



28 Abr 2018 – El Espectador

Por: Yohir Akerman

Las licencias de Uribe

El pasado domingo escribí una columna sobre las denuncias en 1982 del entonces gobernador de Antioquia, Iván Duque Escobar, padre del candidato presidencial Iván Duque Márquez, en contra de Álvaro Uribe Vélez por las licencias que otorgó como director de la Aeronáutica Civil a personas relacionadas con el narcotráfico.

El expresidente Uribe, como es usual, respondió en Twitter atacándome, llamándome mentiroso y diciendo que me equivoqué en las fechas. Pues bien, vamos a ser un poco más específicos en ese tema.

El 24 de marzo de 1980, el presidente Julio César Turbay Ayala nombró a Álvaro Uribe Vélez en la dirección del departamento de la Aeronáutica Civil. Quienes no conocían bien al joven funcionario pensaron que permanecería muy pocos días en el cargo. “O lo matan o se lo comen vivo”, era el comentario en los círculos políticos en Bogotá. (Ver [El señor de las sombras de Joseph Contreras](#)).

Eso debido a que su antecesor en el cargo, Fernando Uribe Senior, fue asesinado por no ceder ante las presiones del Cartel de Medellín para conceder matrículas para sus aeronaves, licencias para rutas específicas y aprobación de pistas en haciendas privadas.

Se equivocaron. Uribe Vélez, a sus 29 añitos, logró terminar su mandato el 7 de agosto de 1982, durando 28 meses en la dirección del departamento sin sufrir un rasguño. (Ver [Foto en la Aerocivil](#)).

Pero, oh, sorpresa.

Como dije en mi columna anterior, un año después del retiro de Uribe Vélez de la Aeronáutica Civil, en septiembre de 1983, el Consejo Nacional de Estupefacientes, presidido por el ministro de Justicia, Rodrigo Lara Bonilla, ordenó a la institución “suspender los vuelos de naves de narcotraficantes” y derogar cientos de licencias, señalando que en el pasado esa entidad había adolecido de una actitud pasiva y negligente por parte de su director.

Vaya, vaya, vaya.

Pues bien, el 8 de septiembre de 1983 el diario *El Tiempo* publicó que el ministro Lara Bonilla había desarrollado un debate en la Cámara de Representantes, en el que dijo que, gracias a la débil labor de la Aerocivil, personas como Pablo Escobar Gaviria poseían tres hangares en el aeropuerto de Medellín y una flotilla de aviones para transportar exclusivamente droga. Lastimosamente esas palabras fueron la sentencia de muerte de Lara Bonilla.

Pero volvamos a las licencias. El periódico *El Colombiano* publicó el 9 de septiembre de ese año que con la medida se estaba suspendiendo la operación de 57 aviones de narcotraficantes. Aunque las naves estaban registradas a nombres de otras personas, en realidad eran de propiedad de Carlos Lehder, Pablo Escobar y Fabio Ochoa. (Ver [Suspenden operación de 57 aviones](#)). Pero seamos más específicos.

El día siguiente *El Colombiano* publicó una lista de implicados en donde figuran testaferreros como Elizabeth Lehder Rivas, hermana de Carlos Lehder, con dos modernos aviones tipo Aerocomander con las matrículas HK-2551 y HK-2282, que operaban desde cuatro bases en el Caribe. (Ver [Divulgan lista](#)).

También apareció el señor Justo Pastor Rodríguez Gacha, hermano de José Gonzalo Rodríguez Gacha alias *el Mexicano*, con cinco aeronaves; y su primo Alfonso Ramón Rodríguez Muñoz con tres aviones, todas en uso por *el Mexicano* para el transporte de droga.

Pero se pone más interesante.

La matrícula HK-2967, a nombre del señor Juan Gonzalo Ángel, es de interés ya que este es el hermano de Luis Guillermo Ángel mejor conocido como “Guillo” Ángel, uno de los 12 narcotraficantes que fueron indultados en 1993 a cambio de su colaboración con la justicia en el desmantelamiento del Cartel de Medellín. (Ver [HK-2967](#)).

Guillo Ángel está relacionado con la empresa Helicargo, dueña del helicóptero Bell 2006 B donde murió el empresario Pedro Juan Moreno Villa. Fuera de eso, Helicargo fue la empresa escogida años más tarde por el entonces presidente Uribe Vélez para transportar en sus helicópteros a los paramilitares que se desmovilizaron en la zona de Ralito. (Ver [La compañía](#)). Su hermano, el señor Juan Gonzalo Ángel, dueño de la aeronave con matrícula HK-2967 que apareció en *El Colombiano* en 1983, fue, además, invitado al matrimonio de uno de los hijos del ahora senador Uribe Vélez.

Todo queda en familia.

Pero ahí no para. En el listado de aviones relacionados con narcotráfico publicado por *El Colombiano* ese 10 de septiembre de 1983 también se encuentra el nombre de Luis Carlos Molina Yepes relacionado con la matrícula HK-2487. (Ver [HK-2487](#)).

Recordemos que el señor Molina Yepes era uno de los socios principales de una empresa llamada Grupo de Finanzas, Inversiones, Mercadeo, Servicios y Asesorías, Firme S. A. que después modificó su nombre a Comfirmesa S.A. (Ver [Sociedad Notaría 14](#)).

Como conté en una columna en el 2014, según los documentos de Cámara de Comercio de la empresa, Molina Yepes controlaba la compañía, pero en esa empresa también figuró de socio el señor Carlos Alberto Gaviria, hermano del hoy senador José Obdulio Gaviria y primo hermano de Pablo Escobar Gaviria. (Ver [Hermano de José Obdulio Gaviria](#)).

Un negocio familiar.

Los documentos oficiales de la empresa también muestran que el senador Uribe Vélez fue nombrado en la Junta Directiva de Comfirmesa S.A. durante 1983, un año después de su paso por la Aerocivil. (Ver [Nombramiento de Junta Directiva](#)).

En defensa a esta acusación, el senador Uribe publicó una carta con fecha del 3 de mayo de 1983 en donde rechaza su nombramiento a esa Junta Directiva, lastimando esto sobre todo por la “vieja amistad que los une, y reiterando la expresión de amistad y aprecio”. (Ver [Carta de Uribe](#)).

Amistad y aprecio.

Poco tiempo después de esa carta se comprobó que Comfirmesa S.A. se dedicaba al lavado de dinero, información que fue corroborada años más tarde por, nada más y nada menos, Jhon Jairo Velásquez, alias *Popeye*, quien estableció que en esa firma se cambiaban los cheques del Cartel de Medellín.

Pero se pone más complejo. Molina Yépes fue detenido en 1988, luego de que se estableciera que él fue la persona que controlaba la cuenta corriente 005-21826-8 del Banco de Crédito y Comercio de la cual salió el cheque con el que se pagaron los sicarios del magnicidio del director de **El Espectador**, don Guillermo Cano.

Qué amigos los que aprecia el senador Uribe en sus cartas.

Ahora bien, volvamos a las matrículas que fueron canceladas un año después de su salida de la Aerocivil. Aunque entre las naves que se pusieron en tierra figuraron 30 de los Ochoa, diez de Pablo Escobar, diez de Gonzalo Rodríguez Gacha y cuatro de Carlos Lehder Rivas, eso fue

una pequeña parte de la gran flota aérea que tenían los narcotraficantes de Medellín. (Ver [Foto de Santiago Uribe Vélez con los Ochoa posterior a la muerte de Lara Bonilla](#)).

Además, con esa medida no se tocaron las pistas y en eso hay que recordar las palabras que el 29 de julio de 2016 concedió en una entrevista uno de los mayores defensores actuales del uribismo: *Popeye*.

El sicario más temible del Cartel de Medellín dijo, muy asustado y nervioso, que Uribe Vélez, como director de la Aerocivil, le concedió el permiso a Pablo Escobar para la pista de aterrizaje de la famosa Hacienda Nápoles, sabiendo que era para transportar droga.

“Pero yo realmente en el tema de Álvaro Uribe Vélez no quiero extenderme más por lo que estoy aquí en la ciudad. Álvaro Uribe Vélez es el dueño de esta ciudad. No quiero tan de frente... Dejémoslo para la historia y ya llegará el tiempo en que haya que contarle y se contará”. (Ver [Popeye: Uribe autorizaba las pistas](#)).

Esperemos que el mayor sicario de la historia de Colombia un día supere ese miedo y cuente lo que tiene que contar. Por ahora lo que ha dicho es suficiente para entender la estrecha relación que tuvieron la Aerocivil dirigida por Uribe Vélez y la mafia en esos años de auge del narcotráfico.

[@yohirakerman](#)

akermancolumnista@gmail.com