiento increíble. Hicimos 8 días de viaje y 8 días de celebración.

33. Ciudadano lojano.

Las motos ventajosamente no se dañaron y llegamos bien. Comida, bebida gratis, los pobladores se peleaban por atendernos. Todas las autoridades se portaron a la altura.

No conocíamos al Shejo: sabíamos que se hacía viajes aéreos a Catamayo desde Zumba. El viaje en ese entonces era una aventura tanto por las condiciones físicas como por el clima y la falta de ayuda aérea. Esperamos la llegada del avión dos días, pero falló la primera vez porque el clima estaba “cerrado”. La pista no era sino una pampa, así que había que esperar con “guayusa” y trago.

Un equipo de radio del Banco de Fomento era el único enlace con el aeropuerto de Catamayo. El día esperado para el retorno llegó pero continuaba “cerrado” con neblina y lluvia. No se veía la “pampa”, entonces al otro día, así mismo nublado, llegó la nave como una sombra y por poco se lleva las 4 motos que estaban a un lado de la pista. Dio la vuelta y se estacionó, llegaba vacío. «Hermanos no tengo tiempo así que suban», dijo el Capitán Shejo, «no les puedo fallar, yo los llevo», insistió. Junto a la carga y el fuselaje los cuatro amigos en un espacio muy pequeño, éramos ya parte de la carga. El tiempo seguía malo y la salida se complicaba. Creí que era mi último vuelo, vi la muerte cerca. Veíamos la cabina y a los pilotos, el copiloto era un jovencito.

Sabíamos que el tiempo de viaje era de 20 a 30 minu-

tos, 15 para salir de la cordillera de Sabanilla el punto más difícil. Luego de este tiempo, por la ventana del avión vimos los cañaverales de Catamayo. En un momento dado, el avión comenzó a moverse por las condiciones del tiempo, sacudones terribles. Las maniobras que el Capitán hacía con los pedales, palancas, botones era de película, al final aterrizamos, me conformaba caer en un cañaveral.

La carga se movió y estábamos aplastados por el café. El Shejo se bajó “frescazo”, el copiloto estaba pálido y nos dijo: «qué tal muchachos... casi no llegamos». Luego vino el Shejo y nos preguntó: «qué tal muchachos, ¿estuvo bueno el viaje?..., la próxima semana regresamos igualmente y les llevo gratis.». Siiii..... regresamos. Encendimos las motos y a Loja.

El Shejito por lo poco que lo conocí puedo decir que era un ser humano servicial, se la jugó con Aero-líneas Cónдор, la Empresa quebró. Un hombre agradable, con don de gente. Se arriesgaba, era un maestro en su oficio. En Zumba le dieron un apodo como temerario, audaz o algo así. Siempre le decían Capitán. Servía a la gente humilde, su vocación de servicio era incondicional. No veía el dinero como meta, sino su propósito era servir. Murió en “su ley”. Cuando mueres en lo que te gusta bienvenida la muerte. No le tenía miedo a la muerte, sino un compromiso de servicio.

SR. DAVID HERRERA³⁴

Tuve el honor de ser su amigo. Para engrandecer el pueblo “La Diversión” requerimos de su apoyo para construir un campo de aviación. Fui el fundador en el año de 1950 de este pueblo, traje familias de diferentes lugares para poblarlo. Antes estaba a 4 horas a



pie, ahora en carro a una hora. Quisimos hacer un pueblo grande con el Capitán Romero, hacer Patria.

Entró a Zumba con el avión carguero, nos conocimos en Zumba en el año 1980.

Un hombre dinámico, amigable, patriota, que daba confianza a todo el mundo. Me llevó a Loja algunas veces sin pagar. El vuelo demoraba 30 minutos. La vía era por Palanda, Añañán y de ahí vía a La Toma. Había muchos “vacíos”.

No buscó hacer dinero sino servir. Yo quería hacer una nueva ciudad en la “Diversión” con un campo nuevo de aviación, está más alto que Zumba. En

34. Ciudadano de Zumba.

este lugar existe una quebrada para una planta de energía, queríamos traer el dinamo y se cortó la vida. Esta quebrada tenía de un caudal de 1000 litros por segundo con una caída de 100m.

Sirvió a todo el mundo, civiles y militares. Entraba lindo en la pista de tierra y despegaba igual. Muy generoso, servicial. Cuando bajaba del avión saludaba a todos, los abrazaba.

El avión era un carguero de materiales de construcción y alimentos o vituallas para los pobladores. Amó a Zumba.

SR. ULPIANO LOJÁN³⁵

Hablar del Capitán Sergio Shejo Romero, es hablar de un ser humano noble y valioso. Zumba no le ha reconocido lo que hizo por esta tierra cuando estábamos abandonados sin vías.



Colaboró con el Municipio de Zumba trayendo todo el parque automotor como: volquetas, camionetas, compresores, rodillo, hasta una motoniveladora desarmada en muchos viajes por día. Gracias a esto el Municipio pudo construir las vías a los barrios del cantón y la vía a Loja empezando por Zumba.

La pérdida de la pista aérea fue un error de los alcaldes que no supieron mantenerla para tenerla como emergencia, ya que el viaje a Loja por tierra es muy largo.

El Capitán Romero, ofrendó su vida por esta tierra dejando de lado el lucro y compartiendo su profesión con los más pobres. Que Dios lo tenga con él.

35. Ciudadano de Zumba.

SR. FRANCO MONTESINOS³⁶



Era mi amigo aunque no en confianza. El vino de Catamayo a mi despedida del ejército. Había llegado de Estados Unidos trayendo otro avión Caribú cuando ocurrió lo del accidente.

*La familia Chuquin-
aula Arévalo falleció
en el último vuelo. Un*

niño no quería subir y decía: «Mamita no quiero subir porque se va a caer el avión» y a la fuerza lo subió la mamá y toda la familia se terminó. Tenía fama de ser un excelente piloto. Trajo la maquinaria del municipio, un rodillo en el Caribú. El ejército tenía el Twin Other y Arava. Como gente era un excelente amigo, nunca decía no a un favor. Por algunas ocasiones le ayudé en el despacho de pasajeros y carga. Calculaba el peso.

Se murió mi hija en el Twin Otter en las estribaciones de Valladolid. Yo estaba en Quito asistiendo a un curso y mi hija se venía a Zumba a ver a su madre. Me enteré que el avión no llegó a Zumba. A mi hija le encontraron en pedazos, fue terrible. Murió

36. Cabo Segundo (R) amigo del Capitán Romero en Zumba.

mi nieto chiquito también. Un día viajé con él y me dijo: «ven a ver el lugar en que cayó el avión donde murió tu hija». Y me mostró el sitio sorteando los picachos, en realidad, era imposible colocar ahí una cruz. Llegamos a La Toma y se me quitó la voz, se dice que por la altura. Queríamos poner una cruz pero no había cómo, era un lugar muy difícil.

El día del accidente, sucedió que en Catamayo se quedaban dos soldados y una señora cuando el avión ya se iba. Yo no podía viajar porque estaba lleno y tenía carga. Me dijo: «espera el otro vuelo, ya regreso». Fue el último vuelo del Cóndor. Nos salvamos. Así que fuimos por tierra a Yangana a alquilar las mulas. Bajábamos a Palanda y los cadáveres también descendían por la Quebrada del muerto.

El Capitán Romero, daba un servicio necesario para todos, porque por tierra era terrible, tres días con lodo y lluvia. Él no vino a explotarnos, excelente ser humano.



Zumba: El Capitán Romero en labores previas al vuelo.

SR. FLAVIO RODRIGO POLO³⁷



Conocí al Capitán Romero cuando inicié mi trabajo en Aerolíneas Cónдор en el año 1978 como chofer del tanquero desde Guayaquil a Catamayo y de Quito a la Shell y Macas. El tanquero era propio de la compañía, entré en 1978 y salí en noviembre de 1983 ter-

miné mi trabajo en Pastaza, la compañía estaba al mando del Capitán Pepe Romero. Terminó en 1983 y cada quién se dedicó a otro trabajo.

Yo vine a Zumba porque tenía amistades aquí y entré como chofer del Municipio de Zumba. Esta coyuntura con el Capitán me sirvió para conseguir el trabajo.

Yo viajaba con el Capitán de Catamayo a Zumba, transportaba víveres, personas, maquinaria para el Municipio, camionetas enteras de las pequeñas.

El Capitán nos daba un excelente trato. Como piloto era extraordinario, buen jefe, nunca he tenido un

37. Chofer de la Compañía Aerolíneas Cónдор.

jefe a la altura del Capitán Sergio Romero. Lo mejor es que era serio y valiente en el trabajo, decidido.

La maquinaria transportada sirvió luego para arreglar la pista. Lo más difícil fue el transporte de la “bola” del rodillo que estaba con sobrepeso.

A veces íbamos de viaje dos choferes con Manuel Aguilar ambos muy jóvenes y fuertes. Los viajes de Guayaquil a Macas para llevar el combustible eran largos y pesados.

La palabra valiente era la apropiada para el Capitán. Muy arriesgado y entregó la vida por Zumba. El mal tiempo en la ruta era lo común y entrar a esa población era una proeza. Dejó firmando un contrato con Cepe en la Shell para transporte de tubería.

Los Romero eran 4 pilotos. Lo vi en la hacienda “La Esperanza” de El Cambio en El Oro. Era propiedad del Dr. Sergio Romero González, su padre. Entré allí y cuatro avionetas se daban la vuelta un segundo domingo de octubre. Los pilotos le rendían un homenaje a su madre sobrevolando la hacienda y hacían piruetas, era un espectáculo. Tenían una pista propia para avionetas en la hacienda.

A su fallecimiento, nos juntamos los amigos lloramos y extrañamos su ausencia, ya que fue un padre para mí, me enseñó a ser responsable.

Dios se lleva lo mejor, pero en la tierra queda el nombre del señor y ese nombre nunca debemos olvidarlo, entregó su vida.

No se ha construido nada en nombre del Capitán, no hay ni una placa ni un busto. Vamos a limpiar la tumba del Capitán de vez en cuando.

Tengo un recuerdo grande de él. Yo solo tenía licencia sportman y no podía viajar a Guayaquil y me dijo: «¿te enseñas?», le respondí que sí, entonces me indicó que el viernes fuera a Loja, «vas al Sindicato de Loja y paga lo que debes y saca la licencia». En un año tuve la licencia para trabajar, ese recuerdo no se borrará nunca.

Yo le rezo a su alma como a mi madre y le paso misas en la iglesia de San Francisco. Un día no podía sacar la volqueta embancada en el río y llovía. Le pedí a las almas benditas como la del Capitán que me ayudaran, prendí la máquina y salí. La fe me ha ayudado mucho.

CAPÍTULO VI

SU CORTA VIDA SE
APAGA



El trabajo desarrollado por el Capitán Romero como piloto en apoyo a la población de Zumba fue inconmensurable, transportó todo el equipo caminero para que el Municipio de Zumba desarrolle la vialidad cantonal de tantos pueblitos aislados. Apoyó a la salud de ese lugar, llevando todo el equipo hospitalario de la compañía Italiana *Hospital* para equipar esa casa de salud que tan buen servicio presta a los pobladores. La reactivación del comercio, alimentos y vituallas, así como materiales de construcción y sobre todo, la producción agrícola y pecuaria. Su pequeño carguero Caribú bautizado como “Reina del Cisne” se agrandaba para llevar todo lo que podía con mucho amor.

El Pueblo de Zumba a través de su Municipio le rindió algunos homenajes, habiéndose entregado un pergamino y anillo con el escudo de Zumba nombrándole el “Mejor Ciudadano” por los servicios prestados; de igual manera, la Compañía de Selva de Zumba del Ejército Nacional acantonado en esa plaza, se hizo presente con una bandeja de plata y un juego de plumas.

Creo que la partida temprana del Capitán Romero

en la plenitud de la vida, deja una impronta y ejemplo de vida fructífera, pasos a seguir por los hombres y mujeres valientes que sin miedo y profundo amor luchan sin pedir nada a cambio.

El último Vuelo del Cóndor, fue uno de los titulares que la prensa nacional remarcaba respecto al accidente del avión Caribú de matrícula HCB-BA7 que cayera en la cordillera de Sabanilla el uno de septiembre de 1982. La noticia atrajo a varios medios de comunicación nacionales como: *El Universo*, *Expreso*, *El Comercio*, *Revista Vistazo*, con una amplia cobertura y otros locales, pero sobre todo, las muestras de solidaridad de compañeros pilotos del país que se sumaron a la búsqueda de la nave y al rescate.

Las condiciones del clima imperante en la cordillera de Sabanilla -límite entre Zamora Chinchipe y Loja- eran muy difíciles para la localización, por lo que solo al tercer día se pudieron rescatar 5 cuerpos entre los cuales estaban los de los pilotos: Sergio Romero y el copiloto Marcelo Moscoso y tres pasajeros. Luego de diez días se lograron rescatar la totalidad de los cuerpos y darles cristiana sepultura.

Fallecían 3 tripulantes y 41 pasajeros que viajaban desde la lejana población de Zumba ubicada en el suroriente ecuatoriano hacia el aeropuerto “Camilo Ponce Enríquez” de Catamayo, en un viaje de rutina no carente de riesgo por situaciones geográficas y clima muy difícil.

El Capitán Sergio *Shejo* Romero como se lo conocía, era un experimentado piloto muy conocedor de esta ruta en la cual laboraba desde el año 1978 cuando formara la Compañía Aerolíneas Cóndor, con las dificultades propias de toda empresa de este tipo.

El Capitán Romero frisaba solamente los 41 años de edad con una vida profesional intensa de servicio al país, lo que le mereció varios reconocimientos.

Los fallecidos en total fueron 44:

- Capitán: Sergio Romero Witt
- Copiloto: Marcelo Moscoso
- Auxiliar de vuelo: Juan Armijos
- Pasajeros: Guillermo Monge, Antonio Jaramillo, Francisco Valdéz, Segundo Saquinaula, Margot Arévalo con sus hijos: Enrique, Enma y Liton Mejía; Esperanza García, Manuel Japón, Rosa Nuñez e hija; Segundo Pavón, Humberto García, Carlos Jaramillo, Iván Valdéz, Esther Carpio, Arsenio Valdéz, Felipe Espinoza, Marco Ortega, Marco Chamba, Patricio Bravo e hijo; Belarmino García, Silvia Tapia, Martín García y su esposa Hermandina Rodríguez, Fany Asanza, Eufemia Aldáz y sus 4 hijos, Enma Rodríguez e hijo, Esperanza Tamay, Rosa Núñez, Margarita Vélez, Anderson Saquisela y Esperanza García³⁸. Paz en su tumba.

38. Fuente: Diario El Universo 03 septiembre 1982.



Pilotos amigos del Capitán Romero de todo el país se sumaron a la búsqueda de la nave.



La incertidumbre en los familiares de los accidentados y espera de noticias en el aeropuerto era evidente. (Foto Revista Vistazo, 1982).

“ Un piloto nunca muere,
solo vuela más alto. ”

(A A)

EL PUEBLO DE CATAMAYO LLORÓ SU PARTIDA

Secuencia fotográfica de este acontecimiento en Catamayo



Aspectos del sepelio realizado en Catamayo.



El Pueblo de Catamayo acompañó a su amigo hasta la última morada.



*Dr. Angel Sereni,
Presidente del Aeroclub
del Ecuador, en el
discurso de despedida
en el cementerio de
Catamayo.*



*Lápida en la Tumba del
Capitán*



CAPÍTULO VII

EPÍLOGO



Esta es la vida y obra de un ser humano excepcional. Bien vale la pena que las nuevas generaciones conozcan cómo un hombre se entrega a lo que ama, la aviación, interpretada como servicio a los demás sin mediar espacio, velocidad ni tiempo; profesión difícil para la cual se debe estar dotado de mucho valor y sobre todo, de un estado físico y anímico bajo severa disciplina.

Sergio *Shejo* Romero era eso y algo más, un ser imbuido de amor por esta tierra a la cual sirvió y entregó la vida en una fría cordillera, buscando el aire como un elemento y medio de comunicación de colonos lojanos en ruta hacia el Sur, llevó consigo una experiencia de vida y de servicio a los demás. Que Dios lo tenga junto a él.

Como corolario se podría decir.

El Capitán Sergio Romero sirvió a la gente de Zumbra y a todos los marginados por la geografía en el país a los que amó tanto que se fue con ellos. Hoy lloramos a los muertos, lloramos al Capitán, al GRAN SHEJO.

CAPÍTULO VIII

ANEXO



**POR SER MUY IMPORTANTE,
TRANSCRIBIMOS LA ENTREVISTA A
LA SEÑORA MARÍA ROSA JARRE DE
ROMERO PUBLICACIÓN DEL DIARIO
CRONICA DE LA TARDE³⁹ DE LA
CIUDAD DE LOJA**

En esta entrevista muy cercana al día del accidente, refleja la entereza, madurez y sensibilidad ante este hecho doloroso. El titular decía así:

LA VIUDA DEL CAPITÁN SERGIO ROMERO WITT, MARÍA ROSA JARRE, CONCEDIÓ UNA ENTREVISTA PARA “CRÓNICA DE LA TARDE” REALIZADA POR ELISEO GORDÓN CABRERA

P. “¿Cómo reaccionaba usted con esta clase de vuelos que el Capitán Romero realizaba, sabiendo de que los aeropuertos de Loja no tienen las seguridades necesarias, de una estación meteorológica en Zumba?

39. Edición n° 694 de fecha 06 de septiembre de 1982.

R. Confiaba plenamente en su capacidad, en su sensibilidad. Desde que él deseaba entrar a tal población y prestar sus servicios. Era porque él se sentía capaz y responsable de hacerlo sin mayores riesgos. Y también confiaba en la Divina Providencia.

P. *¿A qué se debió que la Compañía Cóndor, que operaba antes a nivel nacional, actualmente está operando en la ruta hacia Zumba?*

R. El problema por el cual la compañía no pudo seguir operando en su itinerario hacia Quito, fue por los lamentables accidentes ya que nos estuvimos quedando sin naves. Luego, tener capital para traer otras naves se nos presentó difícil. Entonces nos dedicamos, hasta poder financiarnos, al servicio exclusivo de Zumba y otras poblaciones como Santiago, Taisha y 24 de Mayo en Pastaza, a las cuales no llega ningún otro transporte aéreo ni terrestre. Ahora justamente estábamos ya con la ilusión de que por fin se verían realizados nuestros sueños de reiniciar las operaciones al traer nuevamente al Fairchild. Tenemos al modelo gemelo del Caribú en Guayaquil, para servir mejor a todos.

P. *Es conocido los vuelos que ha realizado por lugares inhóspitos, por esos lugares donde la aviación civil no se ha atrevido. Ante este gesto de patriotismo, ha habido alguna compensación?*

R. El Concejo Cantonal de Zumba le hizo muchos homenajes, en los cuales estuve presente, se le entregó un pergamino, un anillo con el escudo de Zumba y se le nombró el mejor ciudadano e hijo de la población del cantón Zumba, por lo que el pueblo estaba agradecido. Manifestaba de muchas maneras su agradecimiento, gente muy cariñosa a la cual yo también agradezco muchísimo.

La Compañía de Selva de Zumba también se manifestó e hizo presente una bandeja de plata, un juego de plumas con cartas de las autoridades de *Taisha* en las cuales pedían a la aviación civil se le autorice a volar y no se pongan obstáculos para que les preste servicio; porque uno de los mayores sufrimientos de mi esposo era tener que luchar para que se le dé permiso y poder servir a estos lugares.

P. *Señora, usted sabe que este accidente enluta a 44 hogares de la ciudad de Zumba, ¿cuál es su mensaje a esa población que reconoció su esfuerzo el de su esposo ahora en que ellos también sufren la tragedia?*

R. Realmente, a los moradores de Zumba lo único que les puedo decir, es que quienes se embarcaron con mi esposo, lo hicieron teniendo plena confianza en él, siempre lo demostraron y así también él expuso su vida por servirlos, y se fue con ellos.

Por tanto, creo que sabrán comprender nuestro dolor.



Algunos de los reconocimientos del pueblo de Zumba y sus fuerzas vivas.

PERITO PILOTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE LA MUERTE DEL EXPRESIDENTE JAIME ROLDÓS AGUILERA Y SU COMITIVA

Fue *vox populi*, que el Capitán Romero, habría sido llamado por la Cámara Nacional de Representantes del Congreso Nacional en 1981, por la Comisión que Investigaba la Muerte del expresidente Jaime Roldós Aguilera y su Comitiva, en conocimiento que era catalogado como uno de los mejores pilotos del país, para que con su *expertice* y conocimiento de la geografía nacional y lojana en particular, emitiera un *informe secreto* sobre las posibles causas del accidente y muerte del Presidente Jaime Roldós Aguilera y su comitiva, el 24 de mayo de 1981, hecho acontecido en el cerro *Huayrapungo* de la provincia de Loja. Se supo por varias versiones de personas allegadas, que el Capitán Romero atendió esta solicitud y realizó varios sobrevuelos siguiendo la ruta del avión presidencial. Este informe pericial, era aparte del Informe Oficial elaborado por las Fuerzas Armadas de fecha junio 3 de 1981⁴⁰.

En entrevista realizada al Capitán José Romero Witt -hermano del Capitán Sergio Romero- se le preguntó: ¿Es verdad que a su hermano Sergio le fueron solicitados sus servicios como perito piloto para que

40. www.archivojaimeroldosaguilera.com.

emita un informe secreto sobre el accidente del ex-presidente Jaime Roldós: sabía algo?.

El Capitán José Romero responde: *“Sobre la muerte de Jaime Roldós, su hermano León Roldós, llegó a la Compañía ANDES tratando de entender el accidente de su hermano, en la creencia de que la CIA lo habría matado. Los pilotos reunidos teníamos un solo argumento y era la causa un error de pilotaje. El piloto era su edecán y estaba cansado.*

Al respecto, el autor de este libro, revisó material desclasificado a través de la Eco. Martha Roldós Bucaram -hija del decesado- que ha seguido de cerca la investigación de las causas, no existiendo al momento prueba documental, quedando este hecho -el del informe secreto- como una conjetura. Puede revisarse el informe oficial de la Junta de Investigaciones- JIA en: <http://archivojaimeroldos.com/su-muerte-investigaciones/>

COMENTARIOS A PROPÓSITO DEL NUEVO NOMBRE PARA EL AEROPUERTO DE CATAMAYO. AÑO 2012

Dr. Angel Felicísimo Rojas: *Su vocación desde que tuvo uso de razón fue la aviación, alrededor de esta actividad profesional giró con devoción y dedicación el sueño de su vida. Gran, heroico y valiente piloto, su actitud y vocación profesional no quedó circunscrita solamente en conducir una nave aé-*

rea. Fue más allá. Quizo actuar y así lo hizo, con grandes sacrificios, con sentido de ecuatorianidad y patriotismo ilimitado, constituyó “Aerolíneas Cónдор” para servir a las provincias de la Región Sur e integrarlas al resto del país, sacándolas del aislamiento. Aceptó la ruta Zumba–Loja con heroica actitud y con ejemplar devoción de servicio a los pueblos olvidados del Sur del Ecuador, justamente de aquellos a donde no llegaba la acción del Estado. En donde ni siquiera existían vías terrestres de penetración. Su entrega fue diaria, sacrificada, útil y beneficosa.

Dr. Juan Cueva Serrano, *Uno de los mejores pilotos con los que contaba el Ecuador; Los Romero nacieron con alas. Los vuelos cotidianos de este audaz cóndor de los Andes eran el único contacto positivo entre el asilamiento total y la civilización citadina... Pero la muerte del “Shejo” Romero Witt es portadora de un mensaje al Ecuador: Ha demostrado, al precio de su vida y la de sus fúnebres acompañantes, que es preciso, más que nunca, habilitar idóneamente las rutas que unen los rincones más remotos de la Patria con su centro, para que nos integremos hasta formar una unidad estrecha, comunicada entre sí por un sistema circulatorio que impida la anemia de unas partes y la congestión de otras. De esta manera, el sacrificio de Romero Witt, no habrá sido en vano”.*

Sr. Oswaldo León M. *Su fecunda trayectoria inicia en el Aeroclub del Ecuador en 1962 cuando obtie-*

ne su licencia de piloto privado. Más tarde cumplió como maestro e instructor de muchísimos de los pilotos civiles que sirven al país. Fue Capitán de nave, Jefe de Operaciones de Saeta, San y Andes, y por sus especiales dotes y conocimientos fue elegido Presidente de la Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos. Todo esto lo dejó, para cumplir su sueño y escribir la historia: Servir a la región de donde era oriundo. Así, venciendo todo género de dificultades formó su compañía “Aerolíneas Cóndor” para volar a poblaciones o ciudades en donde casi no había apoyo aeronáutico: la Región Sur del Ecuador.

Sr. Modesto Severo. *Vivió en Catamayo, para desde ahí continuar con su misión de servicio. Todos sus aviones: C47, HC-ALD; Fairchild F-27F; Vickers Viscount 880, HC-BHB (actualmente en el Complejo Vacacional Guayabal); DHC-4 Caribú, eran bautizados como “Reina del Cisne”; hasta que encontró la muerte en la Cordillera de Sabanilla, en cumplimiento de su deber y haciendo lo que amaba.*

Este hombre, entre nosotros, “tuvo fe en la redención del sector más olvidado de la Patria, el suroriente ecuatoriano, y lo vinculó al territorio nacional. Creyó cuando nadie creía. Hagamos justicia al aviador caído después de prestar un incommensurable servicio a la Patria.



*“Dr. Sergio Romero González posa al pie del busto
que enviara a tallar en homenaje a su hijo fallecido
en el cumplimiento de su deber”*

La Placa dice:

*Nov. 7 - 1941 * Sep. 1 - 1982*

A la memoria de nuestro idolatrado hijo Cap.

SERGIO ERNESTO ROMERO WITT

Fallecido trágicamente el 1 de septiembre 1982

en el nudo de Sabanilla (Loja).

Con este libro, la leyenda Sergio Romero Witt se materializa y aterriza encarnándose en el corazón de un pueblo al que amó y sirvió sin esperar nada a cambio.

Un homenaje sería que el busto tallado en piedra del Capitán Romero, sea ubicado en un lugar relevante del aeropuerto de Catamayo con una placa en bronce que diga:

**LA REGIÓN SUR DEL ECUADOR: EL
ORO, LOJA Y ZAMORA CHINCHIPE EN
HOMENAJE AL SEÑOR CAPITÁN
SERGIO ROMERO WITT
(1941-1982)
PIONERO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y
EJEMPLO
DE TRABAJO, ENTREGA Y VOCACIÓN DE
SERVICIO
LOJA, SEPTIEMBRE DE 2017**



HOMENAJE DE AMIGOS Y PRENSA NACIONAL

ARTÍCULOS DE OPINIÓN

TÍTULO	ARTICULISTA	MEDIO
Un Varón que no supo de Temores	Dr. Enrique Echeverría Quiñonez	Diario El Comercio Quito
El último vuelo del Chejo Romero	Dr. Angel Felicísimo Rojas	Diario El Universo Guayaquil
Nuevo Dolor para la Patria	Dr. Juan Cueva Serrano	Diario Crónica de la Tarde - Loja
El País está de luto	Vigía (pseudónimo)	Diario Expreso Guayaquil
Al amigo ausente... A Shejo	Mauricio Carrión Márquez	Diario El Nacional Machala
Homenaje Póstumo	Dr. Hugo Guillermo González	Diario El Universo Guayaquil
Homenaje a un gran patriota	Oswaldo León M	Diario El Comercio: Turismo y Aviación
El Aeropuerto “Sergio Romero Witt”	Modesto Severo	Columna Barajando los Días Diario El Comercio
Tres Valores Orenses Desaparecidos	Héctor A Toro	Diario El Universo Guayaquil
A la Memoria del Capitán Sergio Romero Witt	Diario El Nacional	Diario El Nacional Machala

MANIFESTACIONES SOLIDARIAS

PERSONAS E INSTITUCIONES QUE SE SOLIDARIZARON CON LA FAMILIA ROMERO JARRE Y ROMERO WITT MEDIANTE NOTAS DE PRENSA ESCRITA

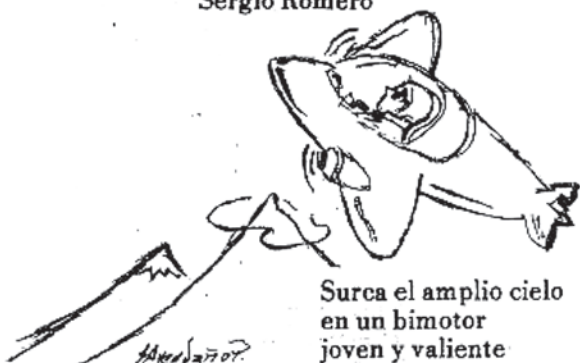
DENOMINACIÓN	CIUDAD
Industria Licorera Mortell y Cía. Ltda.	Quito
La promoción de Egresados de 1960 de la Academia Militar Ecuador.	Quito
Dr. Walter Rodas Jaramillo y familia.	Machala
Comité de padres de Familia, personal Docente y Discente de la Escuela Católica HERMINIA GRUNAHUER.	Santa Rosa
Federación Ecuatoriana de Tripulantes Aéreos- FEDTA.	Quito
Pilotos, copilotos, Ingenieros de Vuelo, Personal de Azafatas del Aeropuerto y Mantenimiento de la Compañía TAME.	Quito
Max Maldonado Coello Melva R. de Maldonado e Hijos.	Machala
Crnel. Ret. Ernesto Espinosa M. y Sra. Jorge Rodríguez Fajardo y Sra. César Zambrano Monge y Sra.	Machala
Esperanza y Sonnia Torres González.	Machala
Arturo Bucheli Morejón y Dorina G. de Bucheli.	Machala
Personal Docente y Discente de la Escuela de Varones 2 “Eugenio Espejo”.	Puerto Bolívar
Alberto Minuche y Familia.	Machala
La Dirección General de Aviación Civil DAC.	Quito

EMFRIO Cía. Ltda.	Guayaquil
Servicios Aéreos Nacionales SAN.	Quito
Cap. Galo Moncayo Borja.	Quito
Lcdo. Luis Serrada B.	Quito
Dirección de Exploración y Producción CEPE.	Quito
XIX Promoción de Oficiales (SP) de la FAE.	Quito
La Empresa Estatal Ecuatoriana de Aviación.	Quito
SAETA.	Quito
Valero y Ochoa Cía. Ltda.	Guayaquil
EMPROVIT.	Loja
Zoilo Rios y Rosa Acosta.	Loja
Centro de Militares en Servicio Pasivo.	Loja
Loja Tennis Club.	Loja
Subcomisión Ecuatoriana PREDESUR.	Loja
Escuela de Enfermería de la UNL.	Loja
Honorable Cámara de Comercio de Loja.	Loja
El H. Consejo Provincial de Loja.	Loja
Comité de Amigos de Solca.	Loja
Colegio Mixto Vespertino “ Catamayo”.	Loja
Banco del Azuay Suc. Loja.	Loja
Concejo Municipal de Chinchipe.	Zumba
Colegio de Médicos de Loja.	Loja
CSD Banco del Pacífico.	Machala
José Merchán Merchán.	Machala
Ermel Serrano Aguilar y Norma Jácome de Serrano.	Machala
José Jara Armijos.	Machala

Club Social “ Los Mariachis”.	Machala
Waltero García Neira y Familia.	Machala
MARAGROS S.A.	Guayaquil
Familia Campoverde Andrade y Campoverde Calderón.	Machala
Club Social Cultural Machala.	Machala
Radio Nacional El Oro.	Machala
Cooperativa Bananera de El Oro-BA-NORO.	Machala
Federación Deportiva de El Oro.	Machala
AGROTUR Cía. Ltda.	Machala
Escuela “Coronel Félix Vega Dávila”.	Santa Rosa
Tripulantes de la Compañía ANDES.	Guayaquil
Consejo Provincial de Loja.	Loja
Sociedad de Predios Rústico BARRIGA y Cía.	Machala
Transportes Aéreos Militares- TAME.	Quito
Augusto Haro y Esposa.	Machala
Luis Cely Romero y Familia.	Machala

EL AVIADOR

A la memoria del Capitán de Aviación
Sergio Romero



Surca el amplio cielo
en un bimotor
joven y valiente
es el aviador.

Es un gran piloto
- dicen la verdad -
Piensa el pequeñuelo:
¿Cóndor..... Gavilán?.

Y los muchachitos
se creen avión.
Nadie los detiene
rayo, ni huracán.

Vuelan entre nubes
mapas y ciudad.
Son las altas cumbres:
Aros de papel.

Luego que aterrizan
alguien despertó
..¡El avión ileso
de verdad voló!...

NOTAS DE PRENSA

El último vuelo de Chejo Romero

Por Angel F. Rojas

Mi va larga vida me permitió conocer cuatro generaciones de la familia Witt, cuyo tronco en el Ecuador fue un ciudadano alemán al cual alude más de una vez Teodoro Wolf en su clásico libro sobre la Geografía y Geología del Ecuador. Y de esa cuarta generación, encontrarme, de pronto, con una promoción de varones que amaban la peligrosa profesión de aviadores por encima de todo: los hermanos Romero Witt, el primero de los cuales, sin duda el más arrojado de todos ellos, acaba de morir trágicamente en la cordillera Oriental, en su recorrido entre Zumba y Catamayo.

Han sido sus acompañantes de ruta en el fúnebre vuelo cuarenta y dos pasajeros que corrieron igual suerte. En esa semisalvaje zona de Zumba, que el hombre recién empieza a domar, los vuelos cotidianos de este audaz cóndor de los Andes eran el único contacto positivo entre el aislamiento total y la civilización citadina. Y era también el porteador de pasajeros y carga que hacía el papel de cordón umbilical que comunicaba al centro con la periferia.

No conozco el aeropuerto de Zumba, mejor dicho, la pista de aterrizaje de Zumba, pero quienes han estado allí me han hablado de su precaria condición, que tornaba sumamente peligroso el utilizarla. Pero para Sergio Romero no había obstáculo que no venciera. Había derrotado a la muerte varias veces, no obstante que, en cada uno de sus vuelos, iba ella como un pasajero más. Hasta que cobró su desquite. No podía burlársela todo el tiempo impunemente.

Para quien ha visto crecer a estos hermanos Romero Witt, y ver cómo, al formarse adolescentes, empezaba a nacerles alas y a ensayarlas temerariamente, la caída irreparable de uno de ellos no sólo produce una pena sino que parece un contrasentido, pues no cabe pensar que los cóndores vayan a estrellarse contra las rocas.

Pero la muerte de Chejo Romero Witt es portadora de un mensaje al Ecuador. Ha demostrado, al precio de su vida y la de sus funebres acompañantes, que es preciso, más que nunca, habilitar idóneamente las rutas que unen los rincones más remotos de la patria con su centro, para que nos integremos hasta formar una unidad estrecha, comunicada entre sí por un sistema circulatorio que impida la anemia de unas partes y la congestión de otras. De esta manera, el sacrificio de Romero Witt y su cortejo no habría sido vano.

Así lo ha entendido también un digno representante de Loja en la Cámara: Pío Oswaldo Cueva, cuya proposición en el Parlamento, aprobada por unanimidad, puede que consiga sustraer a Zumba del secular olvido en que yace.

Recordando al Capitan

Sergio Romero Witt

Machala, 1º de septiembre de 1983

“Al amigo ausente”...A Shejo!

Es tanto lo que te recordamos, querido amigo Shejo, ya el tiempo insaciable ha devorado todo un año penoso para los que te queríamos y tanto te admirábamos.

Te cuento que siempre hablamos de ti, no falta el día que no me encuentre con algún amigo mutuo y recordemos. Fuiste el amigo que no tuviste enemigos y si alguno gratuito hiciste, hoy ese enemigo también te llora, también te espera, como te esperamos todos los de tu gallada, tus inseparables amigos.

Seguramente estas ansioso de noticias, bueno aquí van algunas.

He saludado con tus hermanos y hermanas, estan bien, sin novedad pero llevan siempre la angustia reflejada en el rostro de no tenerte con ellos, caramba Shejo: ha sido tan larga tu partida....?

Vi a Gely, el otro día, de lejos que caminaba con tus niños, también a su lado iba el Dr. Sergio y tu Mami la Sra. Luquita, te digo pana del alma que no tuve valor para acercarme y saludarlos, para qué? qué les digo?, qué les pregunto?...ayúdeme pana querido.

Por los cielos, manto de tu tumba y testigo de tu desgracia y la de tus atribulados amigos, aún surcan los asesinos, los Jets nos dejan sordos al rasgar inconsecuentes las nubes y me siento impotente pero maldigo a los mil vientos y en especial a ese torbellino que en un momento de decisión intempestiva te escogió aquel mal momento.

Qué mas te puedo decir Shejo? qué mas...?

.....Me olvidaba de algo, con toda seguridad sonreiras desde las brumas del misterio: tu hijita “shejita” la última que no conociste... tien en sus ojos esa picardía inocente, digna herencia tuya y cuando sonríe contamina de alegría a los que la rodean, así como tú, amigo noble y eterno que mas te puedo decir Shejo...? que mas te digo amigo.....

Te recuerda siempre tu atribulado amigo.....

Mauricio Carrión Marquez

Martes 5 de Octubre de 1982 — EL UNIVERSO — 7

CORREO DEL SUR

Por DR. HUGO GUILLERMO GONZALEZ

Homenaje Póstumo

Como homenaje póstumo a las víctimas del último accidente aviatorio de Aerolíneas "Cóndor" del miércoles primero de septiembre, la Cámara Nacional de Representantes, a pedido del diputado Pío Oswaldo Cueva Puertas, y con el respaldo de los legisladores de las provincias de Loja y Zamora Chinchipe, aprobó por unanimidad solicitar información al Consejo y la Dirección de Aviación Civil, sobre "la realidad aeroportuaria y del servicio aéreo en la frontera sur del país, con indicación de las medidas adoptadas, y de las que se sugieren para dotar a esa región de un servicio aéreo suficiente y seguro".

De la simple lectura del texto de la resolución, puede concluirse dos aspectos muy importantes. 1. El país es testigo de la suerte trágica que han corrido los aviones militares, como de las compañías comerciales, por la falta de una infraestructura aeroportuaria imprescindible, y 2. Al solicitar información sobre las medidas más adecuadas que garanticen un servicio aéreo suficiente y seguro, la propia Cámara de Representantes, está reconociendo tácitamente, que este actualmente no lo es, precisamente por la deficiencia operativa de nuestros aeropuertos, y la ausencia total de sistemas de ayuda para la aeronavegación, que tiene que realizarse con alto riesgo y peligrosidad.

Para tener una idea cabal de esta realidad aeroportuaria trágica y dolorosa pero, realidad al fin, basta retrotraer la historia, a partir de la década del 70, hasta el presente, y la cantidad de aviones siniestrados, y los centenares de víctimas que con ello se han producido, son la prueba incontrovertible de aquello que la Cámara de Representantes, aspira recién a ser informada.

Y los momentos azarosos, por no decir infamantes, que tuvimos que vivir con motivo de la chamusquina en la Cordillera del Cóndor el año pasado, en los que por la falta de capacidad operativa y de seguridad de aeropuertos como los de Cutimayo, Macará y Zumbá, constituyó el factor limitativo, para que la Fuerza Aérea Ecuatoriana

juegue un rol trascendente en el mencionado conflicto, si no en el aspecto combativo, por lo menos en lo que a logística se refiere. Como epílogo de aquello, se aprobó llevar a cabo el proyecto 43, en favor del Oriente y la frontera sur, y luego de una inspección sobre el terreno, la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes, comprobó que en 1981, aquel sólo se había cumplido en un 10%.

Por lo mismo, es menester no seguir diluyéndonos en informes y estudios de nuestra realidad; que la conocemos porque la vivimos sobre el terreno quienes la sufrimos; y por cierto, también la conocen quienes están obligados a encontrar los cauces de su solución, como el Consejo y la Dirección de Aviación Civil, en el caso de la infraestructura aeroportuaria de todo el sur de la Patria.

Como consecuencia de la tragedia del avión Caribú de Aerolíneas "Cóndor", el cantón Chinchipe se encuentra aislado, y la movilización de pasajeros y carga que desde hace 8 años lo hacia esta compañía merced a la pericia y audacia de su propulsor el capitán Sergio Romero, se verá forzada a volver a hacerse a milla desde Yaguarán, que discurra hacia Valladolid, oiro hasta Palanda, para llegar al terreno de Zumbá.

La integración vial de Zumbá al resto de la República, probablemente no se hará en la presente, por lo que el primer leño de la construcción de la carretera a Zumbá que requiere para alcanzar la zona, es el puente de Zumbá. Esto, como medida inmediata, que debe ser emprendida antes que las calendas, arrase nuestro como ciudad inmediata es preciso que la Dirección de Aviación Civil, la Fuerza Aérea Ecuatoriana, den los pasos necesarios para enlazar Zumbá al corazón de la República, en forma esporádica, por lo menos, a través de vuelos de emergencia, como a un servicio aéreo seguro, suficiente y eficiente, este será —antes que posiciones litigantes— el homenaje póstumo, a las 44 víctimas de la Cordillera de Sabánilla.

TURISMO Y AVIACIÓN

Homenaje a un gran patriota:

Aeropuerto de Zumba debe llamarse "Sergio Romero"

Oswaldo León M.,
especial para El Comercio

La Historia de la Aviación Civil Ecuatoriana se remonta a 1931 cuando se funda el Aeroclub del Ecuador bajo la dirección del Sr. Leonardo Jomayor Luna. Desde esa época, la Aviación Civil se nutre de la experiencia de los pilotos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, que poco a poco se van retirando de la institución para engrasar las filas de las pocas empresas aéreas que sirven al Ecuador.

Allá por 1940, el servicio aéreo estaba monopolizado por Panagra y Avianca que operaban con personal extranjero. Nuestras empresas competían en total desventaja y solamente el afán visionario de pilotos pioneros como Luis Arias G., Gonzalo Ruales, Cristóbal Drexel, Carlos de la Paz, los hermanos Parra, entre otros, logran cimentar las bases de lo que ahora es la Aviación Comercial en el Ecuador.

El ser aviador es un sacerdocio, una vocación y como toda profesión se parte de la premisa de la dedicación y afán de servicio el amor por la Aviación se ha transmitido de padres a hijos: de generación en generación. Y así, en el Ecuador, la Historia Aeronáutica se ha escrito por la duria labor de familias de pilotos, nombres como Arias (6), Ruales (5), Sandoval (4), León (7), Parra (5), Pérez (5), Barreño (4), Lara (3) que han luchado y lo siguen haciendo por el Ecuador.

Al igual que pilotos como Federico Engelmann y Guillermo Ibarra en el sur-oriente o Galo Arias G., Luis Yépez G., Víctor Ayala en el noroccidente; Carlos de la Paz, Eduardo González en la Fumigación; los Romero (4 hermanos) y 6 familiares pilotos han dedicado su vida a servir a zonas de la patria abandonadas a su suerte. Todos ellos —y muchos más— han dejado las comodidades de la gran ciudad y la seguridad de



Capitán Sergio Romero Witt.

las modernas aeronaves, aerovías y sistemas de navegación para cumplir con su sacerdocio al servicio de comunidades aisladas de nuestro Ecuador.

Sin embargo, de 34 aeropuertos que existen en el Ecuador, solamente 2 llevan el nombre de pilotos aviadores: el de la Base de la F.A.E. en Salinas, en honor de Cosme Renella y el de la población de El Coca, en memoria del Mgr. Oswaldo León Jarrín. Los demás han sido designados en memoria de ilustres próceres, distinguidos gobernantes o destacadas figuras políticas que poco o nada (salvo honrosas excepciones) tuvieron que ver con la Aviación Ecuatoriana.

Compartiendo la opinión del Sr. Angel F. Rojas —de que los Romero nacieron "con alas"—, es justo reiterar que fue Sergio Romero Witt (mi instructor y amigo) el que inculcó en sus hermanos y primos pilotos ese especial amor por la Aviación. Su fecunda trayectoria la inicia en el Aeroclub del Ecuador en 1962 cuando obtiene su licencia de piloto privado. Más tarde cumplió como maestro e instructor de muchísimos de los pilotos civiles que actualmente sirven en las líneas aéreas. Fue capitán de nave, instructor y jefe de operaciones de Saeta, San y Andes, y por sus especiales dotes y conocimientos fue

elegido presidente de la "Asociación de Aviadores Civiles Ecuatorianos", Adace.

Todo esto dejó "Chejo" Romero para cumplir su sueño y escribir la Historia, servir a la región de donde era oriundo. Así, venciendo todo género de dificultades formó "Aerocóndor" para volar a poblaciones o ciudades en donde casi no hay apoyo aeronáutico: Zumba, Loja, Klobamba, Tulcan y, junto a su hermano Pepe, iniciaron las operaciones.

El trabajar en zonas agrestes sin facilidades de navegación, volando en condiciones críticas fueron los factores para que su empresa tenga tres graves accidentes; pero "Chejo" Romero continuó su labor. Se trasladó, junto a su esposa e hijos, a una pequeña finca en La Toma para desde allí continuar su misión de servicio hasta que encontró la muerte en la Cordillera de Sabana, en cumplimiento de su deber y haciendo lo que más amaba.

¡La ruta está abierta! Sergio Romero Witt demostró que es factible, practicable, aun en las peores condiciones para la navegación aérea como está hoy, sin pistas de aterrizaje, sin ayudas desde tierra, sin comunicación radial confiable.

Mientras sus alumnos y amigos esperábamos a Sergio en Guayaquil para darle nuestra última despedida, es un pueblo humilde el que se agolpó y hace suya la memoria y el recuerdo de este aviador. Aún en vida se le declaró "Hijo Ilustre de Zumba" y su ayuntamiento le otorgó un homenaje a la memoria de los jóvenes que su sacrificio contribuyó a la gloria. María Auxiliadora de Calamayo, una hermosa y dotada mujer, se casó con él y quedó en el cementerio de la ciudad.

Faltará, argumentando que las autoridades ecuatorianas no han aligerado el proceso de designación de los aeropuertos, el nombre del "Chejo" Romero Witt.

A la Memoria del Cap. Sergio Romero Witt



Cap. SERGIO ROMERO WITT

Hemos esperado que la serenidad, en lo que es posible, retorne al espíritu de los atribulados deudos de quien en vida fuera el Sr. Cap. de Aviación Dn. Sergio Romero Witt, para expresar en nombre de la ciudadanía oreense el pesar que a todos nos embarga por el trágico fallecimiento de quien en vida fuera un ecuatoriano patriota, un aviador experimentado y

valiente, un hijo, esposo y padre de familia que honró su vida con ejecutorias de altas virtudes.

No sólo que las alas de la aviación se han enlutado. También el pueblo de El Oro lo está con la pérdida de este gran aviador, que como otros, cayó en el abismo de la eternidad en la fantasía de un vuelo que significaba una de las grandes que-
renelas de su existir.

Ante su tumba, ante el destino ineluctable, sólo podemos quienes hacemos el Primer Diario, Orepse, EL NACIONAL, rendir nuestro tributo de admiración a la memoria del Sr. Cap. Sergio Romero Witt y decirle a su esposa, la distinguida dama Sra. María Rosa Jarre de Romero, a sus tiernos hijos y a sus respetados padres, que somos solidarios con su dolor.

El Presidente de Gráficos Oreenses y el Director del Diario EL NACIONAL, depositan en la tumba del prematuramente fallecido Cap. Romero Witt, su oración de afecto, amistad y admiración.

CORREO

EL DIARIO DE TODOS

**SEGUNDA
SECCION**

Machala, Sábado 1º de Septiembre de 1990

CABALLERO DEL ESPACIO



En homenaje
póstumo al
Capitán de
Aviación Civil,
Sergio Romero
Witt, en el
Aniversario de su
trágico fallecimiento,
acaecido el 1º de
septiembre de
1982.

En tu alegre adolescencia fuiste:
¡Agullucho del cielo enamorado
donde sólo se aspira a lo infinito!
¡Paladín que devora las alturas
y juega con el viento y las distancias!

Dejaste de ser niño muy temprano:
Ya no eran para tí la bicicleta,
El bote con motor fuera de borda
o el caballo que sube las colinas;
el automóvil lo miraste siempre
como objeto que no da emociones.

Todo este juego abandonaste un día
para encauzar tu vida por la ruta
de una brillante estrella que ascendía.

¡Llegó la hora que marcó el destino,
cual un Hado fatídico y perverso
que te ofrece por meta un idealismo
y te proclama (como en viejos tiempos)
Caballero del espacio amplio y lejano..
quien busca, otea en el éter su camino
y desafía del cosmos el arcano!

Con tu espíritu noble y animoso
aceptaste aquel reto que, en el alba
te impulsaba a vivir una aventura,
en nueva ruta que mostrara al mundo
tus ansias de reinar sobre la altura!

¡Y al fin, viste cumplidos tus anhelos!
¡Tu vida consagraste enteramente
a enfrentar el peligro que en los cielos
desafiabas sereno a cada instante!

Y, al ascender rauda en tu máquina
por las cumbres brumosas de Los Andes,
despreciando a la muerte que envidiosa
en profundos abismos acechaba:

dejaste tras tu ruta una leyenda
y la serena comprensión nacida,
hacia los compatriotas de frontera
que pueblan esas tierras olvidadas.

Y sucedió lo inevitable, un día
de cruel recordación y de tristeza,
la Parca te agredió en forma alevosa
y allá, en esa montaña solitaria,
en lucha desigual, más siempre honrosa,
¡se proyectó tu nombre hacia la Historia!

N. Eduardo Aguilar R.
Zaruma, septiembre 1º de 1983

Avioneta Piper Aterrizó por Primera vez en Zaruma

El intrépido joven zarumeño Sergio Romero Witt, graduado de Piloto Civil en el Aéreo Club de Guayaquil, después de haber realizado dos vuelos de observación y reconocimiento del terreno, aterriza en forma admirable en el Campo Deportivo de la Escuela Salesiana de Zaruma, el día Martes 16 de los corrientes a las once de la mañana, en una avioneta Piper.

Le acompañó en el vuelo su amigo y también zarumeño el Sr. Dr. Manuel Ignacio Carrión Guzmán.

Para toda la población fué una verdadera sorpresa y a los pocos minutos del aterrizaje, el Campo Deportivo estaba invadido de un gran gentío: jóvenes, niños y viejos, en un desbordante entusiasmo. Esto no porque los zarumeños no han visto aterrizar un avión, sino porque este aterrizaje se lo conjetura como una verdadera hazaña de parte del joven Piloto Romero Witt y porque constituye para el Pueblo Zarumeño una de sus más acariciadas esperanzas de tener a corto tiempo un Campo de Aviación y con este acontecimiento justamente han despertado más fé y optimismo en que Zaruma lo más pronto contará con un Campo de Aviación.

El par de muchachos fueron objeto de muchas felicitaciones de sus amigos y conterráneos. El Sr. Presidente del I. Concejo y los Sres. Concejales estuvieron listos a Saludarlos.

A las cuatro de la tarde emprendió su viaje de regreso, habiendo descollado con toda facilidad.

Noticia publicada en el quincenario "El Criterio", que circulaba en Portovelo y Zaruma provincia de El Oro, de fecha 13 de abril del año 1963. Año 1 - N° 4, pág. 8.



***¡Hasta siempre Capitán ,
buen viento y buena mar;***



Alfonso M. Coronel Piña

Nace en la ciudad de Loja-Ecuador en el año 1947. Los estudios primarios los realiza en la escuela La Salle de los HH.CC, los secundarios en el Colegio Nacional Bernardo Valdivieso; y la educación superior en la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la Universidad Nacional de Loja, graduándose de Ingeniero Agrónomo en el año 1973. Cursa estudios de cuarto nivel en docencia, investigación, especialización en gestión y ciencias ambientales.



CAPITÁN SERGIO ERNESTO ROMERO WITT

Busto en piedra enviado a tallar por su padre y colocado en la hacienda “La Esperanza” ubicada en El Cambio provincia de El Oro, que fuera rescatado luego de un incendio por su hija María Rosa. Hoy se encuentra en la finca de Monterrey, su lugar debe ser otro, donde propios y extraños conozcan y reconozcan su aporte.

