



Vuelo de un Junkers F-13 sobre Barranquilla.

Foto: Avianca.

## Vida, pasión y muerte de Scadta

### Origen y desarrollo de la aviación en Colombia

**Bernardo Parra Restrepo<sup>1</sup>**

#### Introducción

Colombia fue el primer país en América y el segundo en el mundo, después de Holanda, que inició la aviación comercial: hasta la década de los años treinta, la presencia de aeronaves colombianas en los cielos era casi única. En los Estados Unidos sólo diez años después se aventuraron a crear empresas comerciales de aviación.

En este artículo se presentan episodios desconocidos por el común de la gente. La mayoría ignora, por ejemplo, que un empresario antioqueño financió talleres en Francia y Estados Unidos para producir deslizadores acuáticos con el propósito de convertir

los ríos en autopistas para facilitar el transporte de pasajeros y fundó la primera empresa de aviación en Colombia. Igualmente se desconoce la dispersa información sobre los pioneros de la aviación que construyeron los primeros peldaños para que el país entrara al mundo moderno y diera el salto de la mula al avión.

En 1919 surgió en Barranquilla una empresa, Scadta, la cual funcionó exitosamente con la colaboración del Estado hasta 1940, y sus pilotos alemanes y los pilotos de la Fuerza Aérea Colombiana, desempeñaron un papel muy importante en el episodio que se conoce como la guerra con el Perú en 1932, en donde se realizó el primer ataque aéreo sobre posiciones enemigas en el puerto Tarapacá tomado por tropas peruanas.

A partir de 1940 Scadta desapareció como razón social, el personal alemán fue desvinculado de la empresa y sus actividades comerciales fueron continuadas con el nuevo nombre de Aerovías Nacionales de Colombia, Avianca.

1. Profesor Asociado, Departamento de Gestión Empresarial, Facultad De Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Colombia.

## Los pioneros de la aviación colombiana

La génesis de la aviación comercial en Colombia tiene un nexo con Europa. La conexión se estableció por accidente, el 11 de diciembre de 1906 cuando el ingeniero brasileño Santos Dumont intentó volar un aparato más pesado que el aire. Entre la muchedumbre que se congregó para verlo en el campo La Bagatelle en el Bois de Boulogne, se encontraba un antioqueño, Gonzalo Mejía Trujillo, quien más tarde desempeñaría un papel importante en el proceso de creación de las empresas que estimularon a nacionales y extranjeros para arriesgar sus capitales en este naciente negocio<sup>2</sup>.

Durante el acontecimiento Gonzalo Mejía conoció a Louis Blériot<sup>3</sup>, un ingeniero francés con quien más tarde establecería relaciones empresariales. En su viaje de regreso desde Europa, el barco de vapor que conducía a Mejía por el río Magdalena de Barranquilla a Puerto Berrio encalló en un banco de arena; el verano había hecho bajar las aguas de esta arteria fluvial, y durante quince días estuvieron expuestos los pasajeros al ataque de los mosquitos, al calor insoportable, la mala alimentación y el agua de mala calidad, que amenazaron su salud; afectado por la fiebre debió soportar luego, en Medellín, una larga convalecencia<sup>4</sup>.

En su recuperación abordó la lectura de algunos temas de aviación, entre ellos uno que decía que Maurice Voisin pensaba transformar los aeroplanos en aparatos que harían utilizables los ríos como pistas de vuelo, a partir del cambio de las ruedas por patines flotadores; esta idea le sugirió a Gonzalo Mejía otra, la de construir un aparato que flotara sobre la superficie del agua y aprovechara la fuerza propulsora para ganar mayor velocidad y disminuir el tiempo de recorrido para cruzar largas distancias<sup>5</sup>.

En 1912 Gonzalo Mejía escribió a Louis Blériot, a quien había conocido tres años antes, una carta en la que le sugería:

Usted planee, estudie, construya, experimente. Yo tengo el dinero para todo eso, si resulta algo bueno, comercial, práctico, que produzca dinero, partimos mitad y mitad. Si a la postre no salimos con nada, usted habría perdido su tiempo, yo mi dinero, mi ilusión y mi esperanza<sup>6</sup>.

Por propuesta suya, adelantó algunos ensayos para producir un prototipo de deslizador acuático. Después de haber fracasado con las dos primeras versiones, se dio origen al *Pnydre No. 3*, un deslizador que pudo transportar a cuatro personas a una velocidad de 75 kilómetros por hora sobre el río Sena en 1913.

Con los deslizadores pensaba Gonzalo Mejía revolucionar el transporte por el río Magdalena: por ese entonces los barcos a vapor tardaban entre 10 y 12 días para ir de Puerto Berrio a Barranquilla, tiempo precioso que necesitaban los comerciantes antioqueños empeñados en agilizar las operaciones comerciales que implicaban la salida de los productos nacionales y la entrada de las mercancías extranjeras. Con esta idea volvió a Colombia para obtener ayuda del gobierno nacional, pero fracasó en su intento, y regresó luego a Europa a continuar los ensayos para producir un deslizador más grande. Se relacionó entonces con otro pionero de la aviación, el Conde de Lambert, quien había intentado cruzar el Canal de la Mancha, y además tenía un taller en el que construía aviones y otras máquinas.

En Europa, Mejía se dedicó a hacer negocios, uno de ellos con el gobierno ruso, para venderle 200 motores de marca Maybagh; fracasó, debido a la quiebra de la empresa productora, y como ésta no devolvió los anticipos a los rusos, se complicó su presencia en el viejo continente.

Entonces el grupo de ingenieros debió trasladarse a los Estados Unidos, y en Nueva York, bajo las órdenes de Pierre de la Chapelle, se construyeron deslizadores parecidos a los *Pnydre* que tuvieron gran éxito comercial sobre el río Hudson. Al mismo tiempo adelantaron la construcción de deslizadores aún más grandes. El primero, llamado *Yolanda I* que se hundió, pero el *Yolanda II* funcionó muy bien y fue capaz de

2. Héctor Mejía Restrepo, *Don Gonzalo Mejía, 50 años de Antioquia*, El Sello Editores, Bogotá, 1984, pp. 56-70.  
3. En la fábrica de Blériot, luego se producirían para el gobierno francés y de otros países aliados, durante la Primera Guerra Mundial, cerca de 10.000 aeroplanos.

4. Rafael Gómez Picón, *Magdalena río de Colombia*, Biblioteca Colombiana de Cultura, colección de autores nacionales, sexta edición actualizada, Bogotá, Colombia, 1973, p. 371.  
5. *Op. cit.*, p. 372.  
6. Héctor Mejía Restrepo, *Op. cit.*, pp. 56-70.



transportar 11 pasajeros y el conductor a una velocidad de 64 km/h. Este invento permitió a Mejía presentarse en el Segundo Congreso Científico Panamericano en 1915, al lado de los principales oradores que fueron los hermanos Wright, Santos Dumont, Graham Bell<sup>7</sup>.

El *Yolanda II* se trajo al río Magdalena, y en los viajes de ensayo el deslizador empleó 18 horas entre Puerto Berrió y Barranquilla, tiempo comparativamente inferior a las casi dos semanas en barco a vapor; Mejía organizó entonces un negocio llamado Compañía Colombiana de Hidroaviones Mejía para movilizar correos y pasajeros, pero el deslizador, en las condiciones del trópico, no dio los resultados que se esperaban, y la empresa fracasó porque la máquina se varó en las cercanías de Gamarra cuando efectuaba su viaje inaugural y fue difícil lograr la cooperación de nuevos inversionistas.

Tercamente, el empresario paisa no cejó en su empeño. De regreso a los Estados Unidos y en su conexión con el ingeniero Albert Hickman, hizo construir el *Sea-Sled* que bautizaron *Luz*; a la ceremonia asistió el embajador colombiano en Washington, Enrique Olaya Herrera; los noticieros de los teatros exhibían el deslizador que realizó con éxito viajes de turismo por el río Hudson<sup>8</sup>.

La compañía de deslizadores acuáticos produjo en Cincinnati nuevos modelos llamados *Luz* y *Luz II*. El deslizador *Luz II* fue traído a Colombia y realizó va-

rios viajes entre Barranquilla y Girardot, pasando por los rápidos de Honda sin ningún inconveniente.

Diez horas utilizaba desde el primero de aquellos puertos hasta Barrancabermeja, en donde pernoctaba, y diez desde allí a Girardot. La circunstancia de no poseer sino un solo vehículo y la dificultad de proveerse de gasolina pusieron en evidencia que el servicio no resultaba comercial y entonces tuvo que ser reducido, primero entre Honda y Girardot, y después desde este Puerto Berrió y Beltrán<sup>9</sup>.

Entre 1921 y 1925 se transportaron pasajeros por el río Magdalena desde Puerto Berrió a Barranquilla y viceversa, en un viaje de menos de dos días de duración, pero los vuelos de Scadta entre Barranquilla y Girardot a partir de 1921 dieron punto final al proyecto<sup>10</sup>.

## Las primeras empresas de aviación

### a) Antecedentes

A diferencia del caso clásico, el desarrollo del capitalismo en Colombia no esperó el cambio lento de la tecnología, sino que ésta la encontró disponible en el mercado internacional. La industria colombiana halló en el mercado mundial la tecnología más avanzada y por ello pudo dar saltos en su desarrollo económico sin tener que atravesar por las sucesivas fases a las que se vio obligada la economía de los países de Europa y América del Norte.

En el desarrollo de la aviación comercial en Colombia vamos a encontrar involucrados a capitalistas nacionales radicados en dos ciudades importantes, Medellín y Barranquilla, y en ambas ciudades, por la misma época, apenas distanciadas por escasos tres meses, surgieron las primeras empresas de transporte aéreo del mundo, ya que sólo con algunos meses de diferencia, otro país, Holanda, se adelantaría con la fundación de la KLM.

A finales del siglo pasado y a comienzos del presente, en Antioquia se presentó un proceso de desarrollo económico caracterizado, según Salomón Kalmanovitz:

por la presencia de numerosas unidades de producción (minerías y campesinas) dotadas de intensas vinculaciones mercantiles, al lado de haciendas con aparcería o

7. Héctor Mejía Restrepo, *Op. cit.*, pp. 56-70.

8. Rafael Gómez Picón, p. 374.

9. *Ibid.*

10. *Ibid.*

ganaderías manejadas a jornal. Dentro de estas unidades de producción cada persona podía irse de su casa o de la hacienda (si era aparcerero), abrir nuevas tierras y mazamorrear oro, y disfrutaba de plena libertad para vender, comprar, titular, hacer negocios y arrear. Además no le tenía aversión al trabajo físico, así el individuo fuera de la alta alcurmia, o sea cada cual estaba dotado de plena *autodeterminación*<sup>11</sup>.

El paso de las pequeñas producciones artesanales a unidades fabriles pequeñas, a empresas manufactureras y a la industria mecanizada moderna, fue relativamente más rápido que en el caso clásico:

Aquellas cambiaron de dueño e importaron maquinaria moderna estableciendo la jerarquía típica de administradores, trabajadores calificados y no calificados. Al parecer tal transición de la semiartesania a la gran industria supuso por lo general una sustitución de propietarios: el artesano o el técnico vendía o se asociaba con un comerciante importador, quien reunía suficientes recursos de capital y contactos externos para organizar un taller. Más frecuentemente quizá fue el caso del exportador que contaba ya con una red de distribución comercial y que pasó de intermediario a productor<sup>12</sup>.

Sin embargo, el desarrollo industrial era todavía muy incipiente y antes de 1900 sólo existían 218 empresas manufactureras<sup>13</sup>.

Veamos algunos ejemplos que ilustran por qué Medellín se fue constituyendo en un polo de desarrollo. Primero el caso de Alejandro Echavarría, a quien encontramos luego involucrado en el desarrollo de la aviación comercial. Este empresario fue primero importador de telas y trillador de café, trajo en 1908 cuatro máquinas de tejer, que eran manejadas por doce operarios en la parte posterior de la trilladora, después adquirió otras pequeñas unidades semiartesanales que concentró con las anteriores para dar origen a Coltejer. Pedro Nel Ospina, miembro de una familia de terratenientes cafeteros y ganaderos modernos, se asoció con algunos importadores de telas para iniciar a comienzos de 1906, con 102 telares traídos desde Inglaterra, la empresa Fabricato<sup>14</sup>.

El otro polo de desarrollo estaba sentado en la Costa Atlántica en Barranquilla y Cartagena; en estas

ciudades se concentraba el flujo de las transacciones comerciales de Colombia con el exterior; las exportaciones de café y las importaciones de todo género de mercancías procedentes del exterior.

Aquí se habían establecido algunas inversiones extranjeras en plantaciones de banano, y en explotaciones de madera y ganado, existía una población flotante bastante considerable, en estas ciudades se había concentrado un pequeño núcleo de inmigrantes sirio-libaneses, judíos del este europeo, alemanes e italianos que montaron negocios de comercio y varias industrias. En 1906 una compañía europea producía ladrillos de arena y cal con maquinaria alemana, en la misma época había fabricantes de azulejos y tejidos de algodón, de harinas, maderas, calzado, velas, jabones, agua mineral, cerveza y hielo. La mayoría eran empresas pequeñas...<sup>15</sup>

En 1912 la industria barranquillera era liderada por Tejidos Obregón, que contaba con 200 telares ingleses de último modelo movidos por energía eléctrica; sus trabajadores eran mujeres y niños, otra fábrica de medias y ropa interior provista con maquinaria alemana podía vender sus productos a un precio 60% más bajo que los productos importados<sup>16</sup>.

Cartagena disfrutaba también de un relativo dinamismo industrial; se había instalado allí la Cervecería Bolívar, una de las más grandes de su tiempo, una fábrica de zapatos que utilizaba maquinaria norteamericana e importaba cueros finos, podía vender sus mercancías a un precio 15% inferior al de zapatos importados<sup>17</sup>.

Bogotá se venía constituyendo también desde finales del siglo pasado en otro polo de desarrollo industrial; desde 1891 un inmigrante alemán, Leo Kopp, fundó la Cervecería Bavaria, que al iniciar sus operaciones contaba con 80 obreros y podía producir 6.000 litros diarios. Para 1897 este mismo empresario funda la compañía Fenicia, dedicada a la producción de envases de vidrio. Para 1912 existían dos fabricas de tejidos de lana y algodón de baja calidad destinados al consumo popular. La fábrica de Cementos Samper opera a plena capacidad, hay una fábrica de baldosas y cisternas, existen también fábricas de gaseosas y de chocolate con las últimas técnicas desde el punto de vista inglés<sup>18</sup>.

11. Salomón Kalmanovitz, *Economía y Nación, Una breve historia de Colombia*, Coedición Cinep, UN, Siglo Veintiuno editores, Medellín 1985, p. 238.

12. *Op. Cit.*, p. 239.

13. Jesús A. Bejarano, "La economía", En: *Manual de historia de Colombia*, 1ª edición, Instituto Colombiano de Cultura, 1978-1980, p. 50.

14. *Op. cit.*, pp. 239-240.

15. Salomón Kalmanovitz, *Op. cit.*, p. 241-242.

16. *Ibid.*

17. *Ibid.*

18. *Ibid.*

En 1918 el censo de población registró 5.857.000 habitantes. El auge del cultivo del café estimuló las exportaciones, en 1921 se vendieron en el exterior dos millones de sacos por 42 millones de pesos cuando en 1915 se habían vendido un millón por \$16'250.000 pesos. El café desde 1918 ya se había constituido en el principal producto de exportación y proporcionaba 50% de las divisas<sup>19</sup>.

En 1918 se recaudaron rentas por la suma de 12 millones de pesos, las cuales se elevaron a 29 en 1920; pero la crisis de la posguerra hace bajar nuevamente las rentas nacionales a 19 millones de pesos en 1921 y a cerca de 21 en 1922, en tanto que la balanza comercial exhibía un déficit de 42 millones de pesos en 1920<sup>20</sup>. Según Bejarano, entre 1900 y 1920 se crearon en el país 725 nuevas empresas manufactureras<sup>21</sup>.

Fue la presencia del café lo que permitió que durante el siglo XIX los ferrocarriles pudieran establecerse de manera rentable. Pero el avance fue demasiado lento, para 1915 se habían construido algo menos de 2.200 kilómetros (incluyendo el ferrocarril de Panamá) de los cuales 1.802 estaban en uso<sup>22</sup>.

En 1922 la cifra de kilómetros en uso había ascendido a 1.571, de los cuales se utilizaban 1.382 en el transporte del café. En los ferrocarriles de Antioquia, Girardot y Barranquilla la carga transportada era en más de 70%, café<sup>23</sup>.

## b) Los hombres voladores

El deseo de remontar los aires y cruzar las distancias como las aves nació bien temprano en nuestro país. Según Gómez Picón, fueron los bogotanos Costello y Edmundo Ramos quienes importaron el primer avión, que debía ser piloteado por Paul Miltgen. El aparato era un monoplano francés de marca Blériot, impulsado por un motor de cincuenta caballos, cuya falta de potencia contribuyó a que fuera transformado en un biplano; desafortunadamente jamás pudo remontar el

vuelo pero rodó velozmente por las sabanas cundiboyacenses<sup>24</sup>.

A finales del 1912 vino a Colombia un canadiense llamado John Smith, con un avión desarmado en cajas de madera; era un biplano de marca Wrigth, realizó vuelos de espectáculo en algunas ciudades, primero en Barranquilla, acompañado de Arturo Castro Porrati, primer pasajero que voló en Colombia<sup>25</sup>. Luego, en enero de 1913, anunció su presentación en Medellín, voló sobre el departamento de Antioquia hasta un lugar llamado La Aguacatala, en El Poblado, cercanías de la capital antioqueña. En ese mismo año un piloto francés de apellido Caudron voló en un aparato semejante<sup>26</sup>.

En junio de 1919 llegó a Barranquilla el piloto norteamericano Knox-Martin, con un avión que los señores Ulpiano Valenzuela y Carlos Obregón miembros del Club Colombiano de Aviación, compraron a la empresa norteamericana Curtiss; éste era un biplano de madera y tela llamado *Jenny* que fue rebautizado *Bolívar* e hizo su primer vuelo entre esta ciudad y Puerto Colombia. Luego fue transportado en piezas a Honda y el 19 de agosto de 1919 realizó un primer vuelo histórico a Bogotá empleando una hora; para hacer el mismo viaje a lomo de mula, se empleaban entre 16 y 18 horas. Los dueños del avión eran niños ricos que no pensaron en constituir ninguna empresa comercial. Knox-Martin fue quien realizó el primer transporte de correo estampillado desde Barranquilla hasta Puerto Colombia; sobre aquella ciudad realizó escalofriantes pruebas como la de hacer el primer *looping the loop* (dar vueltas en forma de rizo) y pasar en inclinación vertical por entre las torres de la iglesia de San Nicolás<sup>27</sup>. Voló desde Girardot a Bogotá, allí transportó pasajeros en vuelos de turismo a un precio de 200 pesos<sup>28</sup>. Voló sobre Girardot, Peñalisa, Espinal, llevando como compañía a la señora Ángela Moure de Alford, la primera mujer colombiana que se atrevió a cruzar los aires de su patria<sup>29</sup>.

El 26 de diciembre de 1919 por medio de la Ley 126 se creó la *Fuerza Aérea Colombiana, FAC*, sin

19. Darío Mesa, "La vida política después de Panamá", en *Manual de Historia de Colombia*, tomo III, p. 169.

20. *Ibid.*

21. Jesús A. Bejarano, *La economía*, en *Manual de historia de Colombia*, Tomo III, p. 50.

22. *Op. cit.*, p. 35.

23. *Ibid.*, p. 36.

24. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 414.

25. *Ibid.*

26. *Ibid.*

27. *Ibid.*, p. 415.

28. Francisco Posada, *Colombia, violencia y subdesarrollo*, edit. N.N, p. 79.

29. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 415.

aviones pero con el personal que en 1916 fue a estudiar aviación al exterior durante el gobierno de José Vicente Concha, cuando se creó la Escuela Militar de Aviación.

El primer colombiano que piloteó un avión fue el antioqueño Francisco González, quien en 1919 hizo rugir los cielos de Medellín, Cartago y Manizales; fue también el primer colombiano accidentado volando un aparato más liviano que el aire, episodio que le costó una pierna<sup>30</sup>.

### c) Las primeras empresas

Cuando en los Estados Unidos se despertó el interés por explotar la aviación comercial, ya Colombia le llevaba 10 años de delantera<sup>31</sup>.

*Yo conozco, Yo conozco  
Yo conozco el hidroavión;  
Es una máquina que gira  
Sin ninguna detención  
En el agua ej un peje... ¡pá nadá!  
En el aire ej una ave... ¡pá volá  
Yo conozco, Yo conozco  
Yo conozco el hidroavión  
Y he presenciado su salida  
Tiene una aguja muy fina  
Con que maneja el motor  
¡p'a que nadie m'eché cuento!  
Ej un aparato nuevo,  
ej un aparato nuevo  
de mucho movimiento.  
En el agua ej un peje... ¡pá nadá!  
En el aire ej una ave... ¡pá volá!*

30. Alirio Gómez Picón, *Ibid.*

31. Robert C. Booth, experto en transporte aéreo especializado en el área latinoamericana, dijo en la Asamblea General de la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales de Colombia (Alaico) en 1993: "Cuando en Estados Unidos recién empiezan a pensar que el avión puede ser un vehículo para transportar pasajeros y carga, además de correo, nosotros en esta parte del mundo ya lo estábamos haciendo desde una década atrás: en Colombia en 1919 con la fundación de Scadta, la precursora de Avianca, en el Perú, con el servicio de la Fuerza Aérea Naval en 1925, en Brasil y en otros países". Jorge Arias Manrique, "A vuelo de pájaro", *El Tiempo*, diciembre 4 de 1994, p. 1, sección C.



*Junkers F-13, Bogotá, en el aeródromo de Techo después de su primera reparación en 1922.*

Una gran parte de la zona económica más activa –la región cafetera y las regiones industriales de Cundinamarca, Antioquia y Caldas– del país posee un territorio muy quebrado, y el colombiano ha debido vencer cerca de 300.000 kilómetros cuadrados de terrenos montañosos (circunstancia que contribuyó de manera notable al desarrollo de la aviación...)<sup>32</sup>

El hecho concreto es el de que nuestro país fue uno de los primeros en aprovechar los adelantos conseguidos por la aviación durante la gran guerra y utilizarlos de manera pacífica en el servicio de las necesidades nacionales<sup>33</sup>.

La primera actividad de importancia que impulsó el progreso de las comunicaciones aéreas en el país fue la fundación del Club Colombiano de Aviación, en 1914. Sus impulsores, "distinguidos caballeros", hombres de empresa e intelectuales, se percataron de la importancia de este nuevo medio de transporte en una nación de geografía accidentada. Entre ellos se contaron Alfonso López Pumarejo, quien ya se perfilaba como dirigente de la burguesía nacionalista; Luis Eduardo Nieto Caballero, junto con Luis Cano, figura destacada del periodismo democrático en la primera mitad del siglo actual y Carlos Cuervo Márquez, hombre de ciencia y etnólogo. El esfuerzo del Club Colombiano se dirigió en especial a convencer a los poderes públicos de la urgencia de estimular la aviación. Como coronación de estas labores se aprobó en el Congreso Nacional la Ley 15 de 1916 cuyas disposiciones

32. Francisco Posada, *Colombia: violencia y subdesarrollo*, editorial NN, p. 79.

33. José Ignacio Forero, *Historia de la Aviación Colombiana*, Bogotá, 1964, p. 17.

estimularon los pasos iniciales del novedoso medio de transporte<sup>34</sup>.

La aviación copiaba el mismo esquema de comunicaciones a que venía acostumbrado el país, conjuntamente con los ferrocarriles y el Río Magdalena, y adaptado a los requerimientos de la exportación<sup>35</sup>.

## La Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCDNA

El salto de la mula al avión se debió a la ausencia de caminos carretables, gran preocupación de los viajeros extranjeros que se atrevieron a transitar por los distintos parajes de nuestro territorio en el siglo pasado. Las razones por las cuales las primeras rutas aéreas se establecieron a lo largo de los ríos colombianos tienen que ver con el hecho de que la geografía colombiana es muy montañosa, aunque no escaseaban lugares que pudieran habilitarse como aeródromos en las cercanías de las principales ciudades; además, el tipo de aviones sólo estaban capacitados para acuatizar y ello también proporcionaba alguna confianza a los pasajeros.

El 26 de septiembre de 1919, transcurrido un mes del vuelo hecho por Knox Martin de Honda a Bogotá, se constituyó en Medellín la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCDNA, cuyo fin fue establecer vuelos comerciales regulares para transportar correos y pasajeros entre Puerto Berrio y Honda y posteriormente conectar a Medellín con Bogotá.

Se compraron aviones franceses del tipo Farman-F40, de alas dobles, construidos de madera y lona, que habían sido empleados por Francia en la Primera Guerra Mundial y el 15 de febrero de 1920 se hizo el primer vuelo inaugural entre Cartagena y Barranquilla.

Los principales socios de la CCDNA fueron tres familias: la de Alejandro Echavarría con 40%, la familia Vásquez con 35%, la de Gonzalo Mejía con 14%; otros accionistas menores tenían el 11% restante<sup>36</sup>. La idea fue traída por Guillermo Echavarría, hijo de Alejandro Echavarría (fundador de Coltejer), ya que un representante de la fábrica Farman le presentó un catálogo de aviones y le sugirió la idea de formar el capital social para adquirirlos. Entusiasmado, Mejía gestionó ante el presidente Marco Fidel Suárez el pri-

mer contrato para transporte de correo aéreo que firmó el gobierno colombiano.

La compañía realizó muchos vuelos regulares entre estas dos ciudades, transportó correos y pasajeros e imprimió sellos con los aviones de la compañía como motivos con colores verde, rojo y marrón<sup>37</sup>.

Desgraciadamente, una tras otra las aeronaves se fueron accidentando: el Cartagena primero, y con él se presentó la primera víctima de la aviación colombiana, el francés Jacques Jourdanet, quien lo piloteaba el 29 de abril de 1920, en un vuelo rutinario para turistas que se hacía a un precio de \$50 pesos por cabeza; cuando había remontado el aire a una altura de 50 metros, el avión fue azotado por un fuerte viento precipitándose a tierra; el piloto murió, pero los dos pasajeros se salvaron: una señora antioqueña y un niño de doce años. Luego el Santa Marta, en el cual murieron el piloto Fratoni y un pasajero<sup>38</sup>.

Otro Farman, el *Medellin*, tuvo también mala fortuna, pues fue desamarrado por una tormenta en Puerto Berrio y se destruyó contra el río Magdalena.

El último, llamado *Goliath*, fue llevado de Cartagena a Medellín pasando por Montería y Cáceres; era de dos motores, con capacidad para 14 pasajeros y fue piloteado por Ferruccio Guicciardi, realizó vuelos de recreo alrededor de la ciudad y al poco tiempo se averió de manera definitiva. A finales de 1920 se liquidó la empresa<sup>39</sup>.

Más tarde el piloto Guicciardi conduciría una avioneta bautizada *El Telégrafo*, entre Cali y Pasto en dos horas y veintiocho minutos<sup>40</sup>.

El 5 de diciembre de 1919 se instaló en Barranquilla el servicio comercial aéreo que fue el primero en Hispanoamérica y el segundo en el mundo después de Holanda. En el avión *Cartagena* piloteado por René Bazin se transportó en un viaje de una hora entre Barranquilla y Cartagena a dos pasajeros y el primer saco con seiscientas cartas de correo aéreo estampillado, que ostentaba la leyenda Compañía Colombiana de Navegación Aérea y cuyo porte fue de 10 centavos<sup>41</sup>.

34. Francisco Posada, *Op. cit.*, pp. 79-80.

35. Francisco Posada, *Op. Cit.*, p. 81.

36. Héctor Mejía Restrepo, *Op. cit.*, p. 55.

37. La segunda edición de estas estampillas presentó un error que aumentó el valor para los filatelistas *Op. cit.*, pp. 56.

38. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 415.

39. Héctor Mejía Restrepo, *Op. cit.*, p. 57.

40. Alirio Gómez Picón, pp. 415-416.

41. *Ibid.*

## Scadta

En Barranquilla, tres meses después de la fundación de la CCDNA, el 5 de diciembre de 1919, un grupo de 5 colombianos y 3 alemanes dio origen a la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA, con un capital de 80.000 pesos aportados por Cristóbal Restrepo, Ernesto Cortissoz, Rafael M. Palacios, Jacobo Correa, Aristides Noguera, Alberto Tietjen, Werner Krammer y Stuart Hosie, suma que se dividió en 800 acciones de \$100<sup>92</sup> cada una, suscritas y pagadas por los socios mencionados; sus primeros gerentes fueron Alberto Tietjen y Alberto Cortissoz<sup>42</sup>.

Luego el pequeño capital fue elevado el 10 de diciembre del mismo año a \$100.000 que se distribuyó en mil acciones de \$100 cada una<sup>43</sup>. Ingresaron a la empresa otros capitalistas como Adolf Held, fundador del Banco Alemán - Antioqueño, años más tarde el Banco Comercial Antioqueño; el comerciante Werner Kämmerer, Luis Gieseken, y los siguieron algunos técnicos y pilotos alemanes<sup>44</sup>, entre quienes estaba Herbert Boy, un veterano piloto de la Primera Guerra Mundial<sup>45</sup>; fueron persuadidos por Tietjen al igual que el austriaco Peter Paul von Bauer, que por ser persona adinerada pasó a convertirse en el principal accionista residenciado en Colombia.

Von Bauer ya conocía Colombia, pues había venido en 1911 a participar en una expedición al Amazonas; sus conocimientos de geógrafo y científico naturalista le dieron cabida en la Real Sociedad Geográfica de



Londres. Quiso establecerse después en su país, pero la inestable situación política lo obligó a regresar a América y se radicó en Barranquilla en 1920.

El equipo de alemanes se hizo cargo de las funciones más importantes de la empresa y Tietjen, de la parte administrativa. En julio de 1920 llegaron las dos primeras aeronaves. Eran hidroaviones alemanes de tipo Junker F-13; monoplanos metálicos, con un potente motor, más pesados pero firmes y con ellos un equipo de pilotos y mecánicos de la misma nacionalidad. Guillermo Schunurbusch se ocupó del mantenimiento técnico de los aviones, Fritz Hammer y Helmuth von Krohn, dos expilotos de combate, estuvieron encargados ahora de efectuar trabajos aerofotográficos y trazar las rutas aéreas<sup>46</sup>.

En uno de los Junker, el hidroavión llamado Colombia, el 13 de octubre el capitán Helmuth von Krohn llevó a cabo el primer viaje de Barranquilla a Girardot pasando por Calamar, Magangué, el Banco, Gamarra, Puerto Wilches, Barrancabermeja, Puerto Berrío, la Dorada y Honda<sup>47</sup> en un tiempo de seis horas y media. Von Krohn era un hábil piloto alemán que realizó vuelos acrobáticos sobre Barranquilla y de exploración en un avión holandés del tipo Fokker; fue el primer aviador de Scadta que llegó a Bucaramanga, Girardot y Bogotá<sup>48</sup>.

En este mismo año se realizaron los vuelos de prueba con los Farman-40 y en septiembre se inauguró la ruta entre Barranquilla y Girardot. De los cien mil pesos suscritos, a mediados de 1921 apenas habían sido cubiertos \$40.069,20<sup>49</sup>. Las peripecias de los inversionistas alemanes para conseguir la financiación de este tipo de aviones ha sido ampliamente reseñado en el artículo de Stefan Rinke<sup>50</sup>.

42. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 416.

43. *Ibid.*

44. El uso explícito de la palabra Alemana en su nombre debió interpretarse como un desafío planeado de los expatriados alemanes y de los germanófilos contra la CCNA que parecía ser una empresa francesa: Stefan Rinke, "Amalgamarse al alma de Colombia. Scadta y los principios de la aviación en Coombia, 1919-1940", *Innovar, Revista de ciencias administrativas y sociales*, No. 10, julio-diciembre de 1997, p. 10.

45. Silvia Galvis, Alberto Donadio, *Colombia nazi 1939-1945*, Planeta Editorial S.A., Bogotá, 1986.

46. Sobre la forma en que se hicieron estos contactos y se eligió este tipo de naves es bastante ilustrativo el artículo de Stefan Rinke, *Op. cit.*, pp.12-13.

47. José Ignacio Forero *Op. cit.*, p. 73.

48. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 416.

49. *Ibid.*, p. 417.

50. Stefan Rinke, *Op. cit.*, pp. 12-14.



El 11 de noviembre de 1920 en un potrero en cercanías de Bogotá aterrizó por primera vez uno de estos aparatos y durante algún tiempo presentó un espectáculo de tipo circense que fue presenciado por los habitantes de la fría capital.

Un servicio regular comenzó a prestarse en octubre de 1920, realizándose un vuelo semanal entre Barranquilla y Girardot, la línea fue extendida a Neiva; también se estableció entre Cartagena y Barranquilla, a lo cual contribuyó de modo definitivo la cooperación financiera prestada por los departamentos del Huila, Atlántico y Bolívar. Para julio de 1921 el capital social fue aumentado a \$200.000 y a fines de dicho año la compañía contaba con cuatro aparatos habiendo transportado hasta la fecha 391 pasajeros, mas las pérdidas ascendían a \$30.437,02<sup>51</sup>.

El primer vuelo directo Baranquilla-Bogotá se realizó en un biplano monomotor francés del tipo Potez<sup>52</sup>. Para entonces ya se había lanzado el primer saco de correos sobre Puerto Colombia y se vendían tiquetes que imponían limitaciones de peso para usuarios y equipajes.

La transformación vivida por el país a medida que se asentaba el servicio de transporte aéreo fue muy importante, la unidad nacional se acrecentó con el primer vuelo directo Barranquilla-Cali el 6 de abril de 1922, cuya duración fue de 7 horas y 45 minutos. Otras zonas geográficas empezaron a presionar para que los servicios se extendieran hacia ellas, por ejemplo: Lorica, Riohacha, Montería, etc.

En Bogotá, se organizó en 1922 la Sección Científica destinada a los trabajos de aerofotogrametría, de la cual fue director Peter Paul von Bauer; aumentó el número de acciones en circulación, y el número de pasajeros transportados había ascendido a la cifra de 1.137 y se habían recorrido 206.000 kilómetros, habiéndose transportado más de 92 toneladas de carga y más de 4 toneladas de correo. Se debe tener en cuenta que debido a la poca capacidad de los aviones el valor del pasaje era de \$250 pesos, precio bastante elevado que solamente podían cubrirlo empresarios acaudalados y grandes funcionarios del Estado.

En agosto de 1922 el general Pedro Nel Ospina, presidente del país, utilizó por primera vez un avión de esta empresa para una misión oficial.

Así mismo para salvar al país de la bancarota, el 19 de julio de 1923 se transportó un cargamento de oro y pa-

pel moneda desde Puerto Berrio a Girardot<sup>53</sup>. Eran 16 cajas de billetes de 85 kilos cada una, en 24 horas<sup>54</sup>.

En 1923 se constituyó la compañía Santandereana de Aviación –Cosada– de cuya organización fue encargada Scadta, con un capital de \$100.000, adquiriendo en Alemania dos aviones del tipo Donier Comet, para establecer sus servicios entre Bucaramanga y Puerto Wilches. También apareció Liadca o Líneas Aéreas del Cauca, controlada por Scadta, que facilitó dos aviones Fokker con los que se trató de establecer un servicio entre Cali, Cartago, Manizales y Medellín. Esta empresa era dirigida por el piloto Ferruccio Guicciardi. Por su parte la Sección Científica ejecutaba importantes trabajos fronterizos por cuenta de los gobiernos de Colombia y Venezuela, en lo que se refiere a la aerofotogrametría, en los ríos Tarra y Catatumbo<sup>55</sup>.

Los primeros años de la aviación colombiana fueron accidentados. Ya se comentó la suerte que tuvieron los hidroaviones de la CCDNA. El desafío de las alturas, como a Ícaro, continuó siendo cobrado por los dioses; pilotos y hombres de negocio pagaron con su vida la osadía de volar como las aves:

Un nuevo siniestro de profundas repercusiones tuvo lugar el 8 de junio de 1924 cuando en Barranquilla cayó a tierra incendiándose el hidroavión Junker, sobre una casa de la calle Santander, entre los callejones de Progreso y California. El hidroavión llevaba el nombre de *Tolima* y en el accidente perecieron Ernesto Cortissoz, presidente de Scadta; el famoso piloto alemán Hellmuth von Krohn, el mecánico Guillermo Fischer y tres ciudadanos alemanes<sup>56</sup>.

53. "El 19 de julio de 1923, las consecuencias de la baja del precio del café se hicieron sentir de forma inusitada. Las gentes retiraban sus dineros de los bancos y una de las instituciones más antiguas en el ramo, el Banco López, fue virtualmente asaltado por los cobradores. El Gobierno actuó rápidamente; declaró tres días de fiesta cívica. Pero no era suficiente porque había necesidad que cuando el nuevo banco abriera sus puertas, hubiera en caja el dinero suficiente para atender todos los pagos. El Gobierno disponía en Medellín de 3 y medio millones de pesos en billetes (un peso total de 1.500 kilos). Su transporte a Bogotá supondría cuando menos 2 semanas, pero alguien tuvo la idea de utilizar los hidroaviones que prestaban el servicio en el río Magdalena, 24 horas más tarde, el dinero había sido transportado y la crisis monetaria quedaba conjurada". "La aviación nacional", junio 28 de 1947, en *Semana*, diciembre 3, 1949. en *Perfiles de empresas y empresarios en Colombia 1946-1950*, Eduardo Sáenz Rovner, compilador, parte I, 1946-1948, Universidad de los Andes, julio 1991.

54. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 418.

55. *Op. cit.*, p. 418.

56. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 418.

51. Stefan Rinke, *Op. cit.*, pp. 12-14.

52. *Ibid.*

A Cortissoz lo reemplazó en la presidencia de Scadta Carlos Daniel Roca; la suerte siguió siendo adversa para la empresa en ese año, pues otro hidroavión, el *Santander* se accidentó en Girardot, el primer avión Donier Comet de la empresa santandereana Cosada y los dos Fokker de la empresa Líneas Aéreas del Cauca también sufrieron graves daños haciendo fracasar este proyecto. En esta oportunidad el gobierno debidamente autorizado por el Congreso destinó una ayuda de \$65.000 para la compra de nuevo equipo<sup>57</sup>.

En noviembre de 1924 Scadta recibió un auxilio del gobierno colombiano por valor de \$65.000 pesos, los cuales se destinaron a la adquisición de equipo e hidroaviones adicionales, otras dos empresas colombianas Cosada y Liadca, recibieron cada una la suma de \$15.000 pesos. En contraprestación, Scadta debería abrir una escuela de aviación para el entrenamiento de pilotos colombianos, ayudar en los trabajos de elaboración de mapas y reducir el precio de los pasajes aéreos entre Girardot y Barranquilla<sup>58</sup>.

Se debe tener en cuenta que ya desde 1920, mediante el decreto 2172, el presidente Marco Fidel Suárez estableció la sección de aviación del Ministerio de Guerra, y luego se dio inicio a la Escuela de Aviación Militar y con el decreto 208 de 1921 se nombraron los primeros oficiales, suboficiales y técnicos que conformaron la escuela de Flandes en el Tolima; en ella los primeros instructores fueron los oficiales franceses de la comisión de aviación, el coronel René Guichard y los pilotos instructores Jean Jounard y Paul Poillot. La escuela se estableció en Madrid en las cercanías de Bogotá<sup>59</sup>.

En 1925 se efectuó el primer vuelo entre Suramérica y Norteamérica; dos hidroaviones Donier Wal (potentes máquinas construidas por la empresa alemana Donier en Pisa, Italia) en el que iba P.P. Von Bauer, partieron de Barranquilla exploraron Centroamérica y Cuba y llegaron a Miami, Florida; los aviones eran de bandera colombiana pero toda la tripulación era alemana, con excepción de un mecánico de apellido Pereira que era colombiano<sup>60</sup>. Vuelo exitoso que

había adquirido los visos de ser una actividad semioficial debido a los mensajes del presidente de Colombia que la tripulación llevaba para todos los presidentes de los países que se constituyeron en escala obligada.

Como resultado de este viaje se establecieron negociaciones con los directivos de la United Fruit Co. y el director general de la oficina de correos de los Estados Unidos, a consecuencia de las cuales se fundó la empresa Inter-American Airways of Delaware, cuya actividad comercial resultó entorpecida por la oposición de los militares y el Departamento de Estado de los Estados Unidos<sup>61</sup>.

En 1925 Scadta contaba ya con una flotilla de 20 Junkers<sup>62</sup>, y en dicho año inauguró los vuelos internacionales, primero a Venezuela y luego a los Estados Unidos<sup>63</sup>.

El 6 de febrero de 1926 se accidentó en Girardot el avión *Colombia*, pereciendo el mecánico Schroeder<sup>64</sup>. Ese mismo año el servicio de transporte aéreo<sup>65</sup> que se estableció entre Bucaramanga y Puerto Wilches cobró una nueva vida, la del coronel A. R. Morell, quien murió cuando el hidroavión *Caldas* se destrozó contra el suelo. Para entonces el número de pasajeros transportados alcanzó la cifra de 2.729<sup>66</sup>.

Entrada la década de los años treinta, la aviación colombiana se encontraba en un lugar privilegiado comparativamente con otros países de Latinoamérica. Con motivo del centenario de la muerte del Libertador Simón Bolívar, la aviación militar colombiana tuvo la oportunidad de mostrarse ante los mandatarios de otros países que acudieron a Santa Marta para asistir a los actos programados en la efemérides. La primera escuadrilla aérea militar estuvo bajo la dirección del comandante Chateauvieux perteneciente a una misión

57. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 418.

58. Stefan Rinke, *Op. cit.*, p. 18.

59. *Historia de la aviación en Colombia*, Puntos Suspensivos Editores, Santafé de Bogotá, fascículo 2, p. 1. Distribuido por *El Espectador*, 1997.

60. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 419.

61. Stefan Rinke, *Op. cit.*, p. 20.

62. Este incremento se logró en parte debido a que el 5 de mayo de 1924 dos empresas alemanas, Schlubach, Thiener & Co y Deutscher Aero Lloyd, constituyeron una compañía llamada Cónдор-Syndikat, destinada a estudiar las condiciones de transporte aéreo en América Latina, para lo cual aportaron 15.000 y 30.000 dólares respectivamente, suma que se complementó con aportes de 10.000 hechos por Peter Paul von Bauer, 20.000 por su hermano Víctor, y Hammer con 5.000 dólares. Stefan Rinke, *Op. cit.*, p. 19.

63. *Reseña Avianca*, DOM-380L-90, p. 1.

64. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 418.

65. *Ibid.*, p. 418.

66. *Ibidem*.

militar suiza; estaba compuesta por seis biplanos de ese mismo país, marca Wild piloteados por alumnos de la Fuerza Aérea de Colombia que partieron de Bogotá hacia Santa Marta, para volar sobre la Quinta de San Pedro Alejandrino donde murió el Libertador<sup>67</sup>.

En 1931 se creó la Administración de Correo Aéreo de Colombia que fue delegada a Scadta y a mediados de 1932 se inauguraron las líneas Puerto Berrío, Medellín, Cali, Buenaventura, y la nueva línea Medellín-Bogotá, vía Palanquero, que eliminaba los trasbordos en Girardot, economizaba una hora de vuelo entre Bogotá y la Costa Atlántica. También quedó establecida la línea Medellín – Cartago – Quibdó - Buenaventura<sup>68</sup>. El balance de operaciones en 1931 mostraba que Scadta había recorrido casi un millón de kilómetros de vuelo transportando 5.680 pasajeros, más de 590 toneladas de carga y más de 64 toneladas de correo aéreo<sup>69</sup>.

## Situación económica nacional de la época

Durante la segunda mitad de la década de los años veinte, el gobierno comenzó un vasto plan de obras públicas y se hizo cargo de la importante expansión ferroviaria, aprovechando la ocasión de haber recibido la segunda cuota de los Estados Unidos por concepto de la indemnización por el robo del Canal de Panamá. Cuando se agotaron los recursos el gobierno recurrió a la deuda pública, entre 1927 y 1928, se vendieron en el mercado de valores norteamericano la suma de 60 millones de pesos en bonos al 6%, 25 de los cuales se destinaron a la construcción de ferrocarriles. Entre 1923 y 1930 se invirtieron más de noventa millones de pesos en la construcción de vías férreas y 22 millones se emplearon en la compra de equipos, reparaciones, construcción de edificios y otros gastos<sup>70</sup>.

Entre 1922 y 1934 se duplicó el número de kilómetros de la red ferroviaria al pasar de 1.481 a 3.262 km<sup>71</sup>. El crecimiento de las inversiones públicas, la entrada de capitales extranjeros (que ascendieron en la segunda mitad de la década de los años veinte a

más de 200 millones de dólares), y la mejoría de los precios del café en el mercado internacional, permitirían un acelerado desarrollo del país durante el periodo 1925-1929. En este quinquenio, la tasa anual de crecimiento del producto por habitante alcanzó 5,2% y el consumo por habitante 3,4% anual. Los recursos externos permitieron un alto nivel de inversión pública que estimuló un volumen aún mayor de inversiones privadas. Como resultado, el coeficiente de inversiones se mantuvo en un promedio de 26%, nivel que no ha sido igualado en la evolución económica del país<sup>72</sup>.

La expansión de las obras públicas, el desarrollo de las empresas industriales y manufactureras y el incremento de la industria cafetera aumentaron sustancialmente la demanda de fuerza de trabajo en los sectores urbanos. Entre 1925 y 1928 la fuerza de trabajo total de país aumentó en 140.000 personas, de las cuales el sector agropecuario absorbió 42,4%, la minería 7,8%, la manufactura 10,8% la construcción 12,2% y el resto de los sectores (gobierno, comercio, transportes), 26,4%<sup>73</sup>.

El ciclo depresivo de la economía iniciado con la paralización de las obras públicas desde 1928 y por el descenso de los precios del café a partir del mismo año (los cuales llegarían a su nivel más bajo en 1932) se reflejaría en un descenso de la inversión industrial y en una disminución de los volúmenes de empleo. A ello se sumaría el cierre de las exportaciones que fueron disminuyendo de manera paulatina desde 1928 cuando se exportaron 132.5 millones de pesos y llegaron a situarse en su punto más bajo en 1932 cuando apenas se exportaron 67.1 millones de pesos. Esto trajo de inmediato una contracción de las importaciones que habían llegado en 1928 a casi 145 millones de pesos, pero que disminuyeron en 1932 a 30.6 millones de pesos reflejando debilidad de la demanda interna<sup>74</sup>.

La disminución de la capacidad para importar, provocada por el descenso de las exportaciones, afectaría notablemente al sector industrial, que por entonces dependía en un 60% de insumos procedentes del exterior. Los flujos de capital extranjero, por otra parte, hubieron de interrumpirse como consecuencia del colapso financiero norteamericano, lo que disminuyó la capacidad financie-

67. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 418.

68. *Ibid.*, p. 419.

69. Stefan Rinke, *Op. cit.*, p. 15.

70. *Op. cit.*, p. 37.

71. *Ibid.*

72. Stefan Rinke, *Op. cit.*, p. 44.

73. *Ibid.*

74. Alejandro López, *Escritos escogidos, Índice de la actividad económica*, Biblioteca Básica Colombiana, Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá, 1975, pp. 241-262.

ra del Estado, y consiguientemente, el ritmo de las inversiones públicas. Al reducirse el gasto público, la absorción de empleo desciende, los salarios comienzan a caer y el dinamismo industrial de los años anteriores empieza a detenerse, restringido aún más por la contracción de la demanda interna y languidecimiento de la actividad comercial. En efecto, el índice del *quantum* de la producción industrial, llegó en 1930 a menos de la mitad del nivel alcanzado en 1929, lo que indica la severidad de los efectos de la crisis; las ramas que revelaron un mayor impacto fueron aquellas que el componente importado de sus producción era mayor (químicos y derivados del petróleo, por ejemplo) y aquellas que se sustentaban en el consumo conspicuo que declinó rápidamente. La crisis, pues, que comenzaba por un cierre del sector externo, se transmitía en cadena a la esfera comercial y luego al sector industrial, acabando en una recesión generalizada de la producción y en una contracción del mercado interno<sup>75</sup>.

El índice de valores bursátiles de las empresas cuyas acciones se cotizaban en las bolsas de Bogotá y Medellín presentó una disminución de 115,5 en 1928 a 44,2 en 1932, y los cheques negociados en los bancos disminuyeron de \$708.4 millones en 1928 a \$266.8 millones en 1932<sup>76</sup>.

Si bien el símbolo de Colombia por esos años fue la mula, que dio lugar a la figura con la cual se ha presentado el desarrollo de la aviación en nuestro país, "de la mula al avión", es importante señalar algunos aspectos que ilustran la situación: a comienzos de la década de los treinta, el automóvil comenzaba a ser más o menos común en las principales capitales del país. Antes de la unión del Ferrocarril del Pacífico a las líneas férreas de Cundinamarca, casi nadie tenía autos en Bogotá, las causas, su costo y las dificultades de su importación. Las cifras sobre el consumo de gasolina en Bogotá así lo demuestran: el consumo de gasolina aumentó entre 1928 y 1934 de \$91.814 a \$472.049 pesos<sup>77</sup>.

Otros factores se conjugaron para debilitar la actividad económica. Así por ejemplo: el volumen de carga transportada por los ferrocarriles a partir de 1928 empezó a disminuir. En dicho año se transportaron casi un millón y medio de toneladas, que bajaron a un poco más de un millón en 1932. El número de pasajeros en los mismos años presentó una dramática disminución, pues se pasó de 7'662.696 en 1928 a 4'237.195 en 1932<sup>78</sup>.

Contrasta con las cifras anteriores el hecho de que el número de sacos de café exportados pasó de 2'659.577 en 1928 a 3'326.835 en 1933<sup>79</sup>. Es decir, que un saco de café que se exportaba en 1928 por \$33,15 pesos se redujo a \$14,81 pesos, menos de la mitad en 1933, en tanto el número de sacos de café exportados aumentó en 667.258.

Esta coyuntura económica obliga a Von Bauer, uno de los principales accionistas de la empresa Scadta, a negociar con Pan American, durante el periodo 1926-1929<sup>80</sup>; la participación del capital norteamericano en el desarrollo de la aviación cclombiana iba a determinar su futura orientación para concentrarse casi exclusivamente en atender sólo el mercado doméstico.

## La crisis del treinta y la aviación nacional

Tal como señala Bejarano, la expansión y la contracción de la actividad industrial, determinadas por los ritmos de inversión, se sujetarían en adelante a las fluctuaciones del sector externo, especialmente por las variaciones en el precio del café<sup>81</sup>.

El desarrollo de la aviación comercial doméstica en una gran parte de los países latinoamericanos se encontraba, en la década de los años veinte, controlado por empresas extranjeras. Éstas operaban también algunas rutas internacionales, por ejemplo empresarios franceses manejaban en 1928 las líneas a través de la costa brasileña uniendo las principales ciudades, Río de Janeiro, Sao Paulo, Bahía y Recife, y conectaban a éstas con ciudades de Argentina. Otras rutas estaban siendo estudiadas para unir a Bogotá con Caracas pasando por las Guayanas hasta Brasil, y otra que unía a Perú, Bolivia y Chile. Los alemanes estaban vinculados al mercado de Colombia, Bolivia y Brasil y estudiaban la organización de empresas en Ecuador, Perú, el Caribe, Venezuela y otra entre La Paz y Río de Janeiro. En tanto los norteamer-

75. Jesús A. Bejarano, *Op. cit.*, pp. 46-47.

76. Alejandro López, *Op. cit.*, pp. 259-260.

77. Alberto Donadio, *La guerra con el Perú*, editorial Planeta, Bogotá, 1995, p. 217.

78. Alejandro López, *Op. cit.*, p. 245-246.

80. En este mismo periodo tuvo lugar la fundación de la empresa Deutsche LuftHansa; esta empresa centralizó los intereses alemanes en la aviación y adquirió como subsidiaria a Condor Syndikat, empresa que liquidó más tarde, y de esta manera heredó las acciones que las empresas Junkers y Deuscher Aero Lloyds tenían en Scadta. Véase Stefen Rinke *Op. cit.*, p. 21.

81. *Ibid.*, p. 49.

ricanos sólo controlaban la ruta entre Florida y Cuba abierta en 1927 por la recientemente fundada Pan American Airways, de la cual fue presidente John T. Trippe<sup>82</sup>.

La germanización en que se encontraba la aviación en el hemisferio occidental llamó poderosamente la atención del Departamento de Estado norteamericano, sobre todo por el empleo que se hizo de los aviones en la Primera Guerra Mundial. Por ello la estrategia de los años veintes del gobierno estadounidense fue el apoyo a la empresa Pan American Airways para que sirviera de punta de lanza en el proceso de americanización de la aviación comercial en Occidente.

El monopolio de Scadta en el mercado colombiano no se había constituido para la Pan American Airways en un obstáculo para la extensión de su actividad en nuestro país, unido a su falta de interés en accionar en el mercado colombiano. La proximidad de Colombia al Canal de Panamá y su posición estratégica en América por poseer costas sobre el Pacífico y el Caribe eran motivos vitales para los intereses económicos y estratégicos de los Estados Unidos<sup>83</sup>.

El crecimiento de las actividades de Pan American fue muy rápido. En 1930 inauguró una ruta entre Jamaica y Panamá, luego unió los puertos principales del Caribe, Kingston, Santo Domingo, Puerto Rico, y extendió sus rutas hasta Montevideo y Buenos Aires. Su ruta Panamá-Caracas hacia escala en Barranquilla. Para favorecer esta expansión el gobierno norteamericano suscribió con Pan American un contrato de transporte de correo de Key West a la Zona del Canal<sup>84</sup>.

Entre 1928 y 1929 Scadta había ampliado sus servicios a Ecuador, Venezuela y Panamá. Desde 1925 había obtenido un permiso temporal para volar por Panamá y tenía planes para conectar todo Centroamérica, La Habana y Key West, Florida. En el proceso de negociación de estas rutas Peter Von Bauer y su hermano Víctor habían asegurado a los oficiales norteamericanos que a ellos no los animaba ningún interés inamistoso hacia los Estados Unidos, y que



estaban en posibilidades de cooperar con el capital estadounidense. Esto dio lugar a un cambio de actitud en la diplomacia de los Estados Unidos que encontró este hecho "altamente deseable"<sup>85</sup>.

Fue así como en 1927 se constituyó la Compañía Aeromarítima de Colombia, diseñada para desarrollar las líneas en América Central; se asignó a Barranquilla como su domicilio, y Scadta controlaría 48% del capital de la nueva empresa. Seis de los ocho directores, incluyendo al presidente Alberto Osorio, de Barranquilla, eran colombianos; sin embargo uno, el director de operaciones, Hermann Kuehl, sería de nacionalidad alemana<sup>86</sup>. Sin embargo, el gobierno norteamericano se opuso a que volara a través de la zona del Canal hasta Colón, lo cual incitó sentimientos antiyanquis en el territorio colombiano que fueron registrados y editorializados por *El Tiempo* y *El Diario Nacional*<sup>87</sup>.

En 23 de febrero de 1929 el secretario de Estado norteamericano, Kellogs, y el ministro colombiano en Washington, Enrique Olaya Herrera, firmaron un convenio en el que ambos gobiernos hacían concesiones recíprocas para que las empresas norteamericanas volaran sobre territorio colombiano y para que las empresas colombianas surcaran los cielos sobre territorio norteamericano y la zona del Canal.

En un intento por competir con Scadta, en 1929 Juan Trippe se asoció con el gobierno colombiano

79. *Op. cit.*, pp. 250-253.

82. Stephen Randall, *The Diplomacy of Modernization: Colombian-American Relations, 1920-1940*, University Toronto Press, Toronto y Buffalo, Canadá, 1977.

83. *Ibid.*, p. 150.

84. Héctor Mejía Restrepo, *Op. cit.*, p. 55.

85. Stephen Randall, *Op. cit.*, p. 150.

86. *Ibid.*

87. Véase *El Tiempo*, 23 de noviembre de 1927 y *El Diario Nacional*, editorial del 23 de noviembre de 1927, "En defensa de la aviación colombiana"; *El Debate*, 23 de noviembre de 1927 y *El Diario del comercio* (Cartagena), 23 de noviembre de 1927.

para desarrollar una nueva línea aérea llamada Sociedad Anónima Colombo-Americana de Aviación, SACO.

En las crónicas nacionales se dice que esta empresa fue "organizada un poco románticamente por el empuje, el entusiasmo y las cualidades profesionales de nuestro malogrado compatriota Ernesto Samper Mendoza"<sup>88</sup>. La empresa experimentó poco éxito, en parte por el poco interés puesto por Pan American para desarrollar la aviación local.

En 1929 se produjeron pérdidas considerables en la empresa que obligaron a los directivos a buscar nuevas alternativas de financiación. La reciente expansión de los servicios de Scadta hacia Venezuela, Ecuador y Panamá, obligó a Von Bauer a viajar a Nueva York para entrevistarse con banqueros norteamericanos para financiar la situación de la empresa que se encontraba en aprietos. El Departamento de Estado norteamericano estaba atento a estas dificultades y vio una manera de adelantarse a las pretensiones de Lufthansa de financiar a la compañía colombiana<sup>89</sup>.

Así pues, en octubre de 1929 se concluyó un convenio entre Von Bauer y Juan Trippe para que el correo de los Estados Unidos destinado a Buenaventura fuera transferido a Scadta y Scadta transfería a Pan American-Grace el correo destinado al Perú; este acuerdo se amplió más tarde a las rutas entre Colón y Barranquilla. El 16 de julio de 1931 se estableció el primer servicio de correo entre Bogotá y Nueva York.

88. *Semana*, "La aviación nacional", junio 28, 1947, en Eduardo Sáenz R., *Op. cit.*, Ernesto Samper Mendoza fue el piloto del avión de Saco que se accidentó en Medellín en 1935 (Nota del autor).

89. "Si él (Von Bauer) consiguiera fondos de los Estados Unidos, podría... estar en una buena posición estratégica, a favor de las compañías americanas en un momento de dificultad. Yo estoy por lo tanto, no a favor de darle capital norteamericano para hacerlo así. Si él pudiera venderle a una compañía americana... un gran obstáculo podría removerse para el desarrollo de nuestras líneas a Sudamérica. *If he [von Bauer] can now get funds from the United States, he will... be again in a good strategic position to cause American companies a good deal of difficulty. I am, therefore, not in favor of giving him American capital to do so. If he will sell out to an American company... a big thorn will be removed in the development of our lines to South America.* Carta del asistente White al secretario del Departamento de Estado Caffery el 14 de noviembre de 1929. Citado por Stephen Randall, *Op. cit.*, p. 156.

El trasfondo de la operación que fue guardado en secreto entregaba a Pan American 84% de las acciones que poseía en Scadta. Von Bauer quedaba como poseedor de las acciones y la compañía norteamericana como propietaria. Pan American se obligó a no competir con Scadta y ésta a su vez se comprometió a suspender sus operaciones a otros países. El resto de las acciones de Von Bauer fue pignorado, obligándolo a guardar la confidencialidad de la operación, las cuales perdería en caso de divulgarlo: ...nadie en Colombia, fuera del expresidente Olaya Herrera, y nadie en los Estados Unidos, fuera del señor Kellogs [ex-subsecretario de Estado] y el señor Trippe tenían el conocimiento exacto de esta situación<sup>90</sup>.

## UMCA

La aviación progresaba de manera rápida, Scadta insistía con hidroaviones para el transporte de pasajeros cuando ya en muchas partes del mundo operaban aeródromos y los aviones con ruedas. Para ir a las caucheras del Amazonas era necesario bordear la costa Atlántica hasta Río de Janeiro y por el río Amazonas hasta Manaos<sup>91</sup>.

Medellín se encontraba aislado del resto del mundo. La ciudad iniciaba su proceso de desarrollo industrial y no podía seguir encerrada. Para viajar al exterior un comerciante, se hacía necesario tomar el ferrocarril de Antioquia hasta Puerto Berrio y de allí conectarse con las líneas aéreas establecidas. La fiebre del caucho obligaba a pensar en una ruta directa internacional que volara desde Panamá hasta Manaos, en el cruce de la línea recta entre estas ciudades se encontraban Medellín, Bogotá, Florencia, Leticia... La mentalidad empresarial de Gonzalo Mejía lo incitó a establecer una línea aérea que acometiera la empresa.

Para tal efecto Gonzalo Mejía viajó a los Estados Unidos, allí contactó Florida al millonario Mr. Keys, quien aprobó el proyecto y prestó el dinero para financiarlo. Éste requería la construcción de aviones dotados de un potente motor que eran producidos por Ford Motor Company. En Detroit, Mejía se entrevistó

90. Herbert Boy, *Una historia con alas*, Ediciones Guadarrama, Madrid, 1953.

91. Héctor Mejía Restrepo, *Op. cit.*, p. 168.

con Henry Ford, que también se interesó en desarrollarlo y juntos redactaron el borrador del contrato<sup>92</sup>.

Ford por su parte habló con Trippe, uno de sus mejores clientes, éste amenazó con no comprarle más aviones si atendía el negocio con Mejía. Frente a este impase concertó una entrevista de los dos. El presidente de Pan American tenía otra visión del problema, eran grandes las inversiones efectuadas por su compañía a lo largo de la costa Caribe y Sur América y además había suscrito un convenio con Scadta para no volar dentro del territorio colombiano. Frente a este impase, Mejía logró una certificación de Scadta en la cual afirmaba su desinterés de volar a Medellín. Trippe hizo una última oferta, establecer otra subsidiaria de la Pan American en Colombia: la Urabá - Medellín and Central Airways, Inc (UMCA). La compañía norteamericana tendría 75% del capital, proporcionaría el personal técnico, los aviones serían de la PAA, que UMCA recibiría en arriendo y su representante en Colombia, Allan Winslow, su presidente<sup>93</sup>.

El 8 de octubre de 1930 el ministro de Correos y Telégrafos de Colombia, Julio Enrique Tascón, presentó al Congreso de la República un proyecto de ley por medio del cual se firmaba con Gonzalo Mejía la concesión de una línea de navegación aérea entre Urabá y Medellín; la concesión permitía a Mejía la posibilidad de hacer contactos con compañías extranjeras para llevarlo a la práctica, y esto causó escozor en algunos parlamentarios que mostraron su desacuerdo con que empresas extranjeras volaran a través del territorio nacional; superada la discusión, se convirtió en la ley 8 de 1931<sup>94</sup>.

Más tarde, "el 11 de enero de 1932 este contrato fue cedido a la Urabá-Medellín and Central Airways, Incorporated (UMCA) con domicilio en Wilmington, cuyo representante era Juan Uribe Holguín, acto por el cual Mejía recibió en pago 1.500 acciones sin fijación de valor"<sup>95</sup>. El contrato estipulaba también que si el 18 de julio de 1932 la línea no estaba oficialmente inaugurada (lo que implicaba establecer dos vuelos semanales de manera regular), caducaba de facto.

Los nuevos aviones Sycorsky S38 estaban dotados de paletas para descender sobre el agua del Golfo de Urabá, en Turbo, y ruedas para aterrizar en Medellín; las naves proporcionadas por Pan American no estaban capacitadas para hacer vuelos largos, por lo cual hubo necesidad de acondicionar a lo largo del corredor aéreo otros lugares de aterrizaje para atender cualquier emergencia que se pudiera presentar. Posteriormente se adquirieron aviones Douglas DC3 a pesar de los criterios adversos por parte de algunos especialistas que consideraban el aeropuerto de Medellín impropio para el aterrizaje de éstos<sup>96</sup>.

La Sociedad Colombo - Alemana de Transportes Aéreos no fue nunca ajena a la variación de la actividad económica general del país. La ampliación de su radio de acción se impulsaba con el auge o el retroceso de los negocios en las diferentes regiones de nuestra geografía. "La Base Aérea de Palanquero, a orillas del río Magdalena, fue construida para ampliar sobre todo el radio de operaciones de la Scadta"<sup>97</sup>.

## Scadta y la guerra con el Perú

No es casual que los intereses económicos de las grandes empresas internacionales y las guerras anden de la mano. En el conflicto de Colombia con el Perú en 1930, tiene olor a caucho quemado. La mano de los comerciantes colombianos y peruanos que explotaban las caucheras del Amazonas para abastecer la creciente demanda de la industria automotriz estaounidense y europea, se constituiría en uno de los detonantes de los conflictos locales que precedieron el posterior desenlace de la II Guerra Mundial.

El éxito de las fuerzas armadas colombianas en el conflicto con el Perú se ha atribuido en parte al temprano inicio de la aviación comercial en Colombia, que pudo con este medio, actuar en el trapecio amazónico, invadido por militares del vecino país. En parte, porque ya desde 1925 la "Fuerza Aérea Naval Peruana" contaba con un servicio parecido pero menos desarrollado, integrado por aeroplanos británicos al

92. Héctor Mejía Restrepo, *Op. cit.*, p. 168.

93. *Ibid.*

94. *Ibid.*

95. Miguel Tobón Hofmanl, citado por Héctor Mejía Restrepo en *Don Gonzalo Mejía, 50 años de Antioquia*, *Op. cit.*, p. 169.

96. No obstante las opiniones adversas, UMCA prestó sus servicios hasta 1947 cuando fue ampliada la pista de aterrizaje de Medellín y quedó acondicionada para dar acceso a naves más grandes y a otras empresas que habían aparecido: *Lansa* y *SAM*, con las cuales no podía competir Héctor Mejía, *Op. cit.*

97. Francisco Posada, *Op. cit.*, p. 81.



parecer de menor calidad que los Junkers alemanes, que se acercaban a Iquitos desde San Ramón, población situada a casi un día por vía terrestre.

Un viaje entre Iquitos y Lima duraba entre 30 y 40 días. Luego se estableció una ruta aérea entre San Ramón e Iquitos que redujo el tiempo para viajar de Lima a Iquitos a dos o tres días<sup>98</sup>.

La ley 12 de 1932 autorizó al gobierno colombiano para organizar un préstamo interno por valor de 10 millones de pesos; para tal efecto se lanzó una emisión de bonos de deuda pública con intereses pagaderos con nuevos impuestos. Fueron emitidos bonos de diferentes denominaciones así: 10, 20, 50, 100, 500 y 1.000 pesos cada uno; nadie hubiera imaginado que al cabo de un mes se hubiera vendido toda la

emisión. El gobierno peruano por su parte hizo una emisión de bonos por valor de 20 millones de soles, que no pudo colocarse en el mercado<sup>99</sup>.

La suma obtenida por el gobierno colombiano con esta emisión fue importante; téngase en cuenta que en 1932 un empleado de la Alcaldía de Bogotá ganaba \$135,31 pesos mensuales, en tanto que un obrero de la misma dependencia devengaba \$51,67 pesos<sup>100</sup>. Comparativamente, un profesor del sector privado (en el Gimnasio Moderno) por el mismo año ganaba \$106,25 pesos mensuales, en tanto que el secretario de Hacienda y Crédito Público recibía \$350 pesos mensuales<sup>101</sup>.

Para formarse una idea del nivel general de precios existente en Bogotá en 1932, se debe tener en cuenta que con \$2,75 se compraba una arroba de arroz, que una arroba de papa valía \$0,80 pesos, y que la misma cantidad de sal se adquiría por \$1,75 pesos<sup>102</sup>. El ejército colombiano compró en la feria agropecuaria de Pereira 2.200 mulas de carga a un precio de 36 pesos cada una, mulas que se utilizarían para transportar por tierra las provisiones entre Garzón y Florencia durante el conflicto<sup>103</sup>.

La estrategia inicial del gobierno en Bogotá fue de lanzar una ofensiva aérea contra los peruanos<sup>104</sup>. En una de las manifestaciones organizadas en la época para apoyar al gobierno y defender la soberanía nacional en las selvas amazónicas el estudiante de derecho y ex-presidente del Directorio Liberal Universitario, Enrique Caballero Escobar, pregonó en el discurso que los universitarios persignarían el cielo con la cruz de acero de los aviones de guerra<sup>105</sup>.

La aviación militar colombiana sí existía como tal cuando estalló el conflicto en 1932, aunque en miniatura, no había un escuadrón de combate, los pilotos no superaban la cifra de 10 y el único aeropuerto militar era el campo de entrenamiento de Madrid en la sabana de Bo-

98. "El capitán de navío peruano Harold B. Grow jefe de la Escuela de Aviación Naval en Ancón al norte del Callao, se dio a la tarea de buscar una ruta más expedita. Grow y su colega el capitán peruano Leonardo Alviño hicieron vuelos de exploración y cruzaron los Andes, volaron sobre la selva, aterrizaron en islas de arena en ríos y en campos imaginarios de la sierra. Gracias a sus labores de reconocimiento en 1928 se estableció un servicio regular entre Lima e Iquitos. Los viajeros tomaban el tren hasta Oroya, continuaban en automóvil hasta San Ramón, donde se creó una base aérea. Atravesaban la cordillera en avión terrestre entre San Ramón y Masisea en donde abordaban un hidroplano para el trayecto final hasta Iquitos con escalas para reaprovisionamiento de combustible en varias localidades fluviales, en total el tiempo de viaje entre Lima e Iquitos se redujo a dos o tres días con este servicio de la aviación naval bautizado con el nombre de Servicio Aéreo de la Montaña. Alberto Donadio, *La guerra con el Perú*, Editorial Planeta, pp. 172-173.

99. *Ibid.*, pp. 191-195.

100. Miguel Urrutia, Mario Arrubla, *Compendio de estadísticas históricas de Colombia*, Dirección de Divulgación Cultural, Universidad Nacional de Colombia, Mosquera, 1970, capítulo II, Cuadro 7A.

101. *Op. cit.*, Capítulo II, cuadro 9.

102. *Ibid.*, Capítulo III, *Estadísticas de precios 1846-1933*, p. 99.

103. Alberto Donadio, *Op. cit.*, p. 216.

104. *Op. cit.*, p. 224.

105. *Ibid.*, p. 186.



gotá pues la pista de Mariquita (léase Flandes, nota del autor), Tolima, estaba abandonada. La suma total de la fuerza aérea colombiana estaba representada por 11 aviones estacionados en Madrid. Ocho eran aparatos de observación, de los cuales 9 eran de la marca suiza Wil y no por casualidad sino porque en los años veinte una misión militar suiza tuvo a su cargo la escuela de Madrid.

Un año antes de la invasión a Leticia se habían recibido tres Curtiss Fledglings dotados de ametralladoras. El gobierno estaba deseoso de comprarlos desde comienzos de 1931, debido a la actitud poco amistosa del Perú en relación con el Amazonas. Fueron adquiridos a título excepcional ya que los recursos del tesoro estaban muy limitados desde 1930. Tan limitados que hasta septiembre de 1932 los aviones pasaban más tiempo posados sobre la pista de Madrid que en el aire porque no había como costear los vuelos de entrenamiento. Con sus 23 aviones,...

Scadta en tanto era dueña de aeropuertos en Barranquilla, Techo (Bogotá), Girardot, Medellín, Cali, Puerto Wiches, Bucaramanga, y la Gómez (entre Puerto Wilches y Bucaramanga). Para los hidroaviones contaba con instalaciones en Barranquilla, Girardot y Buenaventura<sup>107</sup>.

Uno de los aviones de la FAC, salió el 7 de febrero de 1933, al mando del capitán Ernesto Esguerra, era el Curtiss Falcon P1 Ricaurte<sup>108</sup> despegó de Puerto Boy, sobre el río Caquetá, con destino a Girardot. En el trayecto descendió sobre el río Orteguzza, frente a Potosí. Una vez reaprovisionado de combustible, alzó el vuelo y desapareció para siempre... Nunca se volvió a saber del Ricaurte y su piloto<sup>109</sup>.

106. En pleno conflicto con el Perú, Colombia contaba con 25 aviones, repartidos en tres cuarteles: el de la Pedrera, el de Buenaventura y el del Atlántico (con sede en Flandes, Tolima). Caffery a Secretario de Estado, febrero 14 de 1933, 721.23/1220. Record Group 59, National Archives, Washington D.C.

107. Véase Military Attaché, Colombia abril 5 de 1931, 2538-34/1; Military Attaché, junio 1 de 1932, 2538-23/10, Military Intelligence Division, Record Group, 165, National Archives, Washington, D.C. y Sullland, Maryland. Cita de Alberto Donadio en *La guerra con el Perú*, p. 224.

108. El Ricaurte, fue un caza derivado de una serie experimental que había logrado varias marcas mundiales de velocidad. Su construcción se ordenó bajo especificaciones especiales, por lo cual fue un avión único en el mundo por sus características. Estaba dotado de un poderoso motor de 12 cilindros en V, 480 caballos de potencia y era capaz de desarrollar una velocidad de crucero de 240 kilómetros por hora, velocidad bastante elevada para la época. Jorge Salgado Uribe, "Sabía Usted", en revista Motor No. 179, junio 14 de 1995, p. 26.

Durante el conflicto con el Perú se realizó en América el primer bombardeo aéreo, fue sobre el Puerto Tarapacá en la ribera del río Putumayo, en la región amazónica colombiana, ocupada entonces por fuerzas militares peruanas. Cuando se dio la orden de preparar el ataque, Olaya avisó al mayor Herbert Boy a quien meses atrás le había encomendado la organización de una fuerza aérea con los aviones y pilotos de Scadta. Boy, veterano piloto de la Primera Guerra Mundial, hizo la primera comunión con su discípulo Joseph Goebels, director de propaganda de Hitler. Los aviones volaron desde Puerto Boy –pequeña base aérea sobre el río Caquetá con ocasión del conflicto– a La Pedrera, situada a dos horas de vuelo de Leticia.

De La Pedrera volaron hacia el lugar en donde se hallaba la flotilla en el Putumayo y fondearon en pantanos aledaños. Boy recordó que el 14 de febrero, mientras preparaban sus máquinas, oyeron el grito de "aviones, aviones". Cuando los cañones empezaron a disparar y levantaron vuelo los aviones de Boy, la aviación peruana, que ignoraba la presencia del veterano piloto de la Primera Guerra Mundial, desapareció en retirada.

Por la ventanilla del avión el coronel Luis Acevedo lanzaba bombas livianas contra las posiciones del Perú en tierra colombiana y esa noche los peruanos abandonaron Tarapacá en la lancha *Estefita*, por el río Cotuhé<sup>110</sup>. De acuerdo con la información enviada por el agregado militar de los Estados Unidos en Río de Janeiro, se confirmó que tres aviones peruanos atacaron primero a la flotilla colombiana y que once aviones colombianos bombardearon la posición de Tarapacá el 14 de febrero y al día siguiente (15 de febrero) el general de la flotilla, Alfredo Vásquez Cobo, ordenó ocupar el lugar sin ninguna resistencia porque los peruanos habían huido<sup>111</sup>.

109. Fue traído al país por el teniente Benjamín Méndez Rey, quien había obtenido el grado de piloto en la Curtiss. El concibió un plan de vuelo Nueva York-Bogotá, idea que tuvo gran acogida entre el gobierno y la colonia colombiana radicada en Nueva York. Su costo fue de 20.000 dólares conseguidos con donativos de la colonia colombiana en Estados Unidos y el gobierno nacional... salió de Nueva York el 18 de septiembre de 1928 y llegó a Bogotá el 2 de enero de 1929 después de 3 meses y 14 días muy accidentados; el avión se tuvo que quedar en la base aérea de Flandes porque en un aterrizaje de emergencia que realizó allí el día anterior unos arbustos afectaron su estructura. Jorge Salgado Uribe, *Ibid*.

110. Herbert Boy, "Una historia con alas", Bogotá, editorial Iqueima, 1963, 2a edición pp. 209-211, 228.

Las bombas lanzadas por los aviones desmoralizaron a las fuerzas peruanas que huyeron hacia la selva por falta de baterías antiáreas. Solo un piloto colombiano –Gómez Niño– y varios pilotos alemanes desde aviones Junkers, protegidos por naves Curtiss, volaron en círculos concéntricos alrededor del morro de Tarapacá, causando pánico entre los soldados y caucheros que constituían la guarnición Peruana<sup>112</sup>.

Luego, el 25 de marzo, con el apoyo de seis aviones y de los cañoneros *Santa Marta* y *Cartagena*, la artillería y la infantería al mando del coronel Roberto D. Rico, se apoderó de Guepí, guarnición peruana sobre la margen derecha del río Putumayo y capturó 24 prisioneros; en este episodio, "el único verdaderamente bélico" durante el conflicto, murieron 16 colombianos, 27 peruanos y quedaron heridos 13 y 14 respectivamente. Los peruanos carecían de artillería y de aviones y fueron dominados por las fuerzas colombianas<sup>113</sup>.

El 30 de abril de 1933 entre 25.000 y 30.000 soldados peruanos se reunieron en el hipódromo de Lima antes de marchar al oriente a luchar contra las tropas colombianas. Después de la oración patriótica que el presidente Sánchez Cerro les dirigió, se retiraba en un automóvil descubierto cuando el joven cocinero aprista Alberto Mendoza Leyva le descargó cinco disparos en la espalda, uno de los cuales le atravesó el corazón; así cayó quien minutos antes se autocalificó como el "miembro viril del Ejército Peruano..."<sup>114</sup>. Con la muerte de Sánchez Cerro murieron también las aspiraciones revanchistas y finalizó un episodio bélico que fue impopular desde su origen en el corazón de la mayoría de los peruanos con la sola excepción de los habitantes de Loreto, su provincia más cercana a la población de Leticia.

Las tropas colombianas fueron debilitadas por la disentería y la malaria, y entre los aviadores alemanes uno había fallecido y otro estaba en la clínica Marly<sup>115</sup>. Boy posteriormente fue condecorado por el presidente Olaya Herrera con la Cruz de Boyacá, por su actuación en la guerra contra el Perú.

Desde cuando en 1932 Olaya Herrera quiso comprar infructuosamente al gobierno de los Estados Unidos dos aviones anfibios, Colombia logró adquirir a fabricantes privados norteamericanos y europeos una

verdadera flotilla, que adicionada con aparatos adquiridos internamente sumaba 36 aviones<sup>116</sup> así:

Bombarderos pesados:		
	Consolidated	1
	Dornier Wal	3
Bombarderos livianos:		
	Junkers	
Aviones pesados de observación:		
	Dornier Bluebird	2
Aviones de combate		
	Curtiss Hawk	13
	Curtiss Falcon	10
	Curtiss Osprey	2
Aviones de transporte:		
	Junkers	5
	Hamilton	1
	Dornier Wal	1
Aviones de entrenamiento:		
	Curtiss Fledgling	6
	Curtiss Trainer	6
Aviones de despacho:		
	Wild	6

Estas cifras, así como la inauguración en 1933 de la base de Palanquero, cerca a La Dorada, convirtieron a la Fuerza Aérea de Colombia en la primera de América Latina en cuanto al número de aviones y la calidad de los equipos. La aviación colombiana llegó a convertirse en una terrible fuerza. Extranjeros no eran solamente los monoplanos, los biplanos y los hidroaviones. Los pilotos eran casi todos alemanes, pertenecían a Scadta, que desde su fundación solamente entrenó a un aviador colombiano<sup>117</sup>.

En un intento por competir con Scadta, en 1929 Juan Trippe, gerente desde la fundación de Pan American en 1926, se asoció con el gobierno colombiano para desarrollar una nueva línea aérea llamada Sociedad Anónima Colombo-Americana de Aviación, SACO.

111. Alberto Donadio cita 11, Op.Cit., p. 256.

112. *Ibid.*, p. 259.

113. *Ibid.*

114. *Ibid.*, p. 277.

115. *Ibid.*, p. 273.

116. *Ibid.*, pp. 259-260.

117. *Ibid.*

## Scadta se consolida como empresa doméstica

Desde 1931 la compañía estadounidense Pan American Airways adquirió en Scadta un interés mayoritario. Por cuanto el nombre de la empresa, Compañía Colombo Alemana de Transportes Aéreos, no se ajustaba a la realidad. Pan American, fundada 7 años después, tenía la intención de expandir su radio de acción por todo el continente americano; su interés fue asegurarse el derecho a operar en Colombia y, al mismo tiempo, obstruir la competencia a sus propias rutas; de allí que no se opuso a dejar que el personal alemán continuara en la dirección y las operaciones de la aerolínea<sup>118</sup>.

Como ya se había mencionado, todos, menos su principal accionista, el austriaco Peter Paul von Bauer<sup>119</sup> y el gerente de la Pan American, Juan Trippe, desconocían esta operación que se mantuvo en secreto hasta 1939 cuando la embajada de los Estados Unidos bajo Spruille Braden aclaró el problema<sup>120</sup>.

En 1933 Scadta presentó en su balance de operaciones la suma de 1'024.105 kilómetros de vuelo, había transportado 6.685 pasajeros y más de 739 toneladas de carga. Sin contar con el peso del correo aéreo que seguramente superó la cantidad de 65 toneladas que transportó en 1929.

En 1933 Scadta adquirió de los jesuitas por la suma de \$50.000, terrenos aledaños a la capital que se conocieron luego con el nombre de campo aéreo de "Techo". El gobierno nacional abrió una escuela de aviación en la ciudad de Cali, en la antigua hacienda "El Guavito", que le valió la suma de \$50.000<sup>121</sup>.

En 1934 la Scadta compró los tres primeros trimotores de marca Ford<sup>122</sup>. De esta manera se iban materializando algunos de los sueños del pionero de la aviación colombiana Gonzalo Mejía, quien indujo a la compañía Ford a producir este tipo de aeronaves. En ese mismo año se ofreció al presidente Olaya Herrera una "sensacional revista aérea" con 40 aviones<sup>123</sup>. En este año la red de Scadta abarcaba una extensión de 4.415 kilómetros y había transportado 10.066 pasajeros<sup>124</sup>.

Un accidente en 1935 involucró a dos aeronaves de las empresas Saco y Scadta en el que murieron todos los ocupantes. Debido a la magnitud del suceso, ambas compañías se vieron afectadas económicamente. En el accidente de Medellín murieron 17 personas y en el avión de la Saco iban entre otros pasajeros, el cantante de tangos Carlos Gardel y algunas personalidades de la vida nacional, entre ellos Ernesto Samper Mendoza, experto piloto colombiano<sup>125</sup>. Entre 1936-1937 la empresa Scadta adquirió varios aviones bimotores de marca Boeing<sup>126</sup>.

## En vísperas de la Segunda Guerra Mundial

La situación en Europa cambió radicalmente con el ascenso de Hitler al poder en Alemania; los gobernantes de los países que participaron en el Primera Guerra Mundial miraron con preocupación su actitud revanchista frente al tratado de Versalles y darle salida a sus ambiciones expansionistas.

El coronel Herbert Boy, piloto de Scadta y héroe colombiano en la guerra con el Perú, fue llamado por el Tercer Reich para definir su situación militar. Allí fue informado del interés del gobierno en adquirir la mayoría de las acciones de Scadta cuyo principal accionista era ahora un ciudadano alemán. Boy le informó a Bauer los propósitos del gobierno alemán, ignorando que sus acciones estuvieran pignoradas a la Pan American. Ante esta difícil situación, Von Bauer solicitó tiempo para transmitir esta novedad a sus so-

118. David Bushnell, *Eduardo Santos y la política del buen vecino*, El Áncora editores, Bogotá, 1984, p. 30.

119. Peter Paul Von Bauer fue un noble austriaco que llegó a Colombia en 1911 a participar en una expedición al Amazonas; sus conocimientos de geógrafo y científico naturalista le dieron cabida en la Real Sociedad Geográfica de Londres. Quiso establecerse después en su país, pero la inestable situación política lo obligó a regresar a América y se estableció en Barranquilla en 1920, cuando se hizo socio mayoritario de Scadta de la cual fue su presidente hasta 1940. Véase Herbert Boy, *Una Historia con alas*, ediciones Guadarrama, Madrid, 1953.

120. David Bushnell, *Op. cit.*, p. 33.

121. *Op. cit.*, p. 81.

122. José Ignacio Forero, *Op. cit.*, p. 276.

123. *Op. cit.*, p. 245.

124. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 419.

125. *Ibid.*, p. 419.

126. Francisco Posada, *Op. cit.*, p. 81.

cios colombianos, en tanto a toda prisa abandonaba su castillo y demás propiedades en Austria<sup>127</sup>.

La situación interna había cambiado radicalmente. Los gobiernos liberales de la década del treinta, sobre todo a partir de Enrique Olaya Herrera, adoptaron una actitud mucho más condescendiente con el gobierno norteamericano. Éste, a su vez, había dado un giro de 180° en sus relaciones internacionales en el hemisferio. Olaya abrió las puertas al capital norteamericano y adoptó una política petrolera bastante favorable a las compañías de ese país<sup>128</sup>.

Su sucesor, Alfonso López Pumarejo. (1934-1938), no fue menos generoso que su antecesor; firmó un tratado de comercio recíproco duramente criticado por los proteccionistas colombianos, debido a que hacía reducciones considerables a las tarifas aduaneras colombianas a cambio de una promesa innecesaria de que el café seguiría entrando a los Estados Unidos sin pagar impuestos. Pero a diferencia de Olaya Herrera, su antecesor, no cultivó una relación estrecha con los intereses norteamericanos como, por ejemplo, solicitar su consentimiento cuando de nombrar ministros se trataba<sup>129</sup>.

El gobierno de Santos (1938-1942) desarrolló con el norteamericano relaciones más estrechas que las de López y se dedicó al establecimiento de programas de cooperación que sentarían precedentes duraderos<sup>130</sup>. Así, por ejemplo, remplazó una misión británica que desde 1935 colaboraba en la organización de la Armada colombiana; el 23 de noviembre de 1938 se firmó un acuerdo por cuatro años que estipulaba que funcionaría como consejería técnica ya que los oficiales colombianos estaban en condiciones de asumir puestos de mando y aunque originalmente solo se contempló asesoría en la misión naval, las negociaciones se ampliaron a una misión aérea<sup>131</sup>.

Pocos años antes, como resultado de la crisis de Leticia entre Colombia y Perú, un grupo de pilotos y mecánicos de aviación estadounidense había sido contratado en forma individual para asistir a la expansión transitoria de la aviación militar colombiana y, en

efecto había actuado extraoficialmente como una misión aérea norteamericana<sup>132</sup>.

Colombia adoptó antes y durante el conflicto una extraña política de "neutralidad pero no-indiferencia"; el consejo de ministros de Alfonso López aprobó la destinación de un crédito de cinco millones de pesos concedido por Alemania para la compra de naves y hangares procedentes de ese país. La transacción fue informada a los oficiales norteamericanos y la Bethlehem Steel ofreció también un crédito a más largo plazo para la construcción del hangar. Esto convenció al Departamento de Estado de los Estados Unidos y a los oficiales militares de que aumentar la supervisión de las operaciones de Scadta era esencial para garantizar la seguridad de los intereses estadounidenses<sup>133</sup>.

## La salida del personal alemán de Scadta

El cambio de las condiciones políticas en Europa después del ascenso de Hitler al poder en Alemania y la nueva *política del buen vecino* emprendida por Franklyn Delano Roosevelt hacia los países americanos, fueron factores que contribuyeron a los cambios dentro del personal operativo y administrativo de la empresa Scadta, al ponerse en evidencia las operaciones secretas que se habían realizado entre el presidente de ésta y el presidente de Pan American Airways, a comienzos de la década de los treinta.

El nombre oficial de la compañía (SCADTA) era algo inapropiado desde 1931, cuando la Pan American Airways adquirió en ella un interés mayoritario. Sin embargo el interés primordial de la Pan American fue asegurarse el derecho a operar en Colombia y, al mismo tiempo, obstruir la expansión de Scadta fuera del país, donde estaría en competencia con sus propias rutas; una vez alcanzadas estas metas por medio de su control final de Scadta, Pan American se dió por bien servida con dejar que la dirección anterior siguiera encargada de las operaciones de la aerolínea<sup>134</sup>. Como ya se mencionó todos menos su gerente, desconocían esta operación que se mantuvo en secreto hasta 1939 cuando la embajada de los Estados Unidos bajo Espruille Braden aclaró el problema<sup>135</sup>.

127. Silvia Galvis, Alberto Donadio, *Op. cit.*

128. David Bushnell, *Eduardo Santos y la política del buen vecino*, el Áncora editores, Bogotá, 1984, p. 14.

129. *Ibid.*

130. *Ibid.*, p. 15.

131. *Ibid.*, p. 19.

132. David Bushnell, *Op. cit.*, p. 19.

133. *Ibid.*

134. *Ibid.*, p. 30.

135. *Ibidem*, p. 33.

Según Posada, la administración de Alfonso López llevó a cabo una política nacionalista en materia aérea que se plasmó en la Ley 38 de 1938. El artículo 73 de la mencionada norma expresa: Toda empresa aérea está obligada a mantener invariablemente en sus servicios, a partir de la vigencia de esta Ley, un personal colombiano no inferior al 25% durante los primeros 5 años de su funcionamiento, al 50% durante los 5 siguientes y el 75% a partir del undécimo año<sup>136</sup>.

Durante el gobierno de Eduardo Santos, en 1938, se aprobó la ley 89 que nacionalizaba las empresas de aviación. La ley exigía que 51% de las acciones estuvieran en manos de socios colombianos. Esta ley fue aprobada para evitar que las acciones de Scadta y Saco pasaran a manos del Reich. En octubre de 1939 llegaron al país los primeros aviones DC-3 que volaban a 200 millas por hora, una increíble velocidad para esa época.

En 1939 el capital social ascendía a \$1'500.000. En 1940, año de la fusión de Scadta y Saco se habían transportado 54.621 pasajeros; la red aérea tenía una extensión de 10.635 kilómetros y la empresa contaba con 29 aeronaves<sup>137</sup>.

Desde su fundación los aviones de Scadta fueron pilotados por personal alemán y austriaco, lo mismo que una gran parte de su personal técnico tenía estas mismas nacionalidades. Algunos llegaron a trabajar por periodos cortos y regresaron nuevamente a sus países de origen, después de haberse familiarizado con la topografía del territorio colombiano a prestar servicios en la Luftwaffe.

Al mismo tiempo, Scadta, a través del servicio aéreo fotográfico del cual tenía un monopolio virtual en Colombia, estaba estructurando una colección de investigaciones aéreas sin parangón. Y según lo irían a señalar posteriormente algunos periodistas alarmistas, con monótona regularidad, estas investigaciones incluían algunas de las principales vías de acceso al Canal de Panamá. Por último, la red de radio privada de Scadta aumentó en forma considerable su potencial para servir a los intereses del Tercer Reich<sup>138</sup>.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial obligó al gobierno estadounidense a aumentar sus presiones para que se acelerara el proceso de depuración del personal alemán existente en la empresa Scadta, asunto en que Pan American no estaba muy interesa-

da debido a que esta operación implicaba aumentar considerablemente sus costos por las elevadas indemnizaciones que debería pagar a este personal vinculado desde su fundación, incluido su presidente Von Bauer (a pesar de su reciente nacionalización como colombiano aprobada por el presidente Santos) y a las dificultades de conseguir suficientes pilotos norteamericanos para remplazarlos. Todo el personal administrativo alemán fue licenciado en febrero de 1940 y se instaló un sistema de monitoreo de los aviones pilotados todavía por teutones, que en sus vuelos siempre iban acompañados de copilotos colombianos. "Pan American finalmente recibió una indemnización por sus gastos particulares en la desgermanización de Scadta, del fondo del ejército de los Estados Unidos"<sup>139</sup>.

El gobierno colombiano estaba interesado en la fusión de Scadta y Saco en una sola empresa de aviación comercial e insistía en su deseo de ser la voz dominante en dicha empresa, pero carecía del capital suficiente para adquirir el paquete mayoritario de acciones. La fórmula que se adoptó finalmente fue la de que el gobierno tendría opción de adquirir 40% de las acciones, con 20% reservado para ciudadanos particulares que fueran colombianos de nacimiento, y al mismo tiempo Pan American continuaría siendo el accionista principal, conservaría momentáneamente la dirección técnica, pero el gobierno colombiano tendría en la junta directiva una representación superior a la que sus acciones le permitirían. Aunque este acuerdo no fue del agrado de la compañía estadounidense, tuvo que aceptarlo por la presión de la ley colombiana y del Departamento de Estado norteamericano<sup>140</sup>.

## La situación económica de los años treinta

Entre 1931 y 1939 el valor de la producción industrial se multiplicó por 2.5 veces; esta se orientó fundamentalmente hacia los bienes de consumo final (grasas, vegetales, productos lácteos, tejidos de lana, drogas, confecciones, etc.) y algunos pocos bienes intermedios. En 1939, 77.6% de los bienes ofrecidos por la industria eran bienes de consumo final, 16,7% eran bienes intermedios y sólo 5% eran bienes de capital. Para 1939 ya existían en el país 4.467 empresas manufactureras de las cuales 2.805 fueron creadas entre

136. Francisco Posada, *Op. cit.*, p. 82.

137. Alirio Gómez Picón, *Op. cit.*, p. 420.

138. David Bushnell, *Op. cit.*, p. 31.

139. David Bushnell, *Op. cit.*, p. 34.

140. *Ibid.*, p. 35.

1930 y 1939; 809 se crearon entre 1920 y 1929 y sólo 128 existían antes de 1900<sup>141</sup>.

La década de los años treinta se constituyó el inicio del proceso de industrialización de la economía colombiana. "La industria que en 1929 participaba de 8,91% del producto bruto nacional había ascendido en 1939 a 4,39%; igualmente, si entre 1925 y 1929 contribuyó en 4,04% al crecimiento del producto bruto, esta contribución ascendió entre 1929 y 1939 a 26,37%, lo que indica sin duda el impulso que la industria daba al conjunto de la economía"<sup>142</sup>.

El crecimiento industrial de esa década, de 10,08%, fue uno de los más rápidos en la historia del país, sólo superado por el quinquenio de la segunda posguerra<sup>143</sup>.

Hacia finales de los años 30 Scadta adquirió 10 Boeing 247-D, ampliando con ellos su cobertura en las rutas nacionales<sup>144</sup>. Pero en el futuro de esta empresa aparecieron negros nubarrones, debido a la crisis económica de la época que afectó sus operaciones comerciales.

La Segunda Guerra Mundial estalló en 1939, el gobierno norteamericano exigió al colombiano el retiro del personal alemán de las líneas aéreas, al cual consideraba un peligro potencial, por la cercanía de Colombia al Canal de Panamá, máxime cuando algunos miembros del personal técnico habían manifestado sus simpatías con el gobierno nazi. Von Bauer se puso de acuerdo con Mr. Trippe para que accediera a la nacionalización de Scadta. Aquél solicitó entonces la nacionalidad colombiana y el gobierno de Eduardo Santos la concedió automáticamente en virtud de una cláusula de la ley 89 que lo autorizaba para otorgarla a quienes se hubieran distinguido por sus servicios prestados al país; los pilotos alemanes sobresalieron durante la guerra con el Perú y Scadta sorteó exitosamente el compromiso<sup>145</sup>.

La presión norteamericana aumentó para que fueran retirados todos los agentes alemanes de las empresas de aviación. En enero de 1940 Pan American anunció al

gobierno colombiano su intención de asumir la dirección de la empresa en virtud de que era el accionista mayoritario y proceder a la expulsión de los alemanes. El gobierno colombiano reaccionó, comunicándole a Juan Trippe que antes de esto debería definirse la situación, conforme a la ley, para que por lo menos 51% de las acciones estuvieran en poder de nacionales colombianos. Nuevamente se negó a retirar al personal alemán y prometió despedirlos 15 minutos después si los Estados Unidos entraban en guerra<sup>146</sup>.

Santos, buscando alguna salida al problema, propuso la fusión de Scadta y Saco, y conector de que el gobierno colombiano poseía en ésta última 75% de las acciones, se resistía a excluir a los alemanes que habían prestado tan excepcionales servicios a la patria. Él ignoraba que Pan American fuera propietaria de más de 50% de la empresa Scadta<sup>147</sup>.

El gobierno colombiano encomendó entonces a Martín del Corral y a Joaquín Cano para que lo representaran en su dirección. El 8 de junio de 1940 las empresas Scadta y Saco se fusionaron. La nueva empresa cambió la razón social y se convirtió en Aerovías Nacionales de Colombia S.A. (Avianca). La gerencia fue ocupada entonces por el ingeniero antioqueño Martín del Corral, quien permaneció en el cargo durante nueve años<sup>148</sup>.

Del Corral suspendió desde el primer día de su gestión todos los sistemas de "Good Will", nombre dado los pasajes dados a ciertos congresistas, periodistas y personajes útiles o discolos, que eran ofrecidos antes por los alemanes<sup>149</sup>.

146. Silvia Galvis, Alberto Donadio, *Op. cit.*

147. *Ibid.*

148. Este personaje fue un ingeniero antioqueño que estudió dos años en la Escuela Nacional de Minas y luego se marchó a los Estados Unidos a estudiar ingeniería eléctrica, ingresó a la empresa Westinghouse y a su regreso a Colombia tuvo la suerte de realizar los cálculos de la central hidroeléctrica de Guadalupe que fue contratada precisamente con la Westinghouse. "Para Avianca todo tiempo pasado fue mejor", en *Semana*, junio 28, 1947, en *Perfiles de empresas y empresarios en Colombia 1946-1950*, Eduardo Sáenz Rovner, compilador, parte I, 1946-1948, Universidad de los Andes, julio 1991, pp. 95-101.

149. Al fundarse Avianca se trajeron al país por primera vez los aparatos de control de vuelo y se ampliaron y modernizaron los talleres de reparación. En 1943 en Avianca se transportaron 88.901 pasajeros, en 1944, 110.000. En 1945 el capital aumentó a \$3'000.000, se tenían 1700 empleados de los cuales 2.8% eran extranjeros. *Op. cit.*, p. 420.

141. David Bushnell, *Op. cit.*, p. 35.

142. *Ibid.*, pp. 49-50.

143. *Ibid.*

144. Francisco Posada, *Colombia, violencia y subdesarrollo*, sin nombre de la editorial, sin fecha, p. 82.

145. Silvia Galvis, Alberto Donadio, *Colombia nazi 1939-1945*, Planeta Editorial S.A., Bogotá, 1986.

En 1946 fue creado el Departamento de Aeronáutica Civil, organismo de regulación de las empresas de aviación, y ese mismo año se colocaron bajo vigilancia y control estatal 19 empresas de aviación nacionales y extranjeras: Avianca<sup>150</sup>, Lansa, Taca, Viarco, Sam, Taxi Aéreo, Sociedad Transaéreo, Saeta, Trasandina, Aida, Scolta, Andian National Corporation, Pan American Airways, Pan American Grace, Tropical Oil Company, Texas Petroleum y K.L.M.<sup>151</sup>.

Las aerolíneas Scadta y Avianca transportaron durante 29 años, entre 1920 y 1949, un total de 2'662.577 personas con uno de los más bajos índices de accidentalidad en todo el mundo, 0,00005%. Este mismo volumen es transportado en la actualidad en menos de un año.

En 1951 se adquirió el avión Lockheed Constellation 0749 y el Super Constellation 1049L, el más grande y rápido en ese entonces. En 1960 se obtuvieron en arriendo dos Boeing 707-100, para servir en las rutas internacionales<sup>152</sup>.

Avianca surge, pues, dentro de esta coyuntura económica y el crecimiento de su equipo de vuelo se iría a comportar en el futuro, sujeto al crecimiento de la economía.



Primer DC-3 propiedad de la recién creada Avianca, matrícula C-100.

## Conclusiones

1. La aviación comercial en Colombia tuvo una temprana organización, debido al escaso desarrollo de las vías de transporte y a la actitud visionaria de la burguesía nacional interesada en sacar la economía del aislamiento.
2. Las primeras rutas aéreas siguieron el cauce del río Magdalena, principal arteria fluvial empleada para el comercio internacional, debido a que las primeras aeronaves sólo estaban capacitadas para acuatizar y a la ausencia de lugares habilitados para el aterrizaje en las cercanías de las principales ciudades.
3. Las empresas aéreas colombianas se constituyeron en una forma de emulación y confrontación internacional entre las potencias europeas que habían participado en la Primera Guerra Mundial.
4. La primera empresa de aviación comercial en Colombia fue la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, fundada en Medellín por socios antioqueños; su equipo de vuelo estuvo integrado por aviones franceses Farman F-40, que se accidentaron rápidamente e hicieron fracasar el proyecto.
5. La Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo, Scadta, que se constituyó tres meses después, por una fusión de capitales de socios colom-

150. En 1946 llegaron los aviones de tipo Douglas DC-4 y los C-54 generaron con ello una expansión muy importante del transporte aéreo en Colombia, abrieron nuevas rutas internacionales, uniendo a Bogotá con Lima, Quito, Panamá y a éstas con Miami y Nueva York. De las 900 horas que volaba Scadta en 1939, se pasó a cerca de 4.000 en 1947. El personal de la empresa en 1947 pasó de tres mil empleados, transportó y entregó 18 millones de cartas que le dejaron al erario público cerca de 700.000 pesos, y los activos se acercaban a los 20 millones de pesos. "Para Avianca todo tiempo pasado fue mejor", en *Semana*, junio 28, 1947, en *Perfiles de Empresas y Empresarios en Colombia 1946-1950*, Eduardo Sáenz Rovner, compilador, parte I, 1946-1948, Universidad de los Andes, julio 1991.

151. Francisco Posada, *Op. cit.*, p. 82.

152. *Op. cit.*, p. 2.

- bianos y alemanes, fue la empresa aérea que se consolidó en el país; su equipo de vuelo estuvo integrado por aeroplanos alemanes de tipo Junker que tuvieron un desempeño exitoso en el medio colombiano.
6. Scadta se convirtió en un vínculo de unidad nacional que integró las distantes ciudades del territorio colombiano; los gobiernos nacional y departamental prestaron su colaboración económica para ayudarla en los momentos de crisis, y se desempeñó de manera exitosa hasta su fusión con otra empresa de aviación comercial, SACO, para dar origen a la empresa Avianca.
  7. La ausencia de capitales norteamericanos vinculados a la navegación aérea dificultó la expansión de las actividades aéreas de Colombia hacia los Estados Unidos y los países donde era más acentuada su influencia. Lo que limitó también el sobrevuelo sobre el canal de Panamá, debido al temor del departamento de Estado norteamericano y de los militares por la presencia de pilotos alemanes en la empresa Scadta.
  8. El predominio aéreo de Colombia contribuyó a sortear con éxito el conflicto fronterizo que se presentó en 1932 con el vecino país del Perú, en donde la aviación colombiana utilizó por primera vez en Latinoamérica el bombardeo de posiciones enemigas desde el aire.
  9. El retiro del personal alemán de las líneas aéreas colombianas fue obstaculizado en su momento por el gobierno nacional en razón del prestigio y reconocimiento de pilotos y directivos germanos que sirvieron de manera positiva durante el conflicto con el Perú en la década de los años treinta.
  10. La presencia del capital alemán en la empresa Scadta fue durante la década de 1930 sustituida por el capital norteamericano, se mantuvo en secreto hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial. El negocio se hizo entre el gerente de Scadta, el alemán Peter Paul Von Bauer, y el presidente de Pan American, el norteamericano Juan Trippe, debido a las dificultades económicas por las que atravesaba Scadta durante la gran depresión capitalista entre los años 1929 y el 1933. La confidencialidad de la transacción se mantuvo presumiblemente en razón de que los norteamericanos no gozaban de simpatía con la sociedad ni el gobierno colombianos por su intervencionismo en asuntos internos.
  11. La organización de la compañía Avianca estuvo ligada a la confrontación internacional de la Segunda Guerra Mundial, en las exigencias del retiro del personal alemán que dirigía y comandaba el transporte aéreo en Colombia; esto se constituyó en un asunto de Estado en el que estuvo implicado el gobierno norteamericano, motivado por su preocupación de defender la zona del Canal de Panamá.



Foto: Avianca.