



«Amalgamarse al alma de Colombia» Scadta y los principios de la aviación en Colombia, 1919-1940

Stefan Rinke ¹

La década de 1920 y los comienzos de la de 1930 fueron los días iniciales de la aviación civil. Durante la primera Guerra Mundial, la tecnología había avanzado enormemente. Después de la guerra, estuvieron disponibles más que en ninguna época anterior más y mejores aviones, personal entrenado y equipo. Los aeroplanos y aeronaves se volvieron símbolos de progreso y modernidad. Los espectaculares vuelos efectuados por el norteamericano Charles Lindbergh o por el francés Jean Mermoz, excitaron la imaginación popular. En sus novelas, Antoine de Saint-Exupéry, piloto de la *Compagnie Générale Aéropostale* francesa en Argentina,

introdujo las aventuras del vuelo en la literatura moderna².

El desarrollo y la producción de aviones y la creación de aerolíneas descansó inicialmente en las iniciativas privadas en Europa y en los Estados Unidos. Además de su bien conocido potencial militar, pronto la aviación se convirtió en un factor de prestigio a nivel internacional y en las relaciones comerciales. De aquí que los gobiernos desarrollaran un interés en los nuevos medios de transporte como elemento de la política exterior. Esto pudo observarse especialmente en Alemania, donde la aviación prometía ser una com-

¹ Stefan Rinke es profesor de historia en la Katholische Universität-Eichstätt, en Alemania. Master of Arts de la Bowling Green State University, Diploma en Historia en la Universidad Otto-Friedrich en Bamberg, Ph.D. en Historia de la Katholische Universität-Eichstätt. Ha recibido becas de investigación de la Friedrich-Ebert-Stiftung, la German Marshall Fund y la Deutsche Forschungsgemeinschaft. Entre sus publicaciones

se cuentan dos libros y artículos sobre las relaciones entre América Latina, Alemania y los Estados Unidos. Junto con Hans-Joachim König edita la serie *HISTORAMERICANA*.

El autor desea agradecer a Hans-Joachim König y Silke Schmidt-Rinke por sus comentarios críticos a las versiones iniciales del presente artículo.

² Véase, por ejemplo, *Vol de Nuit*, de Saint-Exupéry, París, 1931.

pensación por la pérdida del poder militar ocasionada por el tratado de Versalles³.

Debido a razones económicas y geográficas, América Latina pronto emergió como un importante mercado para la exportación de aviones así como de empresas de aerolíneas. La competencia fue intensa porque varias empresas francesas, alemanas y después algunas norteamericanas lucharon sin descanso por lograr su participación. Una de las empresas más tempranas y más exitosas durante más de una década en la aviación civil en América Latina fue la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta). Aunque cualquiera que esté interesado en la historia de las aerolíneas está familiarizado con el nombre de esta famosa empresa conjunta colombo-alemana, su desarrollo en la década de 1920 no ha atraído mucha atención académica hasta el momento⁴. Buena parte de lo que se ha escrito acerca del tema está envuelto por los mitos de la fundación que los participantes contemporáneos establecieron en sus publicaciones⁵.

El estado insatisfactorio de la atención académica sobre el tema se ha debido a la simple falta de fuentes. Sin embargo, los archivos empresariales del productor de aviones alemán Junkers de Dessau que no se han utilizado antes arrojan una gran cantidad de información nueva acerca de la historia de Scadta⁶. Tal como veremos, no solamente los aviones Junkers sino también la inversión de la compañía hecha desde Dessau encauzaron las fuerzas existentes detrás de la fundación de la aerolínea. Otras importantes fuentes primarias utilizadas para el presente artículo incluyen material del Ministerio de Relaciones Exteriores de

Alemania, y la *Deutsche Luft Hansa*. Con base en estos documentos es posible efectuar por vez primera un análisis crítico de los orígenes y el desarrollo de Scadta. También se establecerán muchos de los factores acerca de la fundación de Scadta, su expansión y posterior fracaso.

En este artículo se tratarán diversos interrogantes. ¿Por qué razón los pilotos alemanes escogieron a Colombia en 1919 para la fundación de su aerolínea? A partir de una empresa conjunta de pequeña escala germano-colombiana sobre el río Magdalena, rápidamente Scadta se convirtió en una empresa con varias subsidiarias y estuvo a punto de convertirse en una multinacional hacia mediados de la década de 1920. ¿Qué factores intervinieron en este éxito? ¿Qué rol desempeñaron los intereses privados y la interacción de las élites internas y del extranjero? Las élites domésticas estaban conformadas por colombianos así como por alemanes que ya habían vivido en el país andino durante muchos años. ¿En qué medida las empresas fueron apoyadas por los Estados colombiano y alemán? ¿Qué propósitos tenía el gobierno colombiano? ¿Cuál fue la importancia específica de Scadta en el desarrollo de las redes de transportes de Colombia? En cuanto a la influencia oficial alemana en Scadta, los autores norteamericanos, al escribir durante la Segunda Guerra Mundial, sostuvieron que hubo un gran propósito detrás de la aviación alemana en América Latina⁷. ¿Estos argumentos siguen siendo válidos? O, en otras palabras, ¿hubo un plan para la restauración del imperialismo informal alemán en América Latina que pudiera discernirse en el micro-

³ Peter Frizsche, *A Nation of Flyers: German Aviation and the Popular Imagination*, Harvard University Press, Cambridge, 1992.

⁴ Varios trabajos incluyen capítulos sobre Scadta. Un excelente recuento general es R.E.G. Davies, *Airlines of Latin America since 1919*, Putnam, Londres, 1984, pp. 202-239. Información importante sobre Scadta en rivalidades internacionales se halla en Stephen J. Randall, *The Diplomacy of Modernization: Colombian-American Relations, 1920-1940*, University of Toronto Press, Toronto, 1977, y en Wesley P. Newton, *The Perilous Sky: United States Aviation Diplomacy and Latin America, 1919-1931*, University of Miami Press, Coral Gables, 1978. Los dos últimos estudios se basan en fuentes del Departamento de Estado de los Estados Unidos.

Los académicos alemanes no han contribuido mucho a la historiografía sobre Scadta y generalmente han sido engañados por los mitos contemporáneos. Véanse Bernhard Jürgens, «Die Erschließung Südamerikas durch den Luftverkehr» (tesis de Ph.D., Kiel, 1950); Joachim Trotz, «Die deutsche Luftfahrt-tätigkeit in Lateinamerika, 1919-1942: Instrument der Latein-amerikapolitik des deutschen Imperialismus», 2 vols. (tesis de Ph.D., Leipzig, 1975). Un folleto para filatelistas es Claus Wollheim, *Die Geschichte der deutsch-kolumbianischen Luftverkehrsgesellschaft SCADTA unter besonderer Berücksichtigung ihres Postwesens*, Schweizerischer Philatelisten-verein, Zürich, 1982.

sichtigung ihres Postwesens, Schweizerischer Philatelisten-verein, Zürich, 1982.

⁵ Buenos ejemplos son los escritos de Peter Paul von Bauer, «Gründung und Entwicklung der Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aereos [sic], Kolumbien Südamerika», *Der Luftweg*, No. 13, 1922, pp. 124-125, y Bauer, «Commercial Aviation in Colombia», *National Aeronautic Association Review*, 3, 1925, pp. 52-53. Fuentes más confiables son Herbert Boy, *Una historia con alas*, Iqueima, Bogotá, 1963; Fritz W. Hammer, «Überseeischer Luftverkehr», *Der Flugkapitän*, No. 11/12, 1932, pp. 186-191.

⁶ Los historiadores de la tecnología han utilizado antes los archivos de Junkers en el *Deutsche Museum* de Munich. Los historiadores de temas empresariales no han trabajado con estas importantes fuentes. Véase Stefan Rinke, «Die Firma Junkers auf dem lateinamerikanischen Markt, 1919-1926», en Boris Barth y Jochen Meissner, compiladores, *Grenzenlose Märkte? Die deutsch-lateinamerikanischen Wirtschaftsbeziehungen vom Zeitalter des Imperialismus bis zur Weltwirtschaftskrise*, Lit, Münster, 1995, pp. 157-184.

⁷ Véase especialmente el influyente libro de William A. M. Burden, *The Struggle for Airways in Latin America*, Council on Foreign Relations, Nueva York, 1943.

cosmos de Scadta? ¿Cuál fue exactamente el rol de Scadta como actor transnacional? ¿Qué impacto tuvieron las rivalidades internacionales y especialmente la presión de los Estados Unidos en el destino de la empresa?

¿Por qué Colombia?

El tratado de paz no solamente restringió el tamaño del ejército alemán, sino también el número y la clase de armas permitidas. Según la parte III (artículos 198-202, y 210), Alemania estaba explícitamente impedida para mantener una fuerza aérea. Los aviones de combate tenían que ser entregados a los aliados. Sin embargo, era difícil definir exactamente dónde terminaba la aviación militar y dónde empezaba la aviación civil. Este asunto ocasionó extensas y amargas pugnas entre los oficiales alemanes y los supervisores aliados hasta mediados de la década de 1920. En consecuencia, la comisión de control de los aliados bloqueó completamente la producción de cualquier tipo de avión hasta mayo de 1922. A partir de ese momento, la industria alemana todavía tuvo que someterse a ciertas limitaciones en términos de velocidad, capacidad, y carga máxima. Estas restricciones estuvieron vigentes hasta mayo de 1926, cuando se firmó un nuevo acuerdo de aviación internacional en París⁸. Mientras tanto, los fabricantes habían hallado maneras ingeniosas de evadir las órdenes de los aliados. Una medida simple pero efectiva fue el establecimiento de empresas subsidiarias y la transferencia de la producción hacia el interior de países neutrales como Suiza, Suecia y Holanda⁹.

Con el fin de probar las máquinas, lograr progreso en el desarrollo tecnológico y aumentar las ventas, los productores de aviones alemanes a comienzos de la década de 1920 tuvieron que desplazarse a países extranjeros. No sólo el control de los aliados sino

también la fiera competencia dentro de Alemania fueron motivos adicionales para una ofensiva en la exportación y en las inversiones en los mercados externos a Europa¹⁰. Además de la Unión Soviética y del cercano Oriente, Latinoamérica emergió como un centro de interés. Después de la decepción causada por la guerra y la pérdida de las colonias imperiales, muchos alemanes percibieron a los países situados al sur del río Grande como el último continente disponible¹¹. Debido a su estructura topográfica, el subcontinente sufría tradicionalmente de precarias vías de comunicación. A pesar del auge de la construcción de ferrocarriles desde finales del siglo XIX y del surgimiento del tráfico de automóviles en la década de 1920, este problema aún estaba lejos de haber sido resuelto. La ineficiencia de las comunicaciones y la especial naturaleza de la distribución de población de América Latina -con centros urbanos aislados y enormes áreas escasamente pobladas- clamaron por la aviación moderna¹².

Los problemas generales de transporte existentes en América Latina parecían multiplicarse en Colombia. A pesar de los ambiciosos proyectos surgidos a partir de 1870, el estado de los ferrocarriles permanecía muy precario, incluso ante los estándares latinoamericanos hasta la Primera Guerra Mundial¹³. Los principales medios de transporte eran la navegación a vapor por el río Magdalena, y la mula. En la década de 1920, con la ratificación del tratado Urrutia-Thomson, fluyeron hacia Colombia nuevas y grandes sumas de dinero desde los Estados Unidos. En parte, éstos eran pagos de indemnización por la controvertida separación de Panamá en 1903-1904; parcialmente también, los dólares provinieron como préstamos de los Estados Unidos a los gobiernos nacional, regional y municipal de Colombia. La «prosperidad a debe» permitió hacer inversiones estatales a gran escala, aunque descoordinadas y por tanto ineficaces, en el desarrollo de una infraestructura de comunicaciones¹⁴.

⁸ Karl-Heinz Völker, «Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933», *Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte*, ed. Militärgeschichtliches Forschungsamt, vol. 3, DVA, Stuttgart, 1962, pp. 125-148.

⁹ Junkers desplazó su producción a Suecia; véase Günter Schmitt, *Hugo Junkers und seine Flugzeuge*, Motorbuch, Stuttgart, 1986, pp. 48-56.

¹⁰ En 1925 el Ministerio de Relaciones Exteriores alemán hizo una lista de 30 empresas. *Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes*, Bonn [Archivos políticos del Ministerio de Relaciones Exteriores; en adelante, PAAA], 32589, «Anschriftenverzeichnis der deutschen Luftfahrzeugbaufirmen. Stand vom 1. Nov. 1925».

¹¹ Stefan Rinke, «*Der letzte freie Kontinent*»: *Deutsche Lateinamerikapolitik im Zeichen transnationaler Beziehungen, 1918-1933*, 2 vols., *HISTORAMERICANA*, 1, Akademischer Verlag, Stuttgart, 1996; y «From Informal Imperialism to

Transnational Relations: Prolegomena to a Study of German Policy Towards Latin America, 1918-1933», *Itinerario: European Journal of Overseas History*, 19, No. 2, 1995, pp. 112-124.

¹² William Glade, «Latin America and the International Economy», en Leslie Bethell, compilador, *Cambridge History of Latin America*, Cambridge University Press, Cambridge, 1986, vol. 4, pp. 41-43 y 52-53.

¹³ Thomas Fischer, *Die verlorenen Dekaden: «Entwicklung nach außen» und ausländische Geschäfte in Kolumbien 1870-1914*, Lang, Frankfurt a.M., 1997, pp. 302-325.

¹⁴ Cerca de 50% de los préstamos se invirtió en la red ferroviaria; véase Hans-Joachim König, «Lateinamerika in der Krise: Das Beispiel Kolumbien», en Dietmar Rothermund, compilador, *Die Peripherie in der Weltwirtschaftskrise: Afrika, Asien und Lateinamerika 1929-1939*, Schöningh, Paderborn, 1983, pp. 257-259.

La aviación había sido introducida en Colombia ya antes de la guerra. Las misiones militares provenientes de Europa y de los Estados Unidos habían traído nuevos aviones de combate. Pero los primeros aviones civiles no fueron importados antes de 1919. Desde el comienzo, las empresas alemanas fueron participando activamente en este negocio. El interés especial en Colombia puede explicarse por dos factores: 1. el país andino había sido uno de los pocos países neutrales durante la guerra; 2. los emigrantes alemanes tenían una larga tradición en la navegación de buques a vapor por el río Magdalena¹⁵. La presencia de un pequeño pero influyente grupo de expatriados alemanes sirvió como elemento de atracción a los productores de aviones alemanes.

Todavía faltaba un factor importante. A comienzos de la década de 1920, la incursión de aerolíneas en un país desconocido implicaba grandes riesgos; sobre todo porque el avión aún no había sido probado suficientemente bajo las difíciles condiciones topográficas de Colombia. Sin que hubiera personas que quisiesen asumir los riesgos, no existirían aerolíneas. Pero en Alemania al término de la guerra, había una gran cantidad de expilotos militares sin trabajo. Cuando se ratificó el Tratado de Versalles, sus oportunidades de hallar un empleo dentro del Reich eran escasas; además, muchos seguían siendo fieles monárquicos y rechazaban la República de Weimar¹⁶. Por tanto, algunos estaban dispuestos a afrontar los riesgos y probar suerte en Colombia.

Sin embargo, el 28 de septiembre (actualmente el «Día nacional de la aviación colombiana») de 1919, no los alemanes sino un grupo de empresarios colombianos que incluía a Alejandro y Guillermo Echavarría, Gonzalo Mejía y Pedro Nel Ospina, fundaron la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA). La compañía recibió derechos exclusivos para los servicios de correo aéreo. Sin embargo, la concesión se limitaba a un año y su prórroga dependía de la creación de un servicio regular y seguro. Debido al alto prestigio francés en el sector de la aviación, se emplearon pilotos y aviones provenientes de Francia. Después de una serie de accidentes durante los vuelos de prueba de Barranquilla a Cartagena y otras localidades, la

empresa terminó por fracasar en 1922¹⁷. Una de causas de este resultado fue el éxito inmediato de una empresa rival que había sido fundada solamente unas semanas después de la creación de la CCNA.

La fundación de Scadta en 1919-1920

El 5 de diciembre de 1919 se fundó otra empresa de aviación, en Barranquilla, iniciada por empresarios alemanes y colombianos. Scadta se creó como una sociedad anónima con el propósito explícito de «hacer uso económico del transporte aéreo por medio de hidroaviones». El capital accionario ascendía a \$100.000 pesos. El director administrativo era Alberto Tietjen, un miembro de la prestigiosa casa comercial germano-colombiana de Luis Gieseken y Cia. El banquero Ernesto Cortissoz asumió la presidencia de la compañía. Otros participantes destacados en la creación de Scadta fueron Rafael María Palacios, Cristóbal Restrepo, Jacobo Correa, y el comerciante alemán Werner Kämmerer¹⁸.

La fundación de Scadta fue una expresión del clima favorable para las inversiones debido al estancamiento del comercio exterior durante la guerra¹⁹. Pero esto no era todo; en diciembre de 1919, los vuelos de prueba de la compañía franco-colombiana CCNA todavía estaban en camino. De allí que la fundación de Scadta -con el uso explícito de la palabra «Alemana» en su nombre- tenga que interpretarse como un desafío planeado cuidadosamente de los expatriados alemanes y de los *germanófilos* contra lo que parecía ser una empresa «francesa». No hubo una intervención directa de alemanes provenientes del Reich, aún menos del gobierno de la República de Weimar que en ese momento estaba todavía en proceso de consolidación interna y no tenía al cabo una política definida hacia América Latina²⁰. Sin embargo, los fundadores de la empresa planeaban naturalmente importar aviones alemanes y emplear personal alemán. Estaban convencidos de alcanzar mayor éxito que la CCNA con sus aviones franceses. Su éxito habría de ser una primera señal del resurgimiento alemán después de la humillación de Versalles, y una señal inicial para el restablecimiento de relaciones comerciales entre Colombia y Alemania.

¹⁵ Fischer, *Op. cit.*, pp. 285-302.

¹⁶ Por esta razón muchos alemanes emigraron a América Latina a comienzos de la década de 1920; véase Stefan Rinke, «Export einer politischen Kultur: Auslandsdeutsche in Lateinamerika und die Weimarer Republik», en Stefan Karlen y Andreas Wimmer, compiladores, «*Integration und Transformation*»: *Ethnische Gemeinschaften, Staat und Weltwirtschaft in Lateinamerika seit ca. 1850*, HISTORAMERICANA, 2, Akademischer Verlag, Stuttgart, 1996, pp. 335-380.

¹⁷ Davies, *Op. cit.*, pp. 204-207. Véase también Héctor Mejía Restrepo, *Don Gonzalo Mejía. 50 años de Antioquia*, El Sello Editores, Bogotá, 1984, pp. 55-57.

¹⁸ Deutsches Museum [Museo Alemán; en adelante, DM], Junkers, Kolumbien, «Statuten der Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos», Barranquilla, 5 de diciembre de 1919.

¹⁹ König, *Op. cit.*, p. 255.

²⁰ Rinke, «*Der letzte freie Kontinent*», vol. 1, p. 168.

A comienzos de 1920, Kämmerer fue enviado a Alemania con el fin de comprar aviones y reclutar pilotos y otros empleados. Kämmerer tuvo éxito en traer a Scadta a los expilotos de combate Fritz W. Hammer y Hellmuth von Krohn, y al técnico Wilhelm Schnurbusch. En cuanto al equipo técnico, el representante de Scadta se dirigió a los *Junkers Flugzeugwerke AG* en Dessau²¹. Las negociaciones entre Kämmerer y Junkers se presentaron difíciles. Por su avión de nueva marca F 13, el primer avión metálico del mundo, Junkers exigió 12 mil dólares, un precio mucho más alto que el de los aviones de madera. Pero Hammer había recomendado los aviones Junkers debido a que la construcción metálica parecía estar mejor adecuada a las condiciones especiales del clima colombiano. Los infortunios de la CCNA con sus aviones de madera Farman sirvieron como factor de disuasión. Además, Hammer estaba seguro de que la calidad de los aviones sería decisiva²².

El interés de Junkers en vender su avión a Colombia era muy grande. De acuerdo con la opinión de los expertos en aviación, las circunstancias externas para los hidroaviones metálicos era muy prometedora. El río Magdalena, que conectaba al puerto más importante de la Costa Atlántica, Barranquilla, con los centros urbanos de la zona montañosa como Bogotá y Medellín era muy conveniente para el establecimiento de una aerolínea basada en los aviones F 13. Más importante para los administradores en Dessau era el efecto publicitario que pudiera tener una aerolínea exitosa equipada con aviones Junkers en la «exótica» América Latina. En un artículo publicado en una revista alemana, Kämmerer se refirió a este tema: «Incluso el hombre más racional será capaz de apreciar que en estas regiones la actividad técnica está conectada con

un romanticismo que a veces está más allá de los límites de nuestros sueños más salvajes»²³. De aquí que Junkers extendiera un préstamo a Scadta que hizo posible la adquisición de dos aviones F 13²⁴.

Los aviones y el personal llegaron a Colombia el cuatro de agosto de 1920 y recibieron una calurosa bienvenida de la prensa nacional y de la población de Barranquilla. Para aquel momento, los aviones tenían que someterse a vuelos de prueba con el fin de establecer si eran apropiados bajo las circunstancias dadas. Hubo problemas técnicos a consecuencia de la falta de piezas de repuesto y las difíciles condiciones climáticas. Las máquinas no podían enfriarse lo suficiente y faltaba el combustible adecuado. Por tanto, los primeros pocos vuelos de prueba fracasaron. Además la situación financiera estaba apretada porque solamente se había suscrito 40% del capital accionario proyectado²⁵.

Además, los desventurados franceses no aceptaban sin resistencia el surgimiento de un competidor semialeman. El cónsul francés reportó a París acerca de los acontecimientos que se presentaban en Colombia y sugirió verificar si las normas del Tratado de Versalles habían sido ignoradas. Pero sucedió que Junkers había recibido un permiso oficial de exportación expedido por las autoridades alemanas²⁶. Pocos meses después la comisión de control de los aliados inquirió sobre el carácter del personal alemán de Scadta. Sin embargo, no pudo comprobar que Hammer, Schnurbusch y Krohn hicieran parte de una misión militar encubierta²⁷. El Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania trató de mantenerse al margen todo el asunto, aunque fue informado acerca de éste por cuanto Hammer era yerno del ministro del exterior, Walter Simons.

²¹ Véanse DM, Junkers, Kolumbien, «Aufzeichnung über Besprechung mit Kämmerer», Dessau, 24 enero de 1920; Boy, *Op. cit.*, pp. 64-65.

Había existido un contacto entre Kämmerer y Hammer antes de 1919; véase Werner Hopp, *Unter den Gipfeln der Anden*, Safari, Berlín, 1953, pp. 120-121.

²² DM, Junkers, Kolumbien, «Betrifft: Flugzeug-Vertrieb Kolumbien: Besuch von Herrn Ing. Kämmerer am 13.4.1920», Dessau, 14 de abril de 1920.

²³ Werner Kämmerer, «Ein columbisch-deutsches Flugverkehrsunternehmen», *Der Luftweg*, No. 44/45, 1920, pp. 10-11.

²⁴ DM, Junkers, Kolumbien, «Besprechung mit Herrn Peter Paul von Bauer,... bei Professor Junkers am 12.11.1920», Dessau 15 de noviembre de 1920.

La producción y exportación de los dos aviones implicaba dificultades. Junkers tuvo que luchar para obtener permiso de la comisión de control de los aliados; véase DM, Junkers, Kolumbien, «Betrifft: Flugzeug-Vertrieb Kolumbien: Besuch von Herrn Ing. Kämmerer am 13.4.1920», Dessau, 14 de abril de 1920. Véase también Göppert, *Aufzeichnung* (Berlín, 20 de

noviembre de 1920), *Akten zur deutschen auswärtigen Politik, 1918-1945*, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1966 [en adelante, ADAP], Serie A, vol. 4, pp. 98-99.

²⁵ Véanse DM, Junkers, Kolumbien, Hammer to Junkers-Flugzeugwerke AG, Barranquilla, 14 y 27 de agosto de 1920; Davies, *Op. cit.*, p. 208; Boy, *Op. cit.*, pp. 67-68.

²⁶ PAAA, 32833, Tietjen a la legación alemana en Bogotá, Barranquilla, 12 de agosto de 1920. *Ibid.*, legación alemana al Auswärtiges Amt [Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania; en adelante, AA], Bogotá, 26 de agosto de 1920. DM, Junkers, Kolumbien, Hammer a Junkers, Barranquilla, 14 de agosto de 1920.

²⁷ PAAA, 32833, Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen a AA, Berlín, 10 de noviembre de 1920; PAAA, 32743, Junkers Flugzeugwerke AG a Reichwehrministerium [Ministerio de Guerra de Alemania], Dessau, 25 de octubre de 1920; DM, Junkers, Kolumbien, Carl Seitz a Hugo Junkers, Dessau, 13 de noviembre de 1920; *ibid.*, Schleissing a Major Wagenführ, Verband deutscher Flugzeugindustrieller, Dessau, 13 de noviembre de 1920.

Consolidación temprana

Los problemas de los primeros meses fueron superados. En el verano boreal de 1920, el bautizo del avión *Colombia*, un F 13, despertó mucho interés público. Y a mediados de septiembre, Scadta se atrevió a efectuar su primer vuelo sobre el río Magdalena a Puerto Berrío²⁸. De este modo la empresa siguió una ruta que figuraba en el interés del gobierno colombiano. Ya en marzo de 1920 se había expedido el primer código legal para la aviación civil. El gobierno esperaba que los aviones pronto mejoraran las deficientes comunicaciones entre la capital y los puertos del Atlántico. El servicio costero del CCNA de Barranquilla a Cartagena no mantuvo la máxima prioridad. Por tanto, se otorgaron condiciones especiales a Scadta para vender estampillas de correo aéreo a pesar de la concesión del monopolio de la CCNA²⁹.

En términos publicitarios, los vuelos a Girardot y Bogotá efectuados en octubre y diciembre de 1920 pasaron a ser un avance sin precedente alguno. Los pilotos de Scadta fueron los primeros en volar todo el recorrido de la Costa a la capital colombiana. En presencia del presidente Marco Fidel Suárez y de su gabinete, el arzobispo Herrera bautizó al avión *Bogotá*. No sólo en Colombia sino también en Alemania, la prensa cubrió extensamente este evento. En el Reich, el éxito de Scadta se apreció como un hecho muy importante desde un «punto de vista patriótico»³⁰. Especialmente los expatriados alemanes en Colombia y el diario *Transocean*, establecido como órgano de propaganda durante la guerra por la legación alemana, se regocijaron ante el triunfo sobre la competencia francesa³¹.

Sin embargo, los vuelos no trajeron inmediatamente la estabilización económica que se necesitaba con urgencia. La organización de la oficina principal de Scadta en Barranquilla dejaba mucho que desear. Los pilotos, cuya eficiencia era crucial para el éxito de la

empresa, no hablaban español. Además, los dos aviones estaban seriamente averiados después de sufrir accidentes durante los vuelos de prueba³². Debido a la crisis económica internacional de 1920-1921 que golpeó duramente a Colombia, el capital necesario para la compra de nuevas máquinas y repuestos era difícil de encontrar³³. Otro factor adverso fue el establecimiento de una misión militar francesa de aviación en Bogotá en junio de 1920. La influencia negativa de los oficiales franceses se sintió cuando Scadta solicitó aprobación para la concesión de correo aéreo unos pocos meses después³⁴.

Cooperando con la legación alemana, los directivos de Scadta trataron de conseguir fondos dentro de la comunidad de expatriados alemanes. Tietjen, quien había servido como cónsul del imperio austro-húngaro en Colombia antes de la guerra, tuvo éxito en ganar para Scadta al austriaco Peter Paul von Bauer. Bauer tenía grado de Ph. D. en geología. Antes de la guerra y durante ella había estado en Colombia para efectuar expediciones de investigación. Como representante de Scadta, Bauer fue enviado a Europa en donde entró en contacto con Otto Kemmler, empleado de Giesecken. En los meses siguientes, los dos hombres condujeron las negociaciones con Junkers³⁵.

La conexión con Junkers no se había interrumpido después de que los dos primeros aviones habían salido de Alemania. Hammer había reportado periódicamente a la administración en Dessau acerca de los acontecimientos que se presentaban en Colombia. Ahora era tarea de Bauer comprar más aviones. El problema era conseguir que Junkers aceptara acciones de Scadta en vez de dinero en efectivo. De allí que Bauer insistiera en la posibilidad de probar con la fotografía aérea y de efectuar ventas futuras a los militares colombianos y los países vecinos como Ecuador y Venezuela con el fin mantener el interés del productor de aviones alemán. El propio Bauer sugirió contribuir con dinero de sus fondos privados a la consolidación financiera

²⁸ Boy, *Op. cit.*, pp. 68-69.

²⁹ *El Día*, 6 y 15 de septiembre de 1920. Véase también Davies, *Op. cit.*, pp. 208-209.

³⁰ DM, Junkers, Kolumbien, Dockey Hammer-Simons [la esposa de Hammer] al director Schleissing, Junkers Flugzeugwerke AG, Berlín, 5 de octubre de 1920. En cuanto a la publicidad en Alemania véanse *Der Luftweg*, No. 50/51, 1920, página frontal y p. 5; *Berliner Zeitung am Mittag*, 16 de diciembre de 1920.

³¹ Véanse PAAA, 32833, Kracker an AA, Bogotá, 26 de noviembre de 1920; *Transocean*, 20 de diciembre de 1920; Boy, *Op. cit.*, pp. 71-79.

³² DM, Junkers, Kolumbien, «Besprechung mit Dr. Peter Paul von Bauer... bei Professor Junkers am 12.11.1920», Dessau, 15 de noviembre de 1920.

³³ *Ibid.* Véase también Bernardo Tovar Zambrano, «La economía colombiana, 1886-1922», en *Nueva historia de Colombia*, tomo V, *Economía, café, industria*, Planeta, Bogotá, 1989, pp. 48-49.

³⁴ PAAA, 32833, legación alemana a AA, Bogotá, 22 de septiembre y 26 de noviembre de 1920; *Ibid.*, legación alemana a AA, Bogotá, 6 de julio de 1921.

³⁵ PAAA, 32833, legación alemana a AA, Bogotá, 22 de septiembre de 1920; DM, Junkers, Kolumbien, «Besprechung mit Dr. Peter Paul von Bauer... bei Professor Junkers am 12.11.1920», Dessau, 15 de noviembre de 1920.

Para conocer información biográfica sobre Bauer, véase Boy, *Op. cit.*, pp. 80-82.

de Scadta. La dirección de Junkers no rechazó de manera tajante la sugerencia, porque ya antes había cooperado bajo condiciones similares con otras compañías. Pero en razón de la deuda abierta de 14 mil dólares por los dos primeros aviones y los repuestos, la empresa decidió obtener mayor información acerca de las perspectivas futuras de la aerolínea³⁶.

A comienzos de 1921, Hammer llegó a Alemania para intensificar las negociaciones. Para la compra de otros cuatro aviones y repuestos, la contratación de personal adicional y la construcción de pequeños aeropuertos a lo largo de la ribera del río Magdalena, se necesitaba una suma cercana a 80 mil dólares. Además de Junkers, los representantes de Scadta contactaron a otros industriales alemanes que tenían intereses en Colombia. Uno de ellos era Hugo Stinnes, un magnate de la industria pesada. Sin embargo, Stinnes buscaba petróleo y cobre y demostró no estar interesado en Scadta³⁷.

De cierta manera, los representantes de Scadta tenían que ser cuidadosos al tratar de conseguir dinero en Alemania. Por una parte, el carácter colombiano de la compañía tenía que sostenerse para no despertar en las autoridades de los Estados Unidos la sospecha que pudiera haber causado la aerolínea «alemana» en muy cercana vecindad al Canal de Panamá. Además, debían tenerse en cuenta la susceptibilidad de los aliados y especialmente de los franceses. Finalmente, también estaba en juego el prestigio colombiano. Por otra parte, Bauer y Hammer acordaron contratar solamente personal alemán y cuidar que la mayoría de las acciones permanecieran en manos alemanas.

Mientras tanto, se hizo obvio que el competidor holandés de Junkers, Fokker, que antes había estado activo en Curazao, planeaba crear aerolíneas en Venezuela y en Colombia. Hammer reportó que Gieseken, el principal accionista de Scadta, ya había emprendido negociaciones con Fokker y que intentaba abandonar del todo a Scadta. La compañía estaba estancándose porque debido a las reparaciones

necesarias no había un progreso claro. Sin embargo, la relación entre Junkers y Fokker era especial. Después del final de su cooperación en la época de la guerra, que había sido impuesta por las autoridades militares, los dos constructores de aviones se habían dividido como enemigos³⁸. El fantasma que representaba perder un promisorio mercado para Fokker hizo más por movilizar el apoyo de Junkers que lo que hubieran podido realizar los mejores argumentos de Hammer³⁹.

Además, mientras se adelantaban las conversaciones entre Scadta y Junkers, hubo noticias provenientes de Colombia según las cuales Schnurbusch había volado de Barranquilla a Girardot en el tiempo récord de solamente de seis horas y media. Gieseken, el más importante financista de Scadta, abandonó su plan de cooperación con Fokker. A medida que se clarificaban las perspectivas, la compañía trataba ahora de ganar un monopolio para los estudios cartográficos aéreos en Colombia. Además del servicio de correo aéreo, estos estudios estaban en camino de convertirse en una importante base económica de la empresa. Scadta proyectaba emplear aviones Dornier para este propósito; un esquema sobre el cual Junkers no se mostraba entusiasmado porque Dornier era un fuerte adversario en el mercado alemán. No obstante, se alcanzó un acuerdo entre Scadta y Junkers en abril de 1921. El productor de aviones otorgaba un plazo de pago más extenso que el usual y recibía una cantidad de acciones de Scadta como garantía e intereses sobre la deuda pendiente⁴⁰.

Junkers añadió otra condición al acuerdo; Hammer tenía que acompañar a los representantes de Junkers en su viaje a los Estados Unidos, donde habían surgido problemas con una subsidiaria. El piloto de Scadta llegó a estar de acuerdo, pero señaló que una inclusión de los intereses de los Estados Unidos era peligrosa. Hammer sabía que las relaciones entre Colombia y su vecino del norte eran precarias y que se debía tener en cuenta el antinorteamericanismo generalizado⁴¹. Por

³⁶ DM, Junkers, Kolumbien, Hammer an Dessau, Barranquilla, 14 de agosto de 1920; *Ibid.*, «Niederschrift Besprechung Kaiserplatz 17.1.1921, betr.: Dr. von Bauer-Columbien», Dessau, 27 de enero de 1921.

Kämmerer había dejado Scadta desde entonces; véanse *Ibid.* y Hammer, *Op. cit.*, p. 186.

³⁷ DM, Junkers, Kolumbien, «Niederschrift betr. Columbien: Besprechungen mit Dr. von Bauer und Hammer, 24.4.1921», Dessau, 24 de abril de 1921.

³⁸ Schmitt, *Op. cit.*, pp. 34-36.

³⁹ DM, Junkers, Kolumbien, Seitz to Junkers Flugzeugwerke AG, Direktion, Dessau, 18 de abril de 1921; *Ibid.*, Seitz an Professor Junkers, Berlín, 20 de abril de 1921; *Ibid.*,

«Niederschrift betr. Columbien: Besprechungen mit Dr. von Bauer und Hammer, 24.4.1921», Dessau, 24 de abril de 1921.

⁴⁰ DM, Junkers, Kolumbien, «Niederschrift betr. Columbien: Besprechungen mit Dr. von Bauer und Hammer, 24.4.1921», Dessau, 24 de abril de 1921; PAAA, 32833, Rohland an AA, Bogotá, 10 de abril de 1921.

⁴¹ Para conocer el contexto, véase Dagmar Kusche, «'Ante la mirada fascinadora de la boa constrictor': Die Perception der USA in der Kolumbianischen Presse in den ausgehenden 1920er Jahren», en Hans-Joachim König y Stefan Rinke, compiladores, *Transatlantische Perceptionen: Lateinamerika-USA - Europa in Geschichte und Gegenwart, HISTORAME-RICANA*, 4, Akademischer Verlag, Stuttgart, 1997.

estas razones políticas, Bauer y Hammer no aceptaron el plan de Junkers para abrir una planta de aviones en los Estados Unidos y exportar aviones de allí hacia América Latina. Bauer enfatizó: «Los alemanes están libres de sospecha en Suramérica porque no están (políticamente) interesados»⁴². Con el fin de mantener esta imagen, Scadta no había tratado de conseguir capital norteamericano.

En 1921 y 1922, otros cuatro aviones F 13 fueron exportados a Colombia. Scadta y Junkers habían llegado a un acuerdo de alquiler. El productor de aviones alemán recibió acciones de la compañía que ascendían a 10 mil dólares a cambio de los aviones⁴³. El resto fue financiado por un aumento en el capital de Scadta de 100.000 a 200.000 pesos. Esto se hizo posible gracias al *Deutsche Petroleum AG*, la principal compañía petrolera alemana en la cual el Deutsche Bank tenía la mayoría de las acciones. Esta compañía invirtió 51 mil dólares en Scadta. La otra fuente importante de capital fue Bauer, con otros 45 mil dólares. Las demás acciones fueron mantenidas por inversionistas colombianos⁴⁴. Un resultado importante de los cambios fue que Gieseken había perdido su mayoría. Ahora, el hombre detrás de Scadta era Peter Paul von Bauer. En julio de 1922 él asumió el cargo de presidente de la compañía.

Mientras tanto, la exportación de aviones de Alemania se había vuelto cada vez más complicada. Con el ultimátum de Londres los aliados presionaron al gobierno alemán en mayo de 1921 para que pagaran sus reparaciones pendientes. La situación era tensa y las comisiones de los aliados apretaron su control en los aspectos militares y de aviación. La producción de aviones en Alemania en estas condiciones era imposible. Junkers consideró tomar aviones de su subsidiaria en Holanda, pero los representantes de Scadta los rechazaron al considerarlos demasiado costosos. De aquí que dos de los nuevos aviones F 13 para Scadta habían tenido que tomarse de la empresa de Junkers en los Estados Unidos⁴⁵. Los otros dos aparatos vinieron de las existencias en Alemania. Fueron enviados secretamente a Colombia vía Holanda sobre la base de un permiso de exportación fechado en septiembre de 1920. La transacción no se habría conocido si Scadta no hubiera anunciado públicamente la llegada de los aviones por razones publicitarias. Los supervisores de los aliados enfurecieron debido a la violación de los términos del ultimátum de Londres. De este modo, la credibilidad de las autoridades alemanas que se enteraron del asunto a través de la legación en Bogotá, se deterioró posteriormente⁴⁶.



Tres aviones Junkers F 13 en la orilla del río Magdalena, cerca de Girardot (el Magdalena y el Caldas hacían parte de los cuatro nuevos aparatos enviados a Colombia en 1921. El Bogotá, con registro No. A-4, como se ve al fondo, fue uno de los dos aviones pioneros).

⁴² DM, Junkers, Kolumbien, «Niederschrift betr. Columbien: Besprechungen mit Dr. von Bauer und Hammer, 24.4.1921», Dessau, 24 de abril de 1921.

⁴³ DM, Junkers, Kolumbien, Junkers Flugzeugwerke AG an die Scadta, z. Hd. Hammer, Dessau, 25 de mayo de 1921.

⁴⁴ DM, Junkers, Kolumbien, «Niederschrift einer Besprechung mit den Herren Hammer und von Dewitz, Vertreter der Scadta am 12.1.1922» (sin lugar ni fecha); *Ibid.*, Bauer al profesor Junkers, Bogotá, 2 de noviembre de 1922.

⁴⁵ El precio de un avión Junkers fabricado en Holanda era 17.000 dólares. Bauer compró los aviones en los Estados Unidos por sólo 10.000 dólares. Los motores provinieron de Suiza pero estaban incluidos en el precio de compra. Los flotadores y el equipo de aterrizaje eran producidos en Holanda y tenían un

costo adicional de 1.500 dólares. Véanse DM, Junkers, Kolumbien, Besprechung mit Herrn Dr. von Bauer am 27.7.1921 im Berliner Büro», Dessau, 29 de julio de 1921; *Ibid.*, «Niederschrift über die Besprechung mit Herrn Dr. v. Bauer am 15.8.1921», Dessau, 16 de agosto 1921.

⁴⁶ Véanse PAAA, 32833, Reichsverkehrsministerium [Ministerio del Transporte alemán; en adelante, RVM]; a AA, Berlín, 8 de agosto de 1921; *Ibid.*, AA to Reichswirtschaftsministerium [Ministerio de Comercio], Berlín, 19 de agosto de 1921.

Junkers exportó otros 31 aviones después de que el gobierno alemán aceptara el ultimátum de Londres; véase Reichsministerium der Finanzen [Ministerio de Finanzas alemán] a AA, Berlín, 4 de octubre de 1921, ADAP, Serie A, vol. 5, pp. 307-308.

A pesar del trato entre Junkers y Scadta, las relaciones entre los dos socios comerciales se había deteriorado durante la primavera de 1921. Los representantes de Scadta habían esperado mejores condiciones por parte de Junkers. Desde el punto de vista de Hammer y Bauer, la compañía en Dessau había tomado ventaja excesivamente de este monopolio como el único productor alemán de aviones que tenía aparatos disponibles. Bauer estaba especialmente molesto porque sentía que Scadta había hecho mucho por difundir el prestigio internacional de los aviones F 13. De este modo, mientras que la situación financiera de su empresa se estaba estabilizando y con el regreso *Deutsche Petroleum AG*, él planeaba utilizar más aviones Dornier en el futuro y restringir la cooperación con Junkers hasta el mínimo nivel posible. Sin embargo, cuanto más progreso lograba Scadta, más expresaba Junkers que la compañía siempre había recibido un tratamiento especial en términos de precios y de la calidad del equipo⁴⁷.

El inminente transferencia de aviones a Colombia no fue la única noticia positiva para Scadta en 1921. Krohn había volado exitosamente de Barranquilla a Girardot y desde allí a Neiva varias veces, mientras que los pilotos franceses en los sectores civil y militar estaban plagados de infortunios. En julio el éxito acabó

por retribuir y Scadta recibió la concesión de un contrato de correo aéreo para la ruta Barranquilla-Neiva. El gobierno colombiano tenía la intención de subsidiar cada vuelo con 100 pesos. Para el ministro alemán en Bogotá este acuerdo representaba un gran paso hacia adelante. Según él, Scadta era la empresa en Colombia «cuyo carácter alemán era el más visible para el público»⁴⁸.

Debido a problemas financieros, los subsidios del gobierno colombiano nunca se materializaron. En consecuencia, la consolidación de Scadta descansó en las inversiones de Bauer y del *Deutsche Petroleum AG*. Esto facilitó la creación de un servicio regular entre Barranquilla y Girardot con vuelos de conexión a Neiva a partir del 19 de septiembre de 1921. Pocos meses después se añadieron las conexiones desde Barranquilla a las cercanas ciudades portuarias de Cartagena y Santa Marta. Hasta 1924, los servicios de Scadta consistieron principalmente en estas rutas. La cantidad de horas voladas anualmente subió de 36 en 1920 a 2.221 en 1923. Tal como muestra la tabla 1, la cantidad de kilómetros volados subió de 4.325 a 296.700. La confiabilidad de Scadta se volvió bien conocida incluso más allá de las fronteras colombianas. En Alemania, Junkers se benefició del efecto publicitario⁴⁹.

Tabla 1
DESEMPEÑO DE VUELO DE SCADTA EN 1920-1933

Año	Kilómetros	Pasajeros	Carga en kg	Correo aéreo en kg
1920	4.325	12	850	---
1921	86.342	379	31.760	1.550
1922	206.000	1.137	92.280	4.830
1923	296.700	1.318	100.930	8.290
1924	271.250	1.084	114.339	10.669
1925	293.100	1.134	119.984	11.514
1926	486.300	2.729	274.775	26.285
1927	527.300	3.905	382.110	36.610
1928	929.350	6.056	476.112	49.947
1929	1.268.703	6.578	671.435	64.624
1930	1.171.393	4.791	502.729	---
1931	998.813	5.680	590.926	---
1932	1.008.581	6.271	715.517	---
1933	1.024.105	6.685	739.351	---

Fuente: Wollheim, *Op. cit.*, p. 27.

⁴⁷ DM, Junkers, Kolumbien, «Niederschrift über die Besprechungen mit Herrn Dr. v. Bauer am 15.8.1921», Dessau, 16 de agosto de 1921; *Ibid.*, Bauer a Junkers Flugzeugwerke AG, Munich, 27 de septiembre de 1921; *Ibid.*, «Bericht über den Besuch des Herrn Direktor Hammer von der S.C.A. am 3. Mai 1922 in Dessau», Dessau, 9 de mayo de 1922.

⁴⁸ PAAA, 32833, legación alemana a AA, Bogotá, 8 de julio de 1921. En cuanto al éxito de Krohn, véase DM, Junkers,

Kolumbien, Krohn al profesor Junkers, Barranquilla, 22 de julio de 1921.

⁴⁹ DM, Junkers, Kolumbien, Bauer a Junkers Flugzeugwerke AG, Munich, 27 de septiembre de 1921; PAAA, 32834, legación alemana a AA, Bogotá, 20 de julio de 1922; *Deutsche Allgemeine Zeitung*, 15 de octubre de 1922; C. Krüger-Mehlem, «Der Luftverkehr in Columbien», *Ibero-Amerikanisches Archiv*, 2, 1927/1928, p. 203.

La distancia de Barranquilla a Girardot era más o menos mil kilómetros. Las embarcaciones por el río Magdalena tomaban de 10 a 14 días de viaje. Dos veces por semana los servicios de Scadta acortaban esta jornada para tres pasajeros y hasta 40 kilogramos de carga, a 8,5 horas. Desde Girardot los pasajeros y la carga viajaban por tren a la capital, lo cual tomaba otras 8,5 horas. La distancia de Girardot a Neiva era 150 km y se cubría una vez por semana en un vuelo de 70 minutos. La alternativa era un viaje a caballo durante 4 a 5 días⁵⁰. Sin embargo, este ahorro de tiempo era costoso; el precio de un tiquete de ida ascendía a \$250 pesos, sólo ligeramente menos que el promedio mensual del ingreso de los pilotos. De aquí que normalmente sólo acaudalados hombres de negocios o políticos podían darse el lujo de utilizar los servicios de Scadta. No obstante, en 1921 fueron transportados 379 pasajeros y un año más tarde cerca de 1.137 debido a la extensión del itinerario semanal y a las nuevas conexiones a lo largo de la costa (véase la tabla 1)⁵¹.

En términos económicos, la base de Scadta fue su virtual monopolio del correo aéreo después de que la CCNA se rindió. La compañía mantuvo su monopolio hasta 1932 cuando fue creada la Administración del Correo Aéreo. El contrato con el gobierno colombiano se extendió considerablemente en 1922. La compañía obtuvo la orden oficial del gobierno para desarrollar los servicios del correo aéreo nacional e internacional de Colombia. En consecuencia, Scadta estableció sus propias oficinas de correo en Colombia y en el exterior, emitió sus propias estampillas de correo aéreo e incluso entregó el correo. Debido a que el contrato del correo aéreo era muy favorable, Scadta fue la aerolínea más rentable de su época y, de hecho, la única que podía conducirse sin subsidios directos del gobierno⁵².

Los importantes logros de estos años en términos de rutas pioneras fueron el vuelo a lo largo del valle del río Cauca a Cali en abril de 1922 y el cruce de la cordillera central al final de ese año. Menos espectacular pero no menos importante fue la continua extensión de los servicios en tierra. Además, los servi-

cios de fotografía aérea de Scadta se volvieron importantes para resolver la disputa territorial entre Colombia y Venezuela en la región del Catatumbo cerca de Cúcuta. Debido a sus osados vuelos, Krohn especialmente disfrutaba de un alto grado de popularidad en Colombia. En la primavera de 1922 fue condecorado oficialmente en Bogotá por el gobierno colombiano. En septiembre el presidente Pedro Nel Ospina, en otra época cofundador de la CCNA, utilizó por primera vez un avión de Scadta. Los principales periódicos como el diario liberal *El Tiempo* y el conservador *Nuevo Tiempo* comentaban con euforia los logros de Scadta. Otros gobiernos latinoamericanos congratularon oficialmente a Colombia por su aerolínea⁵³. Lenta pero seguramente, Scadta se convirtió en un importante factor de prestigio para Alemania. El enviado alemán estaba especialmente satisfecho por «... el espontáneo aprecio público de la eficiencia alemana por parte de las principales personalidades, algunas de las cuales habían sido diligentes con palabras y hechos para nuestros adversarios y solamente habían hallado palabras de crítica para el carácter alemán durante la guerra»⁵⁴.

Las autoridades de Berlín se volvieron más interesadas en Scadta. Dadas las catastróficas consecuencias de la hiperinflación en Alemania, el respaldo financiero estaba descartado. Pero se tomaron otras medidas informales para apoyar a la aerolínea. El principal propósito del Ministerio de Relaciones Exteriores era reforzar la influencia alemana en Scadta. Se hizo posible establecer precios más económicos simplificando los procedimientos de autorizaciones de exportación. A comienzos de 1923, los lamentos de Bauer en cuanto a los altos precios de Junkers ocasionaron que el ministro alemán de transportes investigara la práctica comercial en Dessau. Junkers rechazó la acusación implícita y enfatizó que Scadta había sobrevivido solamente en razón de su generosa actitud en 1921. Por otra parte, desde el punto de vista de Bauer, el éxito de Scadta y las experiencias habían traído fama al avión F 13 y había permitido hacer posteriores mejoras a los aeroplanos⁵⁵.

⁵⁰ Davies, *Op. cit.*, pp. 213-214.

⁵¹ Acerca de la extensión de los servicios de Scadta, véase Davies, *Op. cit.*, pp. 212-213.

En 1920, el salario básico de un piloto era aproximadamente 150 dólares mensuales, y había un bono adicional por kilómetros volados y se permitía tener un segundo empleo; véase DM, Junkers, Kolumbien, «Betritt: Flugzeug-Vertrieb Kolumbien: Besuch von Herrn Ing. Kämmerer am 13.4.1920», Dessau, 14 de abril de 1920.

⁵² Véanse Bauer (1922), *Op. cit.*, p. 13; Boy, *Op. cit.*, pp. 83-85; Davies, *Op. cit.*, p. 216.

⁵³ Véanse Boy, *Op. cit.*, pp. 85-87, 135-136; Hammer, *Op. cit.*, p. 186.

La ruta del Cauca no recibió de una vez un servicio regular debido a que los costos para la organización en tierra eran demasiado altos; véase DM, Junkers, Kolumbien, Bauer al profesor Junkers, Bogotá, 2 de noviembre de 1922.

⁵⁴ PAAA, 32834, legación alemana a AA, Bogotá, 1o. de junio de 1922.

⁵⁵ PAAA, 32834, legación alemana a AA, Bogotá, 5 de diciembre de 1922; *Ibid.*, Bauer a la legación alemana en Bogotá, Bogotá, 15 y 18 de noviembre de 1922; *Ibid.*, von Dewitz, representante de Scadta en Berlín, a AA, Berlín, 27 de enero de 1923; *Ibid.*, Junkers Flugzeugwerke AG a RVM, Dessau, 12 de marzo de 1923; *Ibid.*, Reichskommissariat für Aus-und Einfuhrbewilligung a RVM, Berlín, 6 de abril de 1923; DM, Junkers, Kolumbien, Bauer al profesor Junkers, Bogotá, 2 de noviembre de 1922.

La razón decisiva para el enfriamiento de las relaciones entre Bauer y la administración en Dassau fue la expedición de Junkers a Centro y Suramérica en 1922 y 1923. El propósito de Junkers al enviar una cantidad de aviones y personal era establecer compañías de marketing en puntos cruciales de América Latina con el fin de vender directamente sus aviones. La empresa, preparada precariamente, terminó en un completo fracaso. Una serie de accidentes con varias víctimas, una de los cuales fue el hijo mayor del profesor Junkers, tuvieron un efecto muy negativo en la opinión pública y ocasionaron dudas en cuanto a la seguridad del avión F 13⁵⁶. Naturalmente, esto representó una mala publicidad para Scadta. En razón del uso casi exclusivo de aviones provenientes de Dassau, muchos sospechaban que la aerolínea fuera alguna clase de afiliada de Junkers. Después de la expedición, los gerentes de Scadta aprovecharon cada ocasión para subrayar su independencia con respecto a Junkers:

Debe ser obvio que no tenemos ningún interés en... ser identificados erróneamente con la compañía Junkers y que tenemos que rechazar de la manera más decidida si dicha empresa trata de restablecer su prestigio perdido haciendo pasar nuestro éxito como el de esa compañía⁵⁷.

De hecho, a finales de 1923 después de que Scadta había pagado sus deudas por los aviones alquilados, Junkers mantenía solamente algunas acciones de la aerolínea. Sin embargo, las relaciones de negocios se mantenían y Scadta aún prefería los aviones Junkers⁵⁸. Los resultados muy favorables de Scadta en 1923 fueron otra prueba de su creciente independencia con respecto a Alemania, donde la inflación alcanzaba niveles sin precedentes. En 1922 se pagó un dividendo de 3% y un año más tarde la cantidad se dobló. Llegaron solicitudes de fotografía aérea y el dinero obtenido facilitó la mejora de los servicios en tierra en Barranquilla⁵⁹. Además de su principal línea, Barranquilla-Girardot, ahora Scadta extendió sus rutas cooperando con una nueva aerolínea en Santander, la Compañía Santandereana de Aviación (Cosada). La compañía fue fundada el 12 de marzo de 1923 por un grupo de personas residentes en Bucaramanga

encabezados por el banquero Isaías Cepeda y el empresario Gustavo Lupinus. El capital de Cosada ascendía a \$60.000 pesos. Aunque la nueva compañía no tenía una subsidiaria formal, era fuerte el interés de Scadta en la empresa. Por ejemplo, las acciones de Cosada se vendían en las oficinas de Scadta. Cosada comenzó sus servicios regulares desde Puerto Wilches y Sabana de Torres a Buracaramanga hacia 1926; éstos duraron solamente hasta 1930. En 1924 se creó una aerolínea similar para la ruta de Medellín a Cali. No obstante, debido a los accidentes y a problemas topográficos, las Líneas Aéreas del Cauca (Liadca) nunca llegó a ofrecer un servicio con itinerario preciso⁶⁰.

Proyectos para la expansión más allá de Colombia, 1924-1925

En un tiempo asombrosamente corto, Scadta había consolidado su estatus como la aerolínea líder de Colombia, conocida nacional e internacionalmente por su confiabilidad y su éxito en las rutas aéreas pioneras bajo circunstancias difíciles. Desde luego, hubo contratiempos. El 8 de junio de 1924, Krohn y el presidente de Scadta, Cortissoz, perecieron en un accidente de aviación. Otros accidentes ocurridos redujeron el número de aviones disponibles. En consecuencia, hubo un descenso en el número de kilómetros de vuelo entre 1923 y 1925 (véase la tabla 1). Sin embargo, Scadta tuvo éxito al aumentar el volumen de correo aéreo entregado, en cerca de 40%. Después de los problemas de 1924, el dividendo subió de 10% en 1925 a 12% en 1926. A comienzos de 1925 se eligió al industrial barranquillero Carlos D. Roca como nuevo presidente. Su suplente era Francisco Carbonell W., propietario de una casa comercial de la misma ciudad. Otros miembros de la junta directiva incluían a W. Krische, director del Banco Alemán Antioqueño en Barranquilla, y R. Remer, miembro de la casa comercial germano-colombiana Adolf Held. La junta directiva continuó conformada por alemanes, con Bauer como director general, Hammer como director técnico y Tietjen como director comercial⁶¹.

⁵⁶ Rinke, «Die Firma Junkers», pp. 167-170.

⁵⁷ PAAA, 32834, von Dewitz a AA, Berlín, 2 de octubre de 1923.

⁵⁸ DM, Junkers, Kolumbien, «Niederschrift über die Besprechung mit Herrn Hammer am 27.10.1923», Dessau, 29 de octubre de 1923; DM, Junkers, Venezuela, Junkers-Werke, Abteilung Luftverkehr, a Ludwig Hauck & Co., Caracas, Dessau, 18 de diciembre de 1923.

⁵⁹ DM, Junkers, Kolumbien, Scadta a Junkers Flugzeugwerke AG, Barranquilla, 7 de febrero de 1923; PAAA, 32835, legación

alemana a AA, Bogotá, 5 de febrero de 1924.

⁶⁰ DM, Junkers, Kolumbien, Scadta a Junkers Flugzeugwerke AG, Barranquilla, 7 de febrero de 1923; *Ibid.*, Bauer a Junkers Flugzeugwerke AG, Barranquilla, 2 de marzo de 1925; PAAA, 32835, legación alemana a AA, Bogotá, 5 de febrero de 1924; Davies, *Op. cit.*, p. 220.

⁶¹ Véanse DM, Junkers, Kolumbien, Bauer a Junkers Flugzeugwerke AG, Barranquilla, 2 de marzo de 1925; Krüger-Mehlem, *Op. cit.*, p. 203; Boy, *Op. cit.*, pp. 101-103.

El interés del gobierno de Colombia y especialmente del presidente de Scadta en el desarrollo más amplio del transporte aéreo colombiano, seguía siendo alto. En noviembre de 1924 la aerolínea recibió un subsidio de \$65.000 pesos. El dinero se utilizó para probar nuevos dispositivos técnicos y para la compra de hidroaviones adicionales. Cosada y Liadca también recibieron subsidio, cada una en cantidad de \$15.000 pesos. A cambio Scadta tuvo que abrir una escuela de aviación para pilotos colombianos, ayudar a dibujar mapas del campo, y rebajar los precios de los pasajes entre Barranquilla y Girardot⁶². La importancia de Scadta como factor en la infraestructura colombiana aumentó. A mediados de la década de 1920, las instalaciones de la compañía incluían oficinas de correo aéreo en Barranquilla y Bogotá y 27 agencias en las demás provincias. La principal agencia en el exterior estaba situada en Berlín. Además, Scadta empleaba representantes en las capitales europeas, en las grandes ciudades de los Estados Unidos y en varios países latinoamericanos⁶³.

La red de representantes de Scadta por todo el mundo era prueba de su temprana orientación hacia el exterior más allá de las fronteras de Colombia. Por el momento, la extensión de las rutas en Colombia había alcanzado sus límites técnicos. En términos económicos, la expansión internacional parecía prometedora. Se sugería de por sí la idea de tratar de obtener un dominio en la vecina Venezuela. En 1923, antes de la serie de accidentes, la expedición de Junkers había dejado una buena impresión en ese país; pero sus intentos por crear allí una aerolínea habían fracasado debido a la indecisión del gobierno⁶⁴. Cuando Scadta recibió aprobación para una concesión en Caracas en 1924, halló problemas similares. Además, Junkers había tenido que afrontarlos. Junkers tenía la intención de dejar el mercado de Venezuela a Scadta si se le garantizaba que ésta utilizaría exclusivamente aviones provenientes de Dessau⁶⁵. Al cabo, Scadta fue sólo parcialmente exitosa en Venezuela. El ambicioso proyecto de una aerolínea desde Maracaibo hasta La Guaira y de allí a Barrancas con escalas en Curazao y Trinidad, nunca se materializó. Pero hubo una

solicitud de la Royal Dutch Oil Company para efectuar trabajos de aerofotografía de la región circundante del Lago Maracaibo. Para este propósito, Scadta fundó la Sociedad de Exploración Geográfica en Maracaibo, en cooperación con la casa comercial germano-venezolana de Breuer, Möller & Cía⁶⁶.

Las actividades en Venezuela estaban estrechamente ligadas a otro gran proyecto que se preparó en 1924. Scadta planeaba la creación de una aerolínea internacional en el Caribe. La iniciativa surgió de América Central. Teniendo presente el ejemplo exitoso de Scadta, los gobiernos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua estaban cada vez más interesados en una alternativa a los viajes en embarcaciones de vapor, tan demorados y poco confiables. En 1923, las cinco repúblicas acordaron contratar una compañía extranjera para establecer un servicio aéreo a lo largo de la costa del Pacífico⁶⁷. Sin embargo, ya que las expectativas en cuanto a utilidades eran bajas, se necesitaban subsidios del gobierno. Pero debido a los considerables problemas económicos de América Central, los pagos permanentes eran ilusorios. Cuando los primeros oficiales costarricenses contactaron a Scadta para obtener mayor información, Bauer fue reservado y señaló que aún no existían hidroaviones adecuados para efectuar vuelos de largas distancias a lo largo de la costa⁶⁸.

Hubo también otros intereses involucrados allí. Por una parte, en 1924 las fuerzas militares de los Estados Unidos consideraron primero las medidas para proteger de incursiones aéreas el Canal de Panamá. La vulnerabilidad del Canal a los aviones fue claramente reconocida. Una aerolínea extranjera que operara en su vecindad se consideraba peligrosa. Por otra parte, los vuelos publicitarios de pilotos de los Estados Unidos desde la zona del Canal hacia Centroamérica eran recibidos allí con entusiasmo por la población y los gobiernos. En consecuencia, los militares sugirieron crear una aerolínea patrocinada por los Estados Unidos para la región. Pero debido a los altos costos que ello implicaba, las autoridades en Washington no mostraron interés en el asunto. Los diplomáticos alemanes que

⁶² DM, Junkers, Kolumbien, «Gesetz Nr. 31 von 1924 zwecks Förderung der Luftfahrt und Gerwahrung einiger Vergünstigungen an diese» (traducción del *Diario Oficial*, No. 9753 del 15 de noviembre de 1924); PAAA, 32675, legación alemana a AA, Bogotá, 20 de noviembre de 1924; PAAA, 32835, legación alemana a AA, Bogotá, 5 de febrero de 1924.

⁶³ Krüger-Mehlem, *Op. cit.*, p. 202.

⁶⁴ PAAA, 32835, legación alemana a AA, Bogotá, 5 de febrero de 1924.

⁶⁵ DM, Junkers, Kolumbien, Junkers-Werke Hauptbüro a

Abteilung Luftverkehr, Dessau, 22 de julio de 1924.

⁶⁶ PAAA, 32835, legación alemana a AA, Bogotá, 11 de marzo de 1924; DM, Junkers, Kolumbien, Bauer a Junkers Flugzeugwerke AG, Barranquilla, 2 de marzo de 1925.

⁶⁷ PAAA, 32835, legación alemana a AA, San Salvador, 11 de octubre de 1923; *Ibid.*, legación alemana a AA, Guatemala, 13 de octubre y 5 de noviembre de 1923; *Ibid.*, Bobrik, Memorandum, Berlín, 24 de octubre de 1923.

⁶⁸ PAAA, 32834, Bauer a la legación alemana en Bogotá, Bogotá, 15 de noviembre de 1922.

habían seguido muy de cerca los acontecimientos dieron un suspiro de alivio, ya que la competencia de los Estados Unidos habría lesionado a Scadta⁶⁹.

Mientras tanto, Scadta probó las posibilidades de hallar rutas rentables en Centroamérica. De nuevo, la compañía fue apoyada por los expatriados alemanes. La casa comercial Schlubach, Sapper & Cía. de Guatemala suministró importante ayuda en cuanto a organización. El resultado de las pruebas de Scadta fue obvio; únicamente una aerolínea de Colombia vía Panamá, Centroamérica y Cuba hacia la Florida parecía ser prometedora desde el punto de vista económico. Se previeron los problemas para la realización del plan. Debía tomarse en cuenta la resistencia de los Estados Unidos causada por motivos políticos. Y de hecho, cuando Scadta solicitó autorización de aterrizaje en la zona del Canal en 1923 y 1924 tuvo que afrontar problemas. Las autoridades de los Estados Unidos no rechazaron abiertamente la aprobación, pero estipularon condiciones que hicieron imposible establecer un servicio regular entre Panamá y Colombia⁷⁰.

A pesar de la oposición, la gerencia de Scadta envió representantes para negociar en los Estados Unidos e intensificó su búsqueda de socios en Alemania. La empresa de Hamburgo Schlubach, Thiemer & Co. sirvió como intermediario en el Reich. Scadta tuvo éxito en obtener el apoyo de Deutscher Aero Lloyd, el más fuerte competidor alemán de Junkers en el sector de las aerolíneas. El 5 de mayo de 1924 las dos empresas fundaron el Condor-Syndikat, una compañía destinada a estudiar las condiciones del transporte aéreo en América Latina. Aero Lloyd aportó 30 mil dólares como participación de capital, Schlubach 15 mil dólares, Bauer 10 mil dólares, su hermano Víctor von Bauer 20 mil dólares y Hammer 5 mil dólares. Un año después el capital ascendió a 150 mil dólares, manteniendo el grupo alemán y Scadta 50% cada uno⁷¹.

El propósito de Scadta en esta sociedad era la preparación de aerolíneas en las naciones centro-americanas y en Venezuela que pudieran conducir a un servicio internacional en el futuro. De acuerdo con el plan de Bauer, «... el sistema de cooperación entre el elemento alemán y los poderes financieros local o norteamericano debe incluirse tanto como sea posible»⁷². Las intenciones de los socios alemanes iban mucho más lejos que las de Scadta. Ellos planeaban la preparación, a largo plazo, de una aerolínea transoceánica. En consecuencia, Condor-Syndikat fue diseñado para explorar las condiciones meteorológicas y topográficas, entrenar personal y, por último, probar los aviones y el material que debido al tratado de Versalles no podían desarrollarse en Alemania⁷³.

Un primer paso para realizar estos propósitos fue un vuelo de promoción a gran escala vía Centroamérica y Cuba a la Florida. Para este proyecto, Scadta necesitaba nuevos aviones adecuados para la aviación de largo alcance en la extensión de la Costa del Pacífico. Sus máquinas tenían que ser más poderosas que las del F 13 y debían ser más grandes con el fin de permitir carga extra. Esto era necesario para garantizar una empresa razonablemente rentable. Este tipo de avión denominado *Wal* (ballena) había sido desarrollado recientemente por la empresa alemana Dornier en Pisa (Italia) con el fin de evadir las restricciones del tratado de paz. El Condor-Syndikat compró dos de las nuevas máquinas. Scadta financió su parte con dinero proveniente del subsidio del gobierno colombiano⁷⁴.

Otra precondition importante para la realización del proyecto de largo alcance fue alguna forma de cooperación con los Estados Unidos. La hegemonía norteamericana en América Central tenía que ser aceptada como un hecho dado. Especialmente la autorización crucial para aterrizar en Panamá dependía de la decisión de las autoridades estadounidenses.

⁶⁹ PAAA, 32835, legación alemana a AA, San José de Costa Rica, 3 de octubre y 27 de diciembre de 1923; *Ibid.*, legación alemana a AA, Guatemala, 27 de noviembre de 1924.

En cuanto a la actitud de los Estados Unidos, véase Wesley P. Newton, «International Aviation Rivalry in Latin America, 1919-1927», *Journal of Inter-American Studies and World Affairs*, 7, 1965, pp. 352-353.

⁷⁰ PAAA, 32835, legación alemana a AA, Guatemala, 12 de noviembre de 1923; *Ibid.*, AA a la legación alemana en San Salvador, Berlín, 29 de noviembre de 1923; *Ibid.*, legación alemana a AA, San Salvador, 5 de diciembre de 1923; *Ibid.*, legación alemana a AA, Bogotá, 6 de febrero de 1924; Newton (1978), *Op. cit.*, p. 28.

Tal como en Venezuela, Scadta afrontó la competencia de Junkers en Centroamérica; véase PAAA, 32835, Memorandum, Berlín, 8 de diciembre de 1923.

⁷¹ PAAA, 32835, legación alemana a AA, Bogotá, 26 de julio de 1924; PAAA, 32836, Bauer, «Memorandum: betr. Condor-Syndikat», Bogotá, 31 de enero de 1925.

⁷² PAAA, 32836, Bauer, «Memorandum: betr. Condor-Syndikat», Bogotá, 31 de enero de 1925.

⁷³ PAAA, 32835, Deutscher Aero Lloyd a AA, Berlín, 21 de julio de 1924, Bundesarchiv [Archivos federales, en adelante BA]; Nachlaß Hans Luther [documentos personales de Hans Luther, en adelante, NL Luther], 511, «Deutsche Luft Hansa, Mappe 'Südamerika Fliegerei'», 17 de febrero de 1927.

⁷⁴ PAAA, 32835, legación alemana a AA, Bogotá, 5 de febrero de 1924; Hammer, *Op. cit.*, p. 186.

Ya en 1922 Bauer tenía conocimiento del desarrollo del Dornier *Wal* en Alemania y había planeado probar ese avión bajo condiciones del trópico; véase PAAA, 32834, Bauer a la legación alemana en Bogotá, Bogotá, 15 de noviembre de 1922.

En 1924 y 1925, Bauer, Hammer y Edgar Schlubach encabezaron negociaciones con el director general de correos y los directivos de la United Fruit Co. en Nueva York. Algunos oficiales estadounidenses sugirieron la creación de una filial en los Estados Unidos con el fin de hacerse aspirante a recibir apoyo. De este modo, Scadta fundó la Inter-American Airways en Delaware⁷⁵. Pero otras agencias del gobierno se opusieron a los planes de lo que para ellos era una empresa alemana en una región de especial interés norteamericano. De aquí que, mientras el Departamento de Comercio recomendaba la cooperación con Scadta, los militares y el Departamento de Estado de los Estados Unidos rechazaron la idea⁷⁶.

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania no había influenciado las negociaciones entre Scadta y sus socios alemanes. Pero estaba muy interesada en el desarrollo del proyecto. El peligro de una confrontación entre la aerolínea y el gobierno de los Estados Unidos en el «mediterráneo norteamericano» se percibía claramente. No obstante, los planes con el Condor-Syndikat eran bienvenidos porque los socios tenían la intención de incluir en la empresa a las partes estadounidenses interesadas. Desde el punto de vista del gobierno alemán, esto era suficiente para tranquilizar la sensibilidad norteamericana en este asunto. Si se iba a conformar una aerolínea -que a largo plazo conectara a Centroamérica incluso con mayor proximidad a los Estados Unidos-, ésta debía ser al menos «alemana». En caso de una participación norte-

americana, el Ministerio de Relaciones Exteriores recomendaba mantenerla en secreto de tal modo que no destruyera la positiva imagen alemana en América Latina como contrapeso a los «imperialistas» Estados Unidos⁷⁷.

Aunque las negociaciones en los Estados Unidos estaban pendientes todavía, Scadta se preparó para un vuelo de larga distancia consistente en viajes promocionales a Curazao y Venezuela. En Curazao la compañía tenía bastante éxito y abrió un campo aéreo. En cambio, en Venezuela la nacionalidad colombiana no era de ayuda ya que las autoridades venezolanas querían desarrollar una aerolínea nacional. La aspiración de Scadta a obtener una concesión para su subsidiaria la Compañía Anónima Aeromercantil de Venezuela se frustró posteriormente. Por el momento, la compañía se retiró de Venezuela sin perder completamente su interés en ese país⁷⁸.

Scadta necesitó más tarde la ayuda del gobierno colombiano para recibir un permiso de aterrizaje en la zona del Canal. Bauer tuvo que hacer grandes esfuerzos, como en otros casos, por enfatizar la nacionalidad colombiana de su nueva empresa. Los dos aviones Dornier *Wal* fueron contratados por Condor-Syndikat pero registrados en Colombia. Su bautizo con los nombres de *Pacífico* y *Atlántico* fue celebrado por el público colombiano y por representantes del gobierno como un gran evento. El vuelo vía Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, Honduras Británicas, México y Cuba hacia la Florida empezó el 10 de agosto de 1925. Los pilotos de Scadta llevaban consigo el saludo del presidente Pedro Nel Ospina a los primeros mandatarios de las naciones visitadas. En consecuencia, el vuelo tenía un carácter semioficial. Cuando Bauer presentó la carta del presidente, incluyó sus propósitos de obtener una concesión a Scadta. En Guatemala, Schlubach, Sapper & Cía. habían preparado el terreno y así se garantizó una concesión al cabo de algunos días⁷⁹. En los demás países, los representantes de Scadta recibieron una calurosa bienvenida. Pero debido a la influencia de los Estados Unidos fue claro que el éxito no sería tan fácil en Nicaragua, Cuba o Panamá⁸⁰.



⁷⁵ PAAA, 32836, Bauer, «Memorandum: betr. Condor-Syndikat», Bogotá, 31 de enero de 1925; DM, Junkers, Kolumbien, Junge, representante de la Junkers, al profesor Junkers, Görlitz, 3 de noviembre de 1925.

⁷⁶ Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 63-68.

⁷⁷ PAAA, 32835, Schultz-Sponholz, Memorandum, Berlín, 9 y 18 de septiembre de 1924; PAAA, 32836, legación alemana a AA, Bogotá, 3 de febrero de 1925; *Ibid.*, legación alemana a AA, Guatemala, 10 de marzo de 1925; PAAA, 30584, AA a la legación alemana en Bogotá, Berlín, 9 de abril de 1925.

⁷⁸ PAAA, 32835, legación alemana a AA, Bogotá, 11 de marzo de 1924; PAAA, 32836, legación alemana a AA, Caracas, 22 de abril de 1925; *Ibid.*, legación alemana a AA, Caracas, 6 de noviembre de 1925.

⁷⁹ PAAA, 32836, legación alemana a AA, Guatemala, 8 de septiembre de 1925.

⁸⁰ PAAA, 32836, legación alemana a AA, Bogotá, 27 de septiembre de 1925; Bundesarchiv/Militärarchiv [Archivos federales/división militar, en adelante, BAMA]; RM 20, 325, Bauer, «Bericht über den Wal-Flug: Kolumbien-Zentralamerika-Cuba», Nueva York, 14 de septiembre de 1925.



*Bautizo de los dos aviones
Dornier-Wal en Barranquilla en 1925*

Después de llegar a Cuba, Bauer y Hammer viajaron a Washington y Nueva York por barco y por tren. Su propósito era tomar ventaja del efecto publicitario de su vuelo exitoso e institucionalizar la cooperación con los intereses de la aviación norteamericana. En las negociaciones fueron apoyados por Enrique Olaya Herrera, ministro colombiano en Washington, mientras que los contactos con los oficiales alemanes se mantuvieron a un nivel muy bajo por razones estratégicas⁸¹. Las futuras utilidades de la proyectada aerolínea dependían, en gran medida, de un contrato de correo aéreo con las autoridades de los Estados Unidos. Las principales precondiciones del director general de correos, Harry New, es decir, la prueba de factibilidad técnica y las concesiones otorgadas por los demás gobiernos involucrados, ya habían sido cumplidas por Scadta. Pero el mismo éxito de Scadta despertó suspicacia en Washington. De nuevo, los militares y el Departamento de Estado estaban de acuerdo en que ya era el momento de iniciar una política de aviación nacional con el fin de impedir que disminuyera la dominación de los Estados Unidos en Centroamérica. Así, a pesar de la voluntad de Bauer en aceptar incluso una mayoría norteamericana en las acciones de una nueva compañía, sus negociaciones con los oficiales de alto nivel en Washington, incluido el presidente Calvin Coolidge, estuvieron condenadas al fracaso⁸².

El fracaso de las negociaciones en Washington significó el final del proyecto de aerolínea de Scadta

en el Caribe. La compañía perdió su interés activo en el Condor-Syndikat, aunque continuó como accionista. Los funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania lamentaron lo ocurrido. Esto mostraba una vez más que los Estados Unidos no estaban dispuestos a tolerar un competidor en su patio trasero. En enero de 1926, los intereses de la aviación alemana fueron centralizados mediante la fundación de Deutsche Luft Hansa. La nueva aerolínea nacional de Alemania y su subsidiaria Condor se concentraron a partir de entonces en Brasil y tuvieron éxito en persuadir a Hammer. Sin embargo, se mantuvieron los estrechos contactos entre Scadta y Deutsche Luft Hansa.

Los límites del crecimiento, 1926-1929

No solamente en términos de sus proyectos internacionales, la fundación de Deutsche Luft Hansa fue un momento decisivo para la aerolínea germanocolombiana. La Lufthansa heredó las acciones de Scadta en Junkers y en Deutscher Aero Lloyds y se posesionó de Condor-Syndikat. La relación entre las dos compañías alemanas en América Latina tenía que ser regulada para el futuro. En el otoño boreal de 1927 se dio término a la sociedad, y el «antiguo» Condor-Syndikat se liquidó. Además, Lufthansa fundó la nueva aerolínea Syndicato Condor para volar en Brasil. El 19 de octubre de 1927, Scadta y Condor acordaron una delimitación formal de sus campos de interés. Aparte

⁸¹ Legación alemana a AA, Guatemala, 3 de febrero de 1926, ADAP, Serie B, vol. 3, pp. 97-98.

En Cuba, donde se sentía con mayor intensidad la influencia norteamericana, no llegó a haber contactos; véase PAAA, 32836, legación alemana a AA, La Habana, 15 de febrero de 1926.

⁸² PAAA, 32836, legación alemana a AA, Guatemala, 28 de agosto de 1925; *Ibid.*, legación alemana a AA, La Habana, 31 de agosto de 1925; *Ibid.*, legación alemana a AA, Bogotá, 5 de noviembre y 16 de diciembre de 1925.

Para conocer versiones diferentes del asunto, véanse Randall, *Op. cit.*, p. 147; Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 69-75; Boy, *Op. cit.*, pp. 109-110; Hammer, *Op. cit.*, p. 187.

de la Costa del Pacífico, Suramérica al sur del Cabo Roque iba a ser la zona de interés exclusivo de Lufthansa y su subsidiaria. La esfera de acción de Scadta fue definida como Colombia, Venezuela, las Guayanas y la costa occidental. La compañía también mantuvo la prerrogativa de crear aerolíneas en América Central. En el Perú, Chile y México ambos grupos tenían intención de cooperar si fuera necesario. Además, las relaciones financieras se clarificaron mediante un intercambio de acciones. En total, aunque las dos partes deseaban una futura «cooperación de vecinos amistosos» en América Latina, el acuerdo entre Scadta y sus socios alemanes fue una división de caminos⁸³.

La infortunada expedición al Caribe había implicado elevados gastos para Scadta. La compañía esperaba compensar sus pérdidas extendiendo la red colombiana que había sido abandonada debido al proyecto internacional. La frecuencia de la ruta principal Barranquilla-Girardot fue aumentada a un servicio diario. En 1926, Cosada empezó sus vuelos regulares desde Puerto Wilches a Bucaramanga. En noviembre de 1927 se abrió la Línea Interoceánica desde Barranquilla, vía Sautata, Quibdó e Isthmina, hasta Buenaventura. Al conectar el Caribe con la Costa Pacífica, esta nueva línea fue de gran importancia para el desarrollo del transporte en Colombia en general⁸⁴.

Después de que se estabilizó la situación política en Alemania, Scadta recibió mayor apoyo del Reich.

Muy importante fue el viaje publicitario del excanciller Hans Luther a América Latina en 1926. El viaje de Luther fue financiado por el Reichsverkehrsministerium (Ministerio Alemán del Transporte) y las principales empresas privadas. Hammer, el nuevo director general de Condor, organizó el viaje para promover los intereses de la aviación alemana. En la medida de lo posible, Luther utilizó aerolíneas alemanas. En el Brasil hizo sus vuelos en aviones de Condor. En Argentina y Paraguay utilizó los servicios de la filial de Junkers en Buenos Aires. En Bolivia se transportó en el Lloyd Aéreo Boliviano, una subsidiaria de Junkers constituida en el otoño de 1925. Y, naturalmente, en Colombia el notable político fue transportado por Scadta. El viaje de Luther fue un gran éxito para la política alemana con respecto a América Latina y para las aerolíneas participantes. El normal desempeño del avión Dornier-Wal y de los Junkers contribuyó bastante a la imagen positiva de la industria alemana de aviación⁸⁵. Además Luther estaba entusiasmado por la recepción que había tenido, especialmente en Colombia. En una carta dirigida al ministro de asuntos exteriores Gustav Stresemann, le informó acerca de las grandes posibilidades futuras para los alemanes en este país: «En este momento, una parte del mundo se divide en Colombia. No deseo que Alemania se sienta en el cielo mientras tanto. Aquí existe una posibilidad para que nosotros participemos en la división del mundo a pesar de Versalles»⁸⁶.



El avión F 13 Pacífico (adquirido por Scadta en 1928) en un vuelo exploratorio a lo largo de la Costa del Pacífico

⁸³ Deutsche Lufthansa, Archivos [en adelante, DLH-Archiv], «Bericht betr. Condor Syndikat-Versuchskonsortium-Berlin, genannt 'alt'» (sin lugar ni fecha).

⁸⁴ PAAA, 32838, Scadta a AA, Berlín, 23 de noviembre de 1927. En cuanto al desarrollo de las rutas, véanse Davies, *Op. cit.*, pp. 220-222; Boy, *Op. cit.*, pp. 114-133.

⁸⁵ PAAA, 79974, Luther a Hamburg-Amerika-Linie, Berlín, 23 de junio y 5 de julio de 1926; DLH-Archiv, «Bericht betr. Syndicato Condor Ltda., Rio de Janeiro (denominado Condor Syndikat

'nuevo')», sin lugar ni fecha. Véase también Hammer, *Op. cit.*, p. 187.

En cuanto al desarrollo de aerolíneas alemanas en otras partes de América Latina, véase Rinke, «Der letzte freie Kontinent»..., vol. 2, pp. 674-685.

⁸⁶ Luther a Stresemann (a bordo del *Ruggia*, 23 de agosto de 1926), ADAP, Serie B, vol. 3, p. 367.

Sobre el recibimiento de Luther, véase PAAA, 79974, legación alemana a AA, Bogotá, 23 de agosto de 1926.



Luther (con casco en la mano) en Colombia a bordo del avión F 13 Bogotá de Scadta

Scadta todavía no había renunciado a sus planes para la creación de una red internacional. En 1926 y 1927 los hermanos Bauer y Olaya Herrera continuaron sus negociaciones en Washington y Nueva York para obtener derechos permanentes de aterrizaje en la zona del Canal⁸⁷. En el verano de 1927 se fundó la Compañía Aeromarítima de Colombia. La junta directiva estaba conformada solamente por colombianos que no tenían origen alemán. Sólo el director administrativo Hermann Kuehl era miembro de Scadta. A diferencia de Condor-Syndikat, la nueva compañía no tenía nexos directos con Alemania. El propósito inicial de establecer un servicio de aerolínea en América Central y el Caribe había fracasado. A través de la Compañía Aeromarítima, Scadta apenas pudo aspirar a recibir autorización para aterrizar en la zona del Canal con el fin de conseguir una conexión más estrecha con este importante empalme de navegación. Sin embargo, en noviembre de 1927 Bauer tuvo que admitir con frustración:

En la medida en que utilizemos aviones alemanes y pilotos alemanes, los norteamericanos siempre nos van a percibir como una compañía alemana, aunque el capital fuera cien por ciento colombiano. Lo mismo sería válido si hubiera expertos ingleses o franceses. Los norteamericanos simplemente intentan monopolizar la aviación en América Latina y eliminar cualquier clase de influencia europea⁸⁸.

Como último recurso, Scadta trató de movilizar la opinión pública en Colombia y Panamá contra la restrictiva política de aviación impuesta por los

Estados Unidos. El 23 de noviembre de 1927 todos los periódicos de Bogotá publicaron un gran aviso de la Compañía Aeromarítima que invocaba la «obligación patriótica de cada ciudadano» de defender el derecho colombiano a extender sus aerolíneas en los países vecinos⁸⁹. En los editoriales, los Estados Unidos eran atacados por su obvia incapacidad para establecer una aerolínea que tuviera tanta confiabilidad y experiencia como Scadta. Los diarios liberales y conservadores estaban de acuerdo en que los intereses de la aviación norteamericana habían empleado medios indebidos. Desde el punto de vista colombiano, la soberanía de varios Estados latinoamericanos había sido lesionada. Se invocaban con vehemencia iguales derechos para América Latina y Colombia⁹⁰.

Los efectos de la campaña de prensa demostraron ser contraproducentes en los Estados Unidos. Se reforzó la oposición a los esquemas de Scadta. En general, los intereses de la aviación de los Estados Unidos consideraban a las nuevas aerolíneas europeas establecidas en Colombia, Bolivia, Brasil y otros países latinoamericanos como una amenaza a su esfera de influencia. Además, el potencial técnico de los productores de aviones estadounidenses y las aerolíneas iba en aumento. Aun a finales de 1927, Bauer subestimaba este factor⁹¹. Pero había sido la propia expedición de Scadta dos años antes lo que había bloqueado las iniciativas para la creación de un servicio de correo aéreo internacional. El resultado fue un código legal para la aviación y, aún más importante, la fundación de Pan American Airways en 1927. Esta compañía se convirtió en un instrumento altamente

⁸⁷ Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 76, 107-114.

⁸⁸ PAAA, 32838, Bauer al consulado austriaco en Panamá, Nueva York, 7 de noviembre de 1927.

⁸⁹ *El Tiempo*, 23 de noviembre de 1927, citado en Randall, *Op.*

cit., pp. 150-151.

⁹⁰ Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 118-119.

⁹¹ PAAA, 32838, Bauer a Fastlich, Nueva York, 7 de noviembre de 1927.

subsidiado y comisionado de la política del gobierno. Washington siguió una política de dilación hasta cuando Pan American creció y se hizo fuerte hasta el punto de poder enfrentar la competencia de Scadta⁹².

En la Sexta Conferencia Internacional de Estados Americanos, efectuada en La Habana en enero de 1928, los intereses norteamericanos y colombianos chocaron fuertemente. Bauer y Hammer ya habían participado en la delegación colombiana a la comisión internacional de preparación de la Convención Panamericana de Aviación que se había reunido en Washington en mayo de 1927⁹³. En La Habana, Bauer nuevamente pertenecía al grupo de representantes de Colombia encabezados por Olaya Herrera. Durante la conferencia, los delegados colombianos demostraron ser los opositores más fuertes a las tendencias monopolísticas de los Estados Unidos. Pero no obtuvieron un éxito completo. Los Estados Unidos reservaron para sí los privilegios especiales en las zonas de seguridad militar, como la zona del Canal y la Bahía de Guantánamo⁹⁴.

Además, la competencia norteamericana se hizo sentir por sí misma en América Latina. Siguiendo el ejemplo europeo, se efectuó un vuelo promocional de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en 1926-1927. Aunque esta misión no fue muy afortunada, el cruce del Océano Atlántico realizado por Charles Lindbergh en 1927 dio a la aviación norteamericana el empuje decisivo. Justo a tiempo para la Conferencia Panamericana, Lindbergh arribó a La Habana y de allí visitó Colombia. Los vuelos de Lindbergh no solamente eran una señal de buena voluntad sino también de los designios expansionistas de la política de aviación de los Estados Unidos. Respaldadas por el gobierno de Washington, las aerolíneas norteamericanas planeaban ahora conformar su propio servicio internacional en América Latina. Sin embargo, necesitaban autorización para volar sobre territorio colombiano, lo cual por el momento no iba a ser garantizado debido a la oposición de Scadta⁹⁵.

Por entonces Scadta respondía al desafío norteamericano con un crecimiento sin precedentes. Entre 1927 y 1929 el número de kilómetros volados aumentó en más de cien por ciento (véase la tabla 1). Las tasas

de crecimiento en pasajeros y carga ascendieron casi por igual. Entretanto el capital había aumentado a 400 mil dólares y el dividendo aumentó a 12%. Scadta mejoró permanentemente sus servicios en tierra dentro de Colombia. El aeropuerto de Barranquilla tenía una de las instalaciones más modernas de su época. Dos veces por semana se ofrecieron viajes guiados para visitantes. Además, ahora Scadta podía darse el lujo de brindar servicios sociales como una cafetería y una biblioteca para el personal⁹⁶.

A escala internacional, Scadta avanzaba decididamente con la nueva línea de Buenaventura a Guayaquil en 1928. Este fue el primer servicio regular de la compañía prestado más allá de las fronteras colombianas. Pleno de simbolismo, el nombre dado fue Servicio Bolivariano de Transportes Aéreos. Scadta no recibió subsidios ni concesión de monopolio por parte del gobierno ecuatoriano. Sin embargo, el ministro norteamericano en Quito protestó contra la nueva aerolínea. Unos meses más tarde, Pan American Airways obtuvo una concesión similar. Panamerican cooperó con la influyente casa comercial de W. R. Grace & Co. Ambos fundaron la Pan American Grace Airways (Panagra) como subsidiaria para la Costa Pacífica de Suramérica. Scadta tuvo que afrontar la fuerte competencia norteamericana en el Ecuador⁹⁷.

Los propósitos de Scadta no se limitaban al Ecuador. Los gerentes de la compañía planeaban extender las actividades al Perú y de allí eventualmente a Bolivia y Chile, estableciendo una conexión con las aerolíneas alemanas existentes allí. Después de que a los expatriados alemanes en el Perú se les otorgara una concesión en el verano boreal de 1928, Scadta empezó a efectuar vuelos de prueba a Paita en la parte norte del país en el mes de octubre. Durante varios meses esta ruta fue servida de manera regular. Sin embargo, la competencia fue muy encarnizada ya que después de la fundación de Panagra en 1929 tres compañías norteamericanas también estaban tratando de establecerse en ese país. Pero para Scadta, el Perú era la clave de su gran objetivo. Por tanto, Bauer trató de conseguir fondos para una aerolínea acudiendo a la comunidad de expatriados alemanes. Además, tomó la ofensiva luchando contra la competencia norteamericana. Pero a finales de 1929 se hizo claro

⁹² Véanse Randall, *Op. cit.*, p. 151; Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 121-135.

⁹³ PAAA, 32560, Hammer a AA, Berlín, 8 de junio de 1927.

⁹⁴ Randall, *Op. cit.*, pp. 152-153.

⁹⁵ PAAA, 32838, legación alemana a AA, La Habana, 13 y 15 de febrero de 1928; *Ibid.*, Consulado general a AA, Nueva York, 1o. y 21 de marzo de 1928; PAAA, 32508, Bauer a DLH, Barranquilla, 1o. de marzo de 1928; Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 135 y 148.

⁹⁶ PAAA, 32840, Bauer, «Memorandum betr. Scadta», Bogotá, 3 de abril de 1929; BA, NL Luther, 513, Luther a Ude, Berlín, 15 de octubre de 1928.

⁹⁷ PAAA, 32838, legación alemana a AA, Bogotá, 15 de julio de 1928; PAAA, 32839, legación alemana a AA, Quito, 4 de julio de 1928.

El capital de Panagra ascendía a un millón de dólares, es decir, más del doble del de Scadta; véase Davies, *Op. cit.*, pp. 290-291.

que Scadta había perdido la carrera por el Perú. Las negociaciones posteriores para lograr una concesión fracasaron debido a la actitud dilatoria del gobierno peruano y a la oposición ejercida por la fuerte influencia de los Estados Unidos en ese país⁹⁸.

Por el momento, la extensión de los servicios a Panamá representaba una compensación. También allí la oposición norteamericana era muy fuerte, incluso más que en Ecuador y Perú. Para la política de aviación de los Estados Unidos, Scadta era y seguía siendo el competidor «alemán» para sus proyectos en América Latina. En consecuencia, una autorización del gobierno panameño para aterrizar allí tuvo que revocarse debido a la presión diplomática ejercida por los Estados Unidos; dicho país reservaba para sí la última palabra sobre la aviación en Panamá⁹⁹. Por otra parte, Pan American Airways no podía lograr ningún progreso sin tener derecho de aterrizaje en Colombia. Eventualmente las dos partes reconocieron la necesidad de alguna forma de acuerdo mutuo para remediar la sin-salida. El 23 de febrero de 1929 se firmó dicho acuerdo entre los Estados Unidos y Colombia. En consecuencia, Scadta se halló en capacidad de extender sus servicios al decisivo canal de Panamá. En septiembre de 1929 se inauguró la Línea del Atlántico desde Barranquilla y Buenaventura hasta Cristóbal en la zona del Canal. A cambio, Pan American Airways fundó la Sociedad Anónima Colombo-Americana de Aviación como un directo aunque débil competidor de Scadta dentro de Colombia¹⁰⁰.

Más hacia el norte, en México, sobrevino inesperadamente una oportunidad para Scadta en 1929. Un año antes expatriados alemanes habían tratado de establecer una aerolínea entre Veracruz y Progreso, pero habían fracasado¹⁰¹. Posteriormente los intereses norteamericanos habían ingresado en el terreno. Pan American Airways compró la principal aerolínea mexicana, llamada Compañía Mexicana de Aviación, en enero de 1929. El gobierno de México reaccionó solicitando a Scadta que extendiera su ruta panameña a ese país como contrapeso a la influencia norte-

americana. El interés mexicano en la aviación alemana era intenso. Una delegación oficial acababa de visitar a los productores de aviones en Alemania¹⁰². Sin embargo, las autoridades alemanas así como la gerencia de Scadta declinaron el ofrecimiento. Bauer subrayó explícitamente las «graves dificultades económicas y políticas» que habrían de esperarse en México en buena parte debido a la especial susceptibilidad norteamericana en cuanto a este país¹⁰³.

En 1929 Scadta celebró su décimo aniversario con gran publicidad. La prensa enfatizó que la más antigua y confiable aerolínea del mundo, Scadta, era una empresa colombiana. En Alemania, por otra parte, los logros de Scadta fueron interpretados como una prueba de la «entereza y energía» alemanas¹⁰⁴. La gerencia de la compañía subrayaba una u otra nacionalidad, según las circunstancias. Y aunque después de 1927 el interés oficial alemán se concentró en el Brasil, la actitud del gobierno colombiano fue cada vez más importante para Scadta y la aerolínea ajustó sus políticas empresariales en consecuencia con ello¹⁰⁵. Esto se facilitó gracias al positivo desarrollo económico ocurrido en Colombia durante estos años. Scadta se benefició de la pujante actividad comercial del país¹⁰⁶. Además, en sus negociaciones con los norteamericanos recibió pleno apoyo diplomático por parte de Colombia. Una abierta conexión con funcionarios alemanes se consideraba contraproducente.

No obstante, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania siguió muy de cerca el avance de Scadta. En los planes tendientes a conformar una aerolínea alemana para toda América Latina, la empresa desempeñaba un rol determinante. La expansión de los Estados Unidos en el sector de la aviación fue observada con recelo. Debido al riesgo de perjudicar las relaciones germano-estadounidenses, el asunto en su totalidad era delicado. Resultaba imposible adoptar medidas diplomáticas de contrarréplica. Pero por consideración a Scadta y a otras aerolíneas bajo la influencia alemana, los funcionarios alemanes deseaban hacer algo contra las tendencias monopolistas

⁹⁸ PAAA, 32838, Scadta a la legación alemana en Santiago, Barranquilla, 26 de diciembre de 1927; *Ibid.*, legación alemana a AA, Bogotá, 15 de julio de 1928; *Ibid.*, Scadta a AA, Berlín, 16 de julio de 1928; PAAA, 79169, legación alemana a AA, Quito, 21 de noviembre de 1928; PAAA, 32839, legación alemana a AA, Lima, 16 enero de 1929.

⁹⁹ PAAA, 32838, legación alemana a AA, Guatemala, 3 de abril de 1928; *Ibid.*, Scadta a AA, Berlín, 16 de julio de 1928; Randall, *Op. cit.*, p. 154; Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 199-203.

¹⁰⁰ PAAA, 32839, Scadta a AA, Berlín, 11 de abril de 1929; Randall, *Op. cit.*, pp. 155-156; Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 204-229; Boy, *Op. cit.*, pp. 147-149.

¹⁰¹ BA, NL Luther, 511, «Bericht über die Besprechung zwischen

Dr. Grieme von der Deutsch-Mexikanischen Handelskammer und Director Hammer von Condor», 12 de marzo de 1927.

¹⁰² PAAA, 32839, legación alemana a AA, Ciudad de México, 20 de septiembre de 1928; PAAA, 32840, legación alemana a AA, Ciudad de México, 18 de marzo de 1929.

¹⁰³ PAAA, 32840, legación alemana a AA, Bogotá, 5 de agosto de 1929.

¹⁰⁴ Carolus Asper, «Deutsche Flugzeuge über Kolumbien», *Atlantis*, 1930, p. 284.

¹⁰⁵ PAAA, 32840, legación a AA, Bogotá, 7 de diciembre de 1929.

¹⁰⁶ Jesús Antonio Bejarano Avila, «La economía colombiana entre 1922 y 1929», *Nueva Historia de Colombia*, vol. V, pp. 51-59.

de Pan American Airways. Por ello trataron de influenciar, de manera extraoficial, a la prensa de América Latina con el fin de avivar el antinorteamericanismo en los principales diarios¹⁰⁷. Sin embargo, ni los esfuerzos del Ministerio de Relaciones Exteriores ni los de Scadta condujeron al éxito en este cometido. Después de 1929, el plan para establecer una aerolínea exclusivamente alemana que cubriera la totalidad del continente latinoamericano tuvo que ser abandonado.

La Gran Depresión y el ocaso de la «alemana» Scadta, 1930-1940

La Gran Depresión se hizo sentir en Colombia ya en 1928 con la caída de los precios del café, el más importante producto de exportación del país¹⁰⁸. En los años siguientes, el desarrollo de Scadta estuvo determinado en gran medida por el desplome de la economía colombiana. Aunque en 1929 el desempeño alcanzó altos niveles en términos de kilómetros de vuelo, y de pasajeros y carga transportados, los resultados para 1930 fueron ya mucho menos favorables. Mientras tanto, la competencia hecha por Pan American Airways y su subsidiaria Panagra creció gracias a los generosos subsidios del gobierno. En Ecuador, Perú, Panamá, Venezuela y en todas partes, Scadta tuvo que confrontar a los norteamericanos que parecían tener todo el dinero y el apoyo diplomático que quisieran.

Debido a la apretada situación financiera, el aumento de la competencia, y la cancelación de los proyectos de expansión internacional, los administradores de Scadta tenían que aceptar tarde o temprano un acuerdo con los competidores de los Estados Unidos. En octubre de 1929 el grupo Pan American Airways/Panagra y Scadta firmaron un acuerdo por el cual se asumía que los norteamericanos enviarían correo desde el Perú a Buenaventura y se encargaban del correo de Scadta hacia el Perú en esa ciudad. Pocos meses después se alcanzaron acuerdos de intercambio similares para Colón y Barranquilla¹⁰⁹. La ruta al Ecuador, que no era rentable, se descartó el primero de enero de 1931. Hubo un ligero alivio hacia

finales de 1930 cuando se otorgó a Scadta la concesión para prestar un servicio hacia Maracaibo, Venezuela. Además, debido a que la Compagnie Générale Aéropostale francesa había establecido allí su subsidiaria Aviación Nacional Venezolana un año antes¹¹⁰.

Mientras tanto, incluso el monopolio *de facto* en Colombia ya no era incuestionable. Uno de los fundadores de la CCNA, Gonzalo Mejía, quien había sido representante de Scadta en Nueva York durante varios años, obtuvo una concesión para el establecimiento de una aerolínea entre Medellín y el Golfo de Urabá. Actuó en nombre de los intereses de la aviación norteamericana. Debido a los problemas económicos, el nuevo gobierno colombiano del presidente Olaya Herrera buscó una cooperación más estrecha con los Estados Unidos. En consecuencia, después de un debate muy acalorado, la empresa recién fundada con el nombre Urabá, Medellín and Central Airways (UMCA) recibió la concesión el 14 de enero de 1931. Pronto la compañía se convirtió en subsidiaria de Pan American Airways, que adquirió 54% de las acciones en abril de 1932. Allan Winslow, representante de Pan American en Colombia, actuó como presidente de UMCA¹¹¹.

Los administradores de Scadta estaban descontentos ante este hecho. Se hallaban especialmente decepcionados por la actitud del presidente Olaya Herrera, quien acababa de urgir a la compañía para que extendiera sus servicios dentro de Colombia. Scadta había emprendido grandes esfuerzos para satisfacer tal deseo del presidente. La ruta de Girardot a Bogotá era el paso principal para conectar la capital aún más estrechamente con otras partes del país y ahorraba a los pasajeros una gran cantidad de tiempo. Además de la nueva conexión de Bogotá a Medellín, se creó un servicio al extremo sur de Colombia tras una solicitud especial del presidente Olaya. No obstante, quienes habían apoyado a Mejía y a la concesión de UMCA todavía culpaban a Scadta por no dar servicio a todas las partes de Colombia (incluyendo a Urabá) y no aceptaban al argumento de que las rutas adicionales no serían rentables¹¹².

¹⁰⁷ PAAA, 32839, AA a RVM, Berlín, 10 de noviembre de 1928.

¹⁰⁸ Carlos Esteban Posada, «La gran crisis en Colombia: El período 1928-1933», *Nueva Historia de Colombia*, vol. V, pp. 77-99.

¹⁰⁹ PAAA, 32840, legación alemana a AA, Bogotá, 7 de diciembre de 1929; Randall, *Op. cit.*, pp. 156-157.

¹¹⁰ PAAA, 32841, legación alemana a AA, Caracas, 30 de enero y 7 de febrero de 1930; PAAA, 32842, legación alemana a AA,

Quito, 10 de noviembre de 1930; *Ibid.*, legación alemana a AA, Bogotá, 19 de enero de 1931; *Ibid.*, Scadta a AA, Berlín, 23 de enero de 1931.

¹¹¹ PAAA, 32842, legación alemana a AA, Bogotá, 10 de noviembre de 1930 y 19 de enero de 1931; Davies, *Op. cit.*, pp. 229-230; Randall, *Op. cit.*, p. 157.

¹¹² PAAA, 32842, legación alemana a AA, Bogotá, 10 de noviembre de 1930 y 19 de enero de 1931.

Ya en abril de 1929, en un memorando dirigido al gobierno alemán, Bauer había dejado en claro que la situación financiera de su empresa era precaria. Equipada con aviones modernos, Pan American Airways ofrecía el viaje aéreo más confortable en Ecuador y a lo largo de la Costa Pacífica colombiana. Mencionando la competencia considerablemente subsidiada, Bauer también sugirió la necesidad que tenía Scadta de recibir un subsidio de la industria alemana y del gobierno en el futuro cercano. Argumentó que Alemania era «beneficiaria de los logros [de Scadta] en propaganda y en el desempeño efectivo de vuelo». El sabía que la afirmación era problemática ya que la compañía había enfatizado su nacionalidad colombiana durante los dos años previos. Pero con el propósito de adelantarse a refutar esta posible objeción, Bauer defendió su política empresarial:

La Scadta está... convencida de que la fusión de sus intereses con los de los países de América Latina era lo que facilitaba el mayor éxito. Sólo haciendo esto será posible garantizar la participación de los expertos alemanes en los problemas de la aviación de América Latina y mantener estas promisorias regiones exportadoras abiertas a los productos de la industria alemana¹¹³.

En Alemania las autoridades estaban preocupadas por los acontecimientos que ocurrían en Colombia en 1930 y 1931. Con referencia al cambio del gobierno peruano, el Ministerio de Relaciones Exteriores trató de convencer a Bauer de no renunciar a sus planes para establecer una ruta internacional hacia el sur. Por otra parte, la crisis económica había golpeado duramente a Alemania desde 1929, y, en consecuencia, era imposible dar más que apoyo moral a Scadta. De acuerdo con el ministro alemán de transporte, incluso los precios especiales por los aviones y las máquinas provenientes de Alemania estaban totalmente fuera de alcance¹¹⁴.

Ni el gobierno alemán ni el gobierno colombiano deseaban ni estaban en capacidad de ayudar

financieramente a Scadta. Bajo estas circunstancias el ministro alemán en Bogotá advirtió de una posible toma del control por los competidores norteamericanos¹¹⁵. Este temor no era infundado. Aunque Scadta se convirtió en la agencia oficial del correo aéreo colombiano después de establecida la Administración del Correo Aéreo de Colombia en diciembre de 1931, esto no detuvo el ocaso. De hecho, entre febrero de 1930 y abril de 1931 Pan American Airways ya había comprado 84% de las acciones de Scadta. A cambio, la aerolínea colombiana recibió un apoyo financiero que le permitió adquirir nuevos aviones norteamericanos. Scadta tuvo que abandonar sus servicios internacionales. A partir de ese momento, la compañía estuvo confinada a volar dentro de las fronteras colombianas y se convirtió en proveedor de la gran compañía norteamericana. Scadta tuvo que transferir a Pan American en Barranquilla su correo aéreo destinado a Nueva York; también en Barranquilla recibía el correo proveniente de los Estados Unidos. Como resultado, los servicios fueron racionalizados y se rebajó el franqueo, lo cual ocasionó comentarios positivos en la prensa colombiana¹¹⁶.

El «pacto de caballeros» entre Scadta y Pan American Airways no era un secreto. Pero el grado de la toma de control por los norteamericanos era conocido solamente por algunos enterados. Ni el público y las autoridades colombianas ni el ministro alemán en Bogotá sabían exactamente si Scadta todavía era colombiana o si era norteamericana¹¹⁷. La razón era que al antiguo personal se le permitió continuar su trabajo en relativa autonomía y Bauer seguía siendo director general. Los cambios más obvios ocurrieron en los aviones utilizados por Scadta. A partir de 1929, Scadta había modernizado su equipo adquiriendo los nuevos Junkers W 33 y W 34 así como el avión inglés Havilland Moth utilizado para aerofotografía. Después de 1930 se añadieron a Scadta otras marcas, principalmente norteamericanas como Sikorsky y Ford. Además, allí existió una estrecha cooperación organizacional en cuanto a los itinerarios y la publicidad entre Scadta y Pan American Airways¹¹⁸.

¹¹³ PAAA, 32840, Bauer, «Memorandum betr. Scadta», Bogotá, 3 de abril de 1929.

¹¹⁴ PAAA, 32842, AA a la legación alemana en Bogotá, Berlín, 5 de enero y 17 de abril de 1931; *Ibid.*, RVM a AA, Berlín, 9 de abril de 1931.

¹¹⁵ *Ibid.*, legación alemana a AA, Bogotá, 19 de enero de 1931.

¹¹⁶ PAAA, 32842, legación alemana a AA, Bogotá, 8 de abril y 18 de junio de 1931; Randall, *Op. cit.*, p. 157; Davies, *Op. cit.*, pp. 225-226; Boy, *Op. cit.*, pp. 150-152.

El análisis más detallado de las difíciles negociaciones entre Scadta y Pan American puede hallarse en Newton (1978), *Op. cit.*, pp. 307-315.

¹¹⁷ El enviado alemán reportó: «Supuestamente, Pan American ha tomado el control de 40% de las acciones de Scadta, pero no pude hallar información segura al respecto»; véase PAAA, 32842, legación alemana a AA, Bogotá, 18 de junio de 1931.

¹¹⁸ Davies, *Op. cit.*, p. 226.



Operación de carga del W 33
Cundinamarca en 1932

Aunque era notable la norteamericanización de Scadta, no era completa de ninguna manera. Cuando estalló el conflicto armado entre Colombia y el Perú a finales de 1932 a causa de reclamos territoriales en Leticia, el ministro de Guerra solicitó los servicios de Scadta. La participación de los pilotos de Scadta en incursiones aéreas y el suministro de servicios al ejército colombiano ocasionó demostraciones espontáneas de gratitud durante las cuales se saludaba a Alemania como un aliado de Colombia¹¹⁹. Herbert Boy, un piloto de la aerolínea desde 1924, estableció líneas de comunicación a la aislada región del extremo sur de Colombia y fue condecorado por sus méritos. En 1933 fue enviado a Europa encabezando una delegación colombiana para la compra de aviones. Además, el nuevo gerente de Scadta, Hermann Kuehl, asesoró al gobierno colombiano en aviación militar y trabajó en el Ministerio de Guerra. Como consecuencia, se remitieron varias órdenes de compra hacia Alemania¹²⁰.

Para el gobierno norteamericano, el aumento del sentimiento progermano en Colombia y la exportación de armas alemanas a América Latina eran causas de preocupación especialmente después de que Hitler había ascendido al poder a comienzos de 1933. Aunque la mayoría de las acciones estaban controladas por Pan American Airways, Scadta era todavía demasiado «alemana» a los ojos de los oficiales norteamericanos. Una manera de contrarrestar la influencia alemana en la aviación colombiana fue el entrenamiento de pilotos colombianos en los Estados Unidos y el estable-

cimiento de misiones de aviación militar de los Estados Unidos al país andino. Además, en 1934 el representante del productor de aviones norteamericanos Curtiss tuvo éxito en convencer al presidente Olaya Herrera de cancelar las órdenes enviadas a Europa, lo cual puso punto final a la misión de Boy¹²¹.

A pesar de la posterior extensión de la red aérea colombiana a ciudades como Cali, Honda, Cúcuta y otras, por una diversidad de razones la estrella de Scadta entró en un descenso lento pero seguro después de 1934. Las políticas criminales de Hitler y el arribo de refugiados judíos contribuyeron a extender el sentimiento antigermano en el país. Más importante para el deterioro de la imagen de Scadta en Colombia fue un accidente ocurrido en junio de 1935 que ocasionó una considerable cantidad de víctimas, una de las cuales fue Carlos Gardel, el ídolo argentino del tango¹²². Cuando se agravó la situación política en Europa en 1938, las aprensiones norteamericanas y colombianas acerca de la Scadta «alemana» aumentaron. Después del estallido de la guerra, Pan American Airways cumplió órdenes del Departamento de Estado de los Estados Unidos y, con una aprobación tácita del gobierno colombiano, obligó a los empleados alemanes a salir de la compañía en 1940. Poco después, Scadta fue formalmente liquidada y convertida en Avianca (Aerovías Nacionales de Colombia). En la nueva compañía, Pan American Airways mantuvo el control aunque el gobierno colombiano mantuvo 40% de las acciones¹²³.

¹¹⁹ PAAA, 79216, AA a la legación alemana en Bogotá, Berlín, 5 de julio de 1933.

¹²⁰ Randall, *Op. cit.*, pp. 157-158.

Para conocer una detallada descripción de primera mano acerca de los acontecimientos, véase Boy, *Op. cit.*, pp. 165-221.

¹²¹ Randall, *Op. cit.*, p. 158.

¹²² *Ibid.*, pp. 158-159. Davies remonta [erróneamente] la fecha del accidente a 1934; véase Davies, *Op. cit.*, p. 234.

¹²³ Véanse Davies, *Op. cit.*, pp. 236-239; Randall, *Op. cit.*, pp. 159-160.

Conclusiones

El desarrollo de Scadta es una historia de éxitos que para sus fundadores alemanes posteriormente terminó en un fracaso. Por diversas razones, los pioneros de la aviación alemana escogieron a Colombia en 1919 con el fin de iniciar una aerolínea. Un elemento importante fueron las restricciones impuestas a la aviación en Alemania debido al tratado de Versalles que obligó a la industria de producción de aviones y a muchos expilotos militares a mirar más allá de Europa en búsqueda de libertad de movimiento. Colombia era una nación prometedora por cuanto las comunicaciones entre diferentes partes del país era muy deficiente. Una compañía francesa había dado ejemplo al crear una aerolínea en 1919. No obstante, lo más importante fue la existencia de una comunidad de expatriados alemanes en Barranquilla que tenían una larga tradición de participación en empresas de transporte colombianas. Estos expatriados alemanes fueron un puente entre los pioneros de la aviación en Alemania y Colombia.

Varios factores fueron cruciales para el éxito inicial de Scadta. Después del final de la guerra las condiciones para la inversión en Colombia eran positivas. Además, los expatriados alemanes estaban dispuestos a asumir los riesgos y eran capaces de invertir el dinero necesario para el proyecto de establecer una aerolínea para efectuar transporte de pasajeros y de carga a lo largo del río Magdalena de manera más rápida y más conveniente. Otro elemento importante en la creación de Scadta fue la competencia francesa. Sus fundadores deseaban que la compañía tuviera éxito donde los franceses habían fracasado, y así poner un ejemplo para el resurgimiento alemán a nivel mundial. De cierto modo, entonces, la lucha entre Francia y Alemania continuaba después de la guerra con medios pacíficos y en menor escala en Colombia.

Al otro lado del Atlántico, el principal productor alemán de aviones, Junkers, también reconocía las oportunidades de participar en este tipo de empresa comercial. Sobre la base de un contrato de alquiler de aviones, Junkers otorgó a Scadta condiciones especiales para la compra de sus nuevos aviones para estrenar que dieron a la compañía un impulso decisivo. Bajo las condiciones topográficas y climáticas colombianas, los aviones F 13 demostraron ser superiores a todos los demás aviones disponibles a comienzos de la década de 1920. Además, las máquinas eran sometidas a prueba y después desarrolladas por expertos pilotos e ingenieros alemanes que habían tenido experiencia durante la guerra.

La empresa Junkers no fue la única fuente de capital alemán involucrada en la historia de Scadta. El Deutsche Petroleum AG, y por su intermedio el influ-

yente Deutsche Bank apoyaron a la aerolínea en momentos difíciles. De aquí que Scadta tuviese una sólida conexión con los principales grupos de interés de la aviación alemana. La compañía estaba en frecuente contacto y en intercambio fructífero de experiencias con los hombres que en 1926 formaron Deutsche Luft Hansa. Uno de sus miembros fundadores, Fritz Hammer, se retiró de Scadta para conformar la empresa Condor, subsidiaria de Lufthansa en el Brasil. Sin embargo, debido al compromiso personal del austriaco Peter Paul von Bauer, quien fue la cabeza de la compañía durante más de 10 años, nunca hubo una influencia controladora del Reich alemán sobre Scadta.

Como sugiere el acrónimo de Scadta, la compañía era una alianza comercial germano-colombiana en el verdadero sentido de la palabra. Aunque en sus primeras etapas el capital, el personal, el equipo y la administración provinieron principalmente de Alemania, Scadta trabajó casi exclusivamente en Colombia. Las autoridades alemanas estaban interesadas en el éxito de Scadta y en la segunda mitad de la década de 1920 desarrollaron un proyecto para fundar una aerolínea alemana que cubriera la totalidad de América Latina como extensión a un servicio transoceánico regular. Desde el punto de vista de la política exterior alemana, una compañía como Scadta desempeñaba un rol decisivo como actor transnacional. Hasta cierto punto, la empresa era una compensación a la falta de poder político en la escena internacional. Sin embargo, debido a la competencia norteamericana y a los problemas económicos presentados en el curso de la Gran Depresión el proyecto alemán de aviación tuvo que abandonarse hacia 1930. Incluso antes de esa fecha, el apoyo diplomático para Scadta había sido escaso. El viaje de Luther a Colombia fue una excepción a la regla de la abstinencia política oficial dictada por la necesidad de no herir la susceptibilidad norteamericana en la región. De aquí que aunque existían planes para emprender un servicio aéreo alemán en América Latina, éstos no se diseñaron como un desafío a la hegemonía norteamericana antes de 1933. En realidad, Scadta no era un instrumento del imperialismo alemán. Una investigación posterior tendrá que determinar, no obstante, en qué medida esta actitud cambió después de comenzar la dictadura nazi y qué rol desempeñó Scadta en la política de aviación nazi.

En la segunda década de su existencia Scadta era dependiente no sólo de la experiencia alemana sino también del capital norteamericano. Aunque se conocía el hecho de la influencia de Pan American en la compañía, seguía sin conocerse el grado hasta el cual ésta controlaba la aerolínea colombiana. Debido al acuerdo entre las dos empresas, Scadta tuvo que abandonar sus servicios internacionales y comprar aviones

norteamericanos en la década de 1930. A cambio, Pan American no actuó como competidor de Scadta dentro de Colombia. Durante varios años este procedimiento funcionó bien. Pero desde el punto de vista de las autoridades de los Estados Unidos, Scadta seguía siendo una aerolínea alemana en estrecha vecindad del estratégico Canal de Panamá. En la segunda mitad de la década de 1930 la compañía se percibió cada vez más como una amenaza a la seguridad norteamericana. Por consiguiente, la historia de Scadta estuvo determinada en gran medida por la actitud de los Estados Unidos. Desde 1924, la resistencia norteamericana había bloqueado el proyecto del Caribe y otros esquemas para la expansión internacional; en 1930, Pan American asumió el control y 10 años más tarde Scadta fue disuelta y los empleados alemanes fueron despedidos, principalmente en razón de la presión norteamericana.

Sin embargo, para la aviación colombiana, los eventos de 1940 fueron una transferencia más que una ruptura. Avianca fue simplemente una Scadta sin personal alemán. Esto muestra que Scadta se había convertido en una parte integral de la sociedad colombiana. De hecho, Scadta tuvo que someterse a la legislación colombiana y enfatizó públicamente su carácter colombiano. Los contactos de la aerolínea con las élites políticas y económicas del país eran estrechos. Desde el comienzo, estos contactos eran facilitados por los empresarios expatriados alemanes. Algunos colombianos prominentes de Barranquilla figuraban en la junta directiva y en la administración de la compañía. Eso fue una clave del éxito de Scadta. En épocas cruciales, sus gerentes tuvieron éxito en reunir el apoyo de los principales periódicos nacionales. Los gobiernos colombianos trataron activamente de fomentar la aerolínea dentro y fuera de las fronteras

del país. En las dos décadas transcurridas entre las dos guerras, la modernización del transporte se consideró una precondition decisiva para el crecimiento económico y la prosperidad en Colombia. La aviación era solamente unos de los medios, pero sin duda fue el más espectacular. Los colombianos se identificaron con «su» aerolínea, especialmente durante el conflicto con el Perú. Debido a su larga tradición de vuelo en Colombia, su participación en el conflicto de Leticia y los efectos de la legislación nacionalista, Scadta se «colombianizó» hasta cierto punto. De hecho, la compañía contribuyó decisivamente a la apertura de vías de transporte colombianas y por medio de ello a la convergencia de muchas partes del país anteriormente aisladas, en una unidad nacional más estrecha. Tal como resume acertadamente Herbert Boy:

... sin el avión no se hubiera realizado el ideal constitucional de la unidad colombiana, que en la práctica no existía. Antes del avión, Colombia era un mosaico de países desconectados los unos de los otros, separados entre sí por montañas infranqueables, valles ardientes y selvas tenebrosas que ningún viajero podía cruzar impunemente... Cuando apareció el avión en los cielos colombianos, la vida nacional se transformó por completo: los habitantes de Pasto recibieron diariamente la prensa; los santandereanos del norte se sintieron más cerca de Bogotá que de Caracas y Maracaibo; los estudiantes costeños quedaron a dos horas de vuelo de las universidades centrales; los chochoanos dejaron de ser náufragos abandonados en la mitad de la selva; los llaneros se aproximaron a los puertos de Bogotá, y las regiones amazónicas y los grandes ríos del sur irrumpieron en la conciencia pública y se amalgamaron al alma de Colombia¹²⁴.

