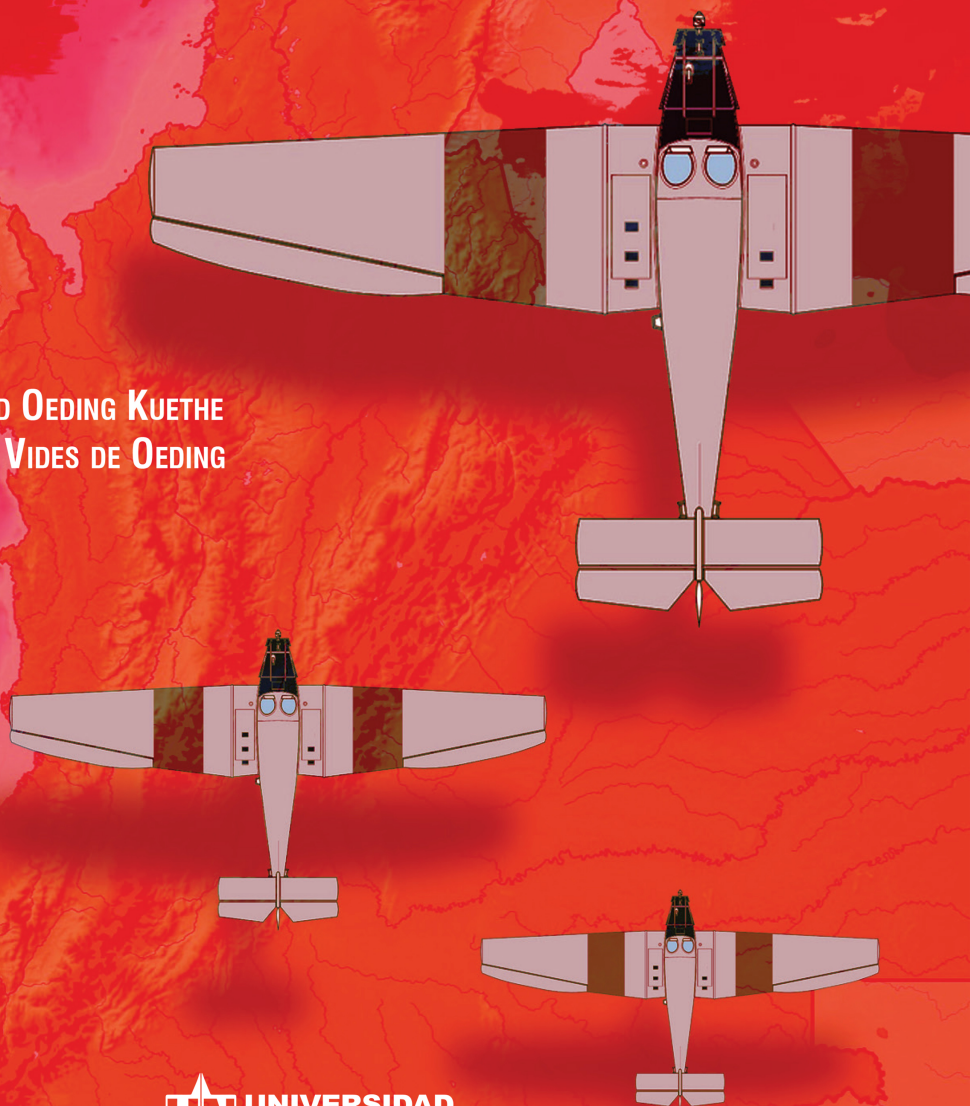


(1919-1940)

SCADTA

UNA UTOPIA HECHA REALIDAD

MANFRED OEDING KUETHE
MYRIAM VIDES DE OEDING



UN UNIVERSIDAD
DEL NORTE

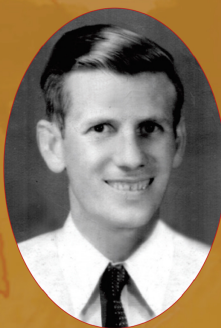
Editorial

LOS AUTORES

MANFRED OEDING KUETHE

(1939-2004)

Hijo de padres alemanes. De tres días de nacido voló por primera vez en un hidroavión de la SCADTA. Piloto frustrado por su daltonismo. Investigador permanente sobre aviación. Realizó estudios técnicos de Comercio y Contaduría en la Escuela de Comercio Moderno de Barranquilla. Autodidacta multifacético.



MYRIAM VIDES DE OEDING

(1949)

Historiadora y autora autodidacta.

Realizó estudios técnicos en Secretariado Comercial y como Delineante de Arquitectura en el Colegio del Prado. Lectora asidua, amante de la escritura, la música y el arte. Ha sido invitada como panelista a diversos eventos sobre aviación e historia de la SCADTA.





SCADTA

(1919 - 1940)

Una utopía hecha realidad



S C A D T A

(1919 - 1940)

Una utopía hecha realidad

MANFRED OEDING KUETHE[†]

MYRIAM VIDES DE OEDING

Área Metropolitana
de Barranquilla (COLOMBIA), 2020

UN UNIVERSIDAD
DEL NORTE
Editorial

Oeding Kuethe, Manfred.

Scadta (1919-1940) : una utopía hecha realidad / Mandred Oeding Kuethe, Myriam
Vides de Oeding. -- Barranquilla, Colombia : Editorial Universidad del Norte, 2020.

337 páginas ; 24 cm.

Incluye referencias bibliográficas (páginas 297-298)

ISBN 978-958-789-163-8 (impreso)

ISBN 978-958-789-164-5 (PDF)

1. Aeronáutica--Historia--Colombia. 2. Scadta (Empresa)--Barranquilla (Colombia)--
Historia. 3. Aviación comercial--Barranquilla (Colombia)--Historia. I. Vides de Oeding,
Myriam. II. Tit.

(387.709861 O28 ed. 23) (CO-BrUNB)



Vigilada Mineducación

www.uninorte.edu.co

Km 5, vía a Puerto Colombia, A.A. 1569

Área Metropolitana de Barranquilla (Colombia)

© Universidad del Norte, 2020

Manfred Oeding Kuethe[†] y Myriam Vides de Oeding

Coordinación editorial

Zoila Sotomayor O.

Edición y corrección de textos

Farides Lugo

Asistencia editorial

María Margarita Mendoza

Diseño de portada

Joaquín Camargo

Diseño y diagramación

Luis Gabriel Vásquez M.

Impreso y hecho en Colombia

Imageprinting Ltda. (Bogotá)

Printed and made in Colombia

© Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, por cualquier medio reprográfico, fónico o informático, así como su transmisión por cualquier medio mecánico o electrónico, fotocopias, microfilm, *offset*, mimeográfico u otros sin autorización previa y escrita de los titulares del copyright. La violación de dichos derechos puede constituir un delito contra la propiedad intelectual.

Este libro está dedicado a la memoria del doctor
Peter Paul von Bauer, creador y alma de la SCADTA,
a manera de reivindicación por los atropellos cometidos
contra él, así como a todos los alemanes y colombianos
que colaboraron para hacer posible esta recopilación.

Manfred Oeding Kuethe[†]

Dedico la edición póstuma de este libro a mi esposo
Manfred Horst Oeding Kuethe, persona extraordinaria
que dedicó gran parte de su vida, especialmente los
últimos siete años, a la recopilación e investigación seria
y comprometida del nacimiento de la aviación civil en
Barranquilla-Colombia, y como parte de ella a la Sociedad
Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA). Conocí
y viví su pasión por la aviación, su constancia, disciplina y
sacrificios para obtener una información veraz.

Con amor, Myriam Vides de Oeding



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	IX
--------------------	----

CAPÍTULO 1

RESEÑA HISTÓRICA. INICIOS DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA Y EL MUNDO: UN PANORAMA	1
1. El transporte de la costa al interior	3
2. La navegación a vela y a vapor	6
3. Surge una esperanza: el primer vuelo a motor	8
4. Evolución de la aviación civil en Colombia y el mundo: un panorama	10
5. El atractivo de volar en Colombia	13
6. Grandes logros de la aviación en el mundo	18

CAPÍTULO 2

GRANDES HAZAÑAS DESDE EL NACIMIENTO DE SCADTA (1919-1925)	21
1. Año 1919: génesis de la aviación comercial y militar en Colombia	23
2. Año 1920: SCADTA y CCNA compiten por el dominio de los cielos colombianos	43
3. Año 1921: un milagro financiero y un método sencillo dan paso al servicio regular de la SCADTA	73
4. Año 1922: reconociendo nuestro territorio inhóspito	84
5. Año 1923: SCADTA realiza su primer vuelo internacional y se libera de la deuda a la <i>Junkers</i>	90
6. Año 1924: grandes ideas para expandir los servicios y terribles accidentes	95
7. Año 1925: los primeros en unir las dos Américas con una línea aérea	102

CAPÍTULO 3

SCADTA ASPIRA MÁS ALLÁ DE LOS LÍMITES COLOMBIANOS (1926-1929)..... 111

1. Año 1926: la aviación es un asunto global 113
2. Año 1927: pinceladas de nuevas rutas trans e interoceánicas 116
3. Año 1928: se aproxima una enorme crisis. ¿Vender o quebrar? 120
4. Año 1929: SCADTA llega a su décimo aniversario
entre la dura competencia y la crisis mundial 124

CAPÍTULO 4

SCADTA: APOYO INCOMPARABLE DE LUCHA EN EL CONFLICTO AMAZÓNICO (1930-1936) 129

1. Año 1930: *Pan American* toma el control de SCADTA en secreto 131
2. Año 1931: Inicia operaciones
Urabá-Medellín and Central Airways (UMCA) 133
3. Año 1932: Colombia lucha junto a SCADTA por su frontera con Perú 136
4. Año 1933: el Conflicto Amazónico finaliza con éxito para Colombia 156
5. Año 1934: accidente del “Von Krohn”, visita de
Roosevelt y otras noticias cubiertas por *La Prensa*. 165
6. Año 1935: uno de los accidentes más
absurdos en la aviación. Muere Gardel 180
7. Año 1936: entre accidentes trágicos,
nuevas oficinas y aeropuerto de Soledad. 207

CAPÍTULO 5

SCADTA ACORRALADA DEBE DESAPARECER (1937-1940) 217

1. Año 1937: muere Enrique Olaya Herrera y
se siguen construyendo aeródromos 219
2. Año 1938: un año tranquilo antes del desastre 220
3. Año 1939: el principio del fin para SCADTA y nacimiento de Avianca 230
4. Año 1940: La estocada final: despido
de todos los alemanes de la aerolínea 256

CONCLUSIONES 299

REFERENCIAS..... 305

COLOMBIA DESDE EL LENTE DE SCADTA 307

AGRADECIMIENTOS 315

ANEXOS 317

1. Perfiles 319
2. Testimonios para recordar 336



INTRODUCCIÓN¹

La aviación, y su evolución, siempre ha sido interesante, mucho se ha escrito sobre ella. El motivo de esta investigación es el deseo de resaltar y divulgar su papel fundamental y definitivo en el progreso de Colombia, y la participación de un grupo de inmigrantes que tomaron como propia su patria adoptiva, para llevarla con sus hazañas a un desarrollo y reconocimiento internacional relevantes.

A mediados de 1994, en el intermedio de una reunión de junta directiva de un prestigioso colegio de Barranquilla, estuve rememorando, con el entonces director, la historia de los alemanes en Colombia; ese año se celebraban los 75 años de la fundación de la SCADTA. Después de mucho conversar el rector agregó: “Usted, Manfred, que sabe tanto sobre SCADTA, ¿por qué no escribe un libro?”. Me reí y le contesté que yo no era escritor ni historiador, sin embargo, me quedó rondando en la cabeza la idea de consignar por escrito mis conocimientos sobre el tema.

Empecé a leer nuevamente los libros que tenía y a recopilar datos; al cabo de un par de meses me senté ante la máquina de escribir y comencé, con el optimismo de los ignorantes, a escribir la historia tal como la veía. Cuando llegué al primer vuelo a Bogotá, algo me impedía seguir; suspendí y me dediqué a observar (con lupa en mano)

¹ Este libro contiene la recopilación y transcripción de las investigaciones y los escritos de Manfred Oeding K. sobre la historia de la aviación en Colombia, realizados durante siete años de pesquisa y estudio, más doce años de la suscrita para organizarlos, completarlos y redactarlos. A la vez, es el comienzo de la realización de nuestros más preciados sueños: su publicación y divulgación. *Nota de Myriam Vides de Oeding.*

las fotografías existentes sobre el hecho. Al rato me di cuenta de que lo que me molestaba era que las fotografías, aunque decían que eran del mismo avión, correspondían a vuelos diferentes; a partir de ese momento dejé de escribir y me dediqué a investigar, tomar notas y principalmente a aprender las artes del historiador, hasta conseguir la versión que me convenciera. Ha pasado más de un lustro desde entonces y puedo considerarme un autodidacta.

Uno de los objetivos de este libro es mostrar hechos que muchos no han sabido interpretar, corregir algunos errores que hacen parte del anecdotario aeronáutico de Colombia y divulgar, principalmente entre la juventud, una fantástica, pero real historia, aunque para los entendidos también hay sorpresas.

Los colombianos no han profundizado en la historia de la aviación, debido a que para la mayoría es “algo cotidiano y natural, que ha existido desde siempre”. Para los extranjeros que visitaban el país por primera vez en esos lejanos tiempos era una sorpresa que existiera algo como volar en un país subdesarrollado. El extranjero que tomaba un seguro de viaje, al reclamar: “¿Por qué la prima es más alta por tratarse de Colombia?”, recibía como respuesta: “Señor, es que en Colombia se vuela”.

La casualidad, las coincidencias, el azar y las decisiones tomadas con rapidez y acertadamente incidieron para que todo se convirtiera en éxito, sin demeritar los conocimientos técnicos y el ingenio de aquellos que tuvieron la responsabilidad de iniciar el servicio. Las lecciones aprendidas en el trópico y las mejoras hechas aquí a los aviones, sirvieron para que la Junkers de Alemania modificara sus diseños y, años más tarde, las líneas aéreas del mundo seguirían las pautas de lo que en Colombia se diseñó y organizó. Se puede decir que Barranquilla se convirtió en el campo experimental de la Junkers y Colombia, en líder aeronáutica a nivel mundial.

Solo en el año 2000, pude descubrir y desenmarañar el último punto de la historia de SCADTA que me intrigaba y que le dio sentido a todo: lo que conllevó a su fin. Por casualidad, al leer un libro sobre esme-

raldas, conseguí por fin el eslabón que originó la idea de escoger a Colombia para introducir la aviación.

La historia que leerán a continuación es fascinante, no es solo un relato, es un intento de hacerla vivir al lector a través del testimonio de muchos de sus actores, documentos y demás. Los conocedores encontrarán puntos que quizás generen controversia, los invito a que investiguen y me corrijan.

Manfred Oeding K.

Barranquilla, febrero 17 de 2000

P.D. En el año 2004, falleció quien fuera el autor material de esta introducción y del 70 % de las investigaciones del presente libro. Conocedora de su dedicación, entrega y amor a este tema que le apasionaba, me dediqué a recopilar sus apuntes y organizar sus escritos ya avanzados, con el fin de ver hecho realidad su más caro sueño, su publicación. Quizás los capítulos que me tocó completar no tengan la exactitud y minuciosidad que él les imprimía, si hay algo que duele es todo ese potencial que se llevó, pero sé que todos van a entender que solo deseo honrar su memoria y darle forma a un bello sueño de ambos. En mi caso, comenzó como una manera de apoyarlo, él me decía que yo le iba a escribir el libro, nunca imaginó que sería una realidad. Él sencillamente me preparó; sin marginarme, sus charlas se volvieron un casete en mi mente y han sido mi guía en todo el proceso.

Los invito a leer y vivir este fascinante recuento de lo que fue el inicio de la aviación comercial en América y, particularmente, en Barranquilla-Colombia, en un compendio de lo que fue esa maravillosa época de oro, en la que el empuje, visión y valor de ese grupo de personajes de nuestra historia nos transporta en el tiempo, y así, darles el lugar preponderante que merecen.

Myriam Vides de Oeding

042896

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS

SCADTA

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS

SCADTA

CAPÍTULO 1

RESEÑA HISTÓRICA. INICIOS DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA Y EL MUNDO: UN PANORAMA

GHETTI C.
DISTRIBUIDOR

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS



042896

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS
SCADTA
CORREOS S.A.

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS
SCADTA
CORREOS S.A.

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS
SCADTA
CORREOS S.A.

GHETTI C.
DISTRIBUIDOR

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS
SCADTA
CORREOS S.A.

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS
SCADTA
CORREOS S.A.



SCADTA



EL TRANSPORTE DE LA COSTA AL INTERIOR

Al leer sobre la aviación comercial en Colombia es inevitable la asociación con la primera empresa de aviación exitosa, la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA); y surge la pregunta: ¿cómo fue posible que en este país naciera el transporte aéreo moderno? El motivo principal fue la concurrencia de varios factores afortunados que garantizaron el éxito de esta empresa que muchos tildarían de descabellada. Estos factores fueron:

- La topografía
- Tipo de avión. La escogencia del Junkers-F 13, prototipo de los aviones modernos.
- El factor humano

a) La topografía, el primer factor, se daba naturalmente. Colombia, situada en la esquina noroccidental de América del Sur, posee actualmente un área continental de 1.141.748 Km² y un área marítima de 928.660 km². Es el vigésimo sexto país más grande del mundo y el único de Suramérica con costas sobre los océanos Atlántico y Pacífico. Presenta gran variedad en su relieve, un sistema montañoso central compuesto por tres cordilleras andinas que conforman la Cordillera de los Andes que entra por el sur a Colombia y cubre parte considerable del territorio. En el Nudo de los Pastos, que es la estrella hídrica donde nacen numerosos ríos (los principales, el río Magdalena que recorre el país de sur a norte y el Caquetá que va hacia el oriente), los Andes se ramifican en tres vertientes: Cordillera Occidental, Central y Oriental; en la Cordillera Oriental se asienta el Distrito Capital, Bogotá; la Cordillera Central divi-



La compleja y particular topografía de Colombia había imposibilitado el desarrollo a gran escala de cualquier medio de comunicación terrestre (fotografía de la Sección Científica de SCADTA).

de los dos valles más grandes de Colombia, el valle del río Cauca y el del río Magdalena; la Cordillera Occidental detiene los vientos del Océano Pacífico. Además del sistema central, el país posee sistemas montañosos costero y oriental independientes de los Andes, conformados por serranías. En la costa norte sobresale la Sierra Nevada de Santa Marta que es la formación montañosa litoral más alta del mundo (5.521 metros). En todo este sistema montañoso existe una gran variedad de nevados, volcanes, llanuras interiores y costeras, además valles interandinos. A esto se agregó la existencia del río Magdalena, navegable, que desemboca en el Océano Atlántico en Barranquilla, ciudad situada a orillas del mar Caribe, puerto fluvial —en ese tiempo— y gran centro comercial de la época, que ofrecía especialísimas facilidades por su acceso al caudaloso río y por ser vecina a Puerto Colombia, principal puerto marítimo de entrada al país, que acogía a la mayoría de inmigrantes.

Esta topografía diversificada convertía al país en zonas aisladas, con grandes dificultades de transporte; carecía de red ferroviaria, carreteras y otros medios rápidos de movilización y todos los transportes se centraban en la navegación fluvial, principalmente en el río Magdalena, que ofrecía muchos obstáculos para una navegación regular. Solo vapores de lento andar comunicaban la costa con el interior y exterior, por lo tanto, se hacía imperativa la búsqueda de soluciones.

Para ilustrar esta situación el padre Joseph Gumilla (1985), en su libro *Orinoco Ilustrado*, nos da una referencia de cómo era el transporte de los nativos en épocas remotas (nótese el español antiguo):

Aquí parece que corresponde el hacer mención de los inventos ó artificios, de que usan los Indios, de quienes voy hablando, para pasar los rios caudalosos, que les niegan el vado en los viages que emprenden por tierra, y á que se acomodan los Misioneros, que caminan con ellos, por la precisión en que los pone la falta de puentes y de embarcaciones.

El mas común, y al parecer mas seguro, es el que llaman taravita, y vulgarmente cabuya; del qual nadie se puede librar, si sube á la Capital del Nuevo Reyno, por el camino de Mérida y Pamplona. Este da el paso por el ayre en los ríos de Chama y de Chicamocha:

la maniobra consiste en una sola maroma, que atraviesa de barranca á barranca, bien elevada en el ayre y afianzadas sus extremidades en maderos fixos y sólidos: de la maroma está prendido un garabato de madera fuerte, con dos sogas fixas en las dos partes ínfimas; la una sogá tiene las veces y oficio de asiento, y con la otra afianzan al pobre pasajero por la cintura, y por debaxo de los brazos, tan ajustadamente, que si al pasar se rompe la taravita ó el garabato, es preciso que se ahogue el pasajero; pues allí no hay valor que valga: y el hombre mas valeroso se pone mortal, (hablo por experiencia,) luego que ligado, se ve volando por el ayre; y llega á la otra banda del rio, sin color en el rostro, y sin habla á veces; y no falta quien llega desmayado. Del mismo modo pasan las cargas de una en una. Si el pasajero es de distinción, pasa metido en un canasto firme, afianzado en dicho garabato; pero no creo que esto disminuya el susto y miedo. Del garabato ó taravita hay dos sogas prendidas, la una llama la carga para el otro lado del rio, y la otra hace retornar la taravita, para transportar nueva carga, ó nuevo pasajero. Donde el rio es muy ancho, como en Chicamocha, para pasar la carga, atan la sogá del garabato á la cola de un caballo, que esté ya enseñado á dar un galope hasta cierto término, que equivale al ancho del rio: en Chama y otros rios menores, hace uno de aquellos hombres este oficio, á fuerza de brazos, y de ordinario concurren dos, que tiran al desventurado pasajero por aquellos ayres con notable velocidad esto, que con razon causa horror á los forasteros, es tan familiar á las gentes de aquellos Países, que no necesitan de pagar a nadie que los pase: ellos mismos se atan, aunque vaya uno de ellos solo, y tomando la sogá, que está afianzada en el otro lado del rio, se transportan sin susto. ¡Tanto como esto puede la costumbre!. (p. 118)

LA NAVEGACIÓN A VELA Y A VAPOR

¿Cómo se viajaba en la Conquista? A vela. La navegación a vela es tan eficiente que aún hoy se utiliza ampliamente en el mundo, Colombia no fue la excepción. En la época de la Conquista, Colón, en su viaje de descubrimiento de América, solo necesitó algo más de dos meses para llegar a las Bahamas con escala en las Islas Canarias. Conforme se fueron haciendo rutinarios los viajes de Europa al Nuevo Mundo, demandaban un tiempo más o menos predecible —de dos a tres meses—

dependiendo de los vientos que soplasen. Cuando Pedro Fernández de Lugo fue nombrado gobernador y capitán general de Santa Marta en 1535, se hizo a la mar con una flota de veinte barcos, partió de Tenerife (Islas Canarias) y en solo cuarenta días llegó a Santa Marta. Vemos así, cómo era relativamente fácil atravesar el océano con buenas condiciones meteorológicas.

Los viajes de penetración al continente en tiempos de la Conquista, por lo general en busca del soñado y evasivo “El Dorado” (tesoro), eran aventuras de exploración y estaban limitados por el valor de los hombres que en ellos participaban, a sus medios de subsistencia y supervivencia. El primer europeo que navegó por el río Magdalena fue Jerónimo de Melo y tardó tres meses en recorrer 35 leguas, de la costa hasta Mompox, bajo el constante asedio de los indígenas. El 12 de abril de 1536 Gonzalo Jiménez de Quesada partió de Santa Marta con una expedición mixta: unos iban por tierra y otros navegando el río Magdalena, llegaron en octubre a Tora —población indígena ubicada más o menos donde hoy queda Barrancabermeja—, haciendo un recorrido de unas 150 leguas en medio año; descansaron durante tres meses y partieron por tierra —el 28 de diciembre— hacia la sabana donde fundó Santa Fe de Bogotá, la capital.

En tiempos de la Colonia la navegación por el río Magdalena se agilizó con los champanes, sin embargo, al subir la corriente, utilizando pértigas para el avance de la embarcación con los inconvenientes de un viaje lento y tedioso, se le agregaban las incomodidades del quemante sol tropical y del enjambre de mosquitos; era una aventura agotadora, un recorrido que tardaba más de dos meses hasta Honda. Duraban el mismo tiempo, si no menos, en llegar de Europa a las costas colombianas que de estas hasta la capital. Era frustrante, pero no había otra forma de hacerlo.

En los Estados Unidos de América, el 7 de octubre de 1807, Robert Fulton hizo el primer viaje en un barco a vapor utilizable, el “Claremont”, en el río Hudson. No es de extrañar que, en 1823, a solo 16 años de haberse iniciado esta clase de navegación, Juan Bernardo Elbers firmara con Simón Bolívar —en Colombia— el primer contrato para

la navegación a vapor por el río Magdalena; se buscaba por todos los medios acelerar y facilitar el transporte de pasajeros y mercancías hacia el interior del país.

La navegación a vapor redujo efectivamente el tiempo para llegar al interior y, por pocos años, fue más la duración en altamar que sobre el río, pero el progreso también se dio en el mar con los híbridos de casco metálico propulsados con calderas de vapor, además del velamen, que ya no dependían exclusivamente del viento sino que, en caso de calma, seguían avanzando sin pérdida de tiempo. Por primera vez desde el descubrimiento se redujo el tiempo de la travesía.

Con la llegada del siglo XX el progreso fue cada vez más rápido, los transatlánticos redujeron los días necesarios para cruzar el Océano Atlántico y, sin embargo, en el río Magdalena todo seguía igual, eran necesarias dos semanas para llegar de la costa al interior. Se volvía a la misma situación: se tardaba de Europa a la costa colombiana el mismo tiempo que de esta al interior del país.

SURGE UNA ESPERANZA: EL PRIMER VUELO A MOTOR

Al igual que con Fulton y su motor a vapor en 1807, surgió una chispa de esperanza para este problema sin aparente solución. El 17 de diciembre de 1903, los hermanos Wilbur y Orville Wright lograron efectuar el primer vuelo a motor, tripulado, prolongado y verificado de la historia, en las dunas de Kitty Hawk en Carolina del Norte-Estados Unidos. Para repetir la historia, 16 años después, en 1919, se constituyeron las primeras empresas de aviación comercial en Colombia, año fructífero en acontecimientos aéreos.

En Europa, por el contrario, las distancias eran menores y había en esa época una excelente red ferroviaria por lo que las personas podían viajar con comodidad y rapidez. En los Estados Unidos de Norteamérica había también un buen servicio ferroviario, además, las distancias eran tan grandes que para atravesar en avión el país, de costa a costa, se necesitaban varios días. Para lo que sí había demanda era para el correo, los pilotos hacían maratónicas jornadas para entregarlo en una

forma parecida al *Pony Express* del siglo pasado, pero ahora por aire, el método era agotador y poco rentable por lo que las empresas surgían y desaparecían con rapidez.

Las condiciones topográficas de Colombia hicieron evidente la necesidad de un servicio ágil de comunicación y la convirtieron en el campo ideal para introducir el uso de hidroaviones, llegado el momento, y convertir al río Magdalena en su pista natural y en la principal arteria comercial del país.

b) El tipo de avión fue el segundo factor determinante en el éxito de SCADTA. El haber elegido el hidroavión alemán Junkers-F 13 fue clave; elección verdaderamente afortunada, ya que en la época existían aviones de mayor capacidad, para más pasajeros pero muy frágiles, contruidos en madera y lona.

Durante la I Guerra Mundial un fabricante de aviones se apartó de lo tradicional; en 1915, Hugo Junkers fabricó el primer avión totalmente metálico y, en 1918, solicitó la patente para el avión militar J 10 (CL-I). El avión comercial Junkers -J 13 (F 13) fue desarrollado a partir del modelo militar J 10. Totalmente metálico, fabricado en duraluminio, con cabina cerrada y ala baja. En un tiempo asombrosamente corto, comprendido entre el 31 de diciembre de 1918 y el 25 de junio de 1919, se diseñó, construyó y voló el avión que indicaría el camino del futuro de la aviación en el mundo, el precursor de los aviones comerciales modernos. Fue el primer avión fabricado para trabajo pesado, hizo su vuelo inaugural el 25 de junio de 1919 en Alemania y tan solo 16 meses después, el 19 de octubre de 1920, hizo su primer vuelo entre Barranquilla y Girardot para SCADTA. Tan buena fue su prestación que voló ininterrumpidamente hasta 1932 (cfr. *Enciclopedia Ilustrada de la Aviación*, 1986, Vol. 9, p. 2214), a diferencia de los Farman de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA) que tuvieron una duración de un año y motivaron la liquidación de la empresa sólidamente constituida, como veremos más adelante. La escogencia del Junkers-F 13, por las directivas de SCADTA, fue todo un acierto.

c) Gente idónea: lo que determinó el éxito de esta aventura fueron los hombres que la llevaron a cabo, nativos visionarios que le apostaron a la inversión e intrépidos inmigrantes alemanes —idóneos— para hacerla realidad.

En 1918 finalizó la Primera Guerra Mundial o Gran Guerra con la derrota de Alemania, el país quedó en situación crítica que se agravó debido a las sanciones impuestas por los vencedores, lo que produjo la inflación. Muchas personas quedaron cesantes, de hecho, todos los que lucharon en la guerra: pilotos, ingenieros, mecánicos y demás personal vinculado a la aviación. Eran jóvenes que habían aprendido su oficio de la forma más peligrosa, en una guerra, y ahora tenían que buscar nuevas ocupaciones en un país en caos económico; había por tanto suficiente oferta de hombres capaces en ese momento crucial. Bastó que a uno de ellos se le propusiera venir a este país, en la lejana América del Sur y que este aceptase, para que por medio de él lo supiesen sus compañeros. Era una gran oportunidad, iban a tener un empleo, más que eso, iban a trabajar en lo que sabían hacer, lo que les gustaba y les estaba prohibido en Alemania: volar. De esta forma, llegaron los mejores, habían adquirido su experiencia en la guerra, ahora iban a ponerla al servicio del progreso en Colombia. Esos alemanes se caracterizaban por su disciplina y sentido del orden, lo que, unido a su condición de exmilitares, entrenados para dar y recibir órdenes, fue fundamental para la buena marcha de la empresa que se iniciaba. Teniendo en cuenta los tres factores descritos a lo largo de estas páginas (topografía, tipo de avión y gente idónea), todo estaba dado para hacer de Colombia el país pionero en la aviación comercial y de Barranquilla, la “cuna de la aviación”, como fue denominada. ¿Cuál fue la labor de la SCADTA? Tender la “taravita” entre Barranquilla y el interior del país, uniendo con sus aviones sus diversas regiones.

EVOLUCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL EN COLOMBIA Y EL MUNDO: UN PANORAMA

La aviación ha sido, desde su comienzo, el proyecto que más rápidamente ha evolucionado, sin embargo, tuvo que pasar algunos años para perfeccionar los aviones. La I Guerra Mundial enfrentó a dos bloques

que formaban los Imperios Centrales de la Triple Alianza (el Imperio Alemán y el Imperio Austrohúngaro) que incluía a Alemania-Austria-Hungría (1914), Turquía (1915); y la Triple Entente o Aliados, que incluía a Francia-Reino Unido-Rusia-Serbia-Bélgica-Japón (1914), Italia (1915) y Rumania (1916).

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial, vino el gran impulso hacia el progreso de la aviación; por primera vez se usaron aviones en misiones de ataque, defensa y reconocimiento, los principales aviones fueron: el Blériot Type XI, el Morane-Saulnier L, el Spad S XIII (Francia); el Vickers F.B.5, el Sopwith Pup, el Sopwith Camel, el Sopwith Triplane (Gran Bretaña); el Albatros DVa (Alemania); el Fokker DrI (Holanda), construidos en madera reforzada con alambres de acero y tela de lino pintada con laca. Los inventores de los distintos países ya tenían once años de experiencia desde el vuelo de los hermanos Wright en 1903 y los gobiernos de algunos países involucrados, como Francia, Gran Bretaña y Alemania, se dieron cuenta de su importancia estratégica. Por consiguiente, pusieron en manos de estos fabricantes los medios económicos suficientes para la producción de aviones. En el frente de batalla, en los combates, sus pilotos descubrían los defectos o cualidades, en cada nuevo modelo se corregían los defectos y se mejoraba lo que ayudara a volar mejor, así, al finalizar la guerra, se había adquirido tal cantidad de experiencia que se podía pensar en el avión para otros menesteres y no solamente como caza u observación, entre estos usos se encontraba naturalmente el civil, para el transporte de correo y pasajeros.

El armisticio —Tratado de Versalles— que puso fin a la guerra se firmó el 11 de noviembre de 1918 —finalizando el año— y entró en vigor el 10 de enero de 1920 (cfr. *Der Neue Brockhaus*, 1938, T. IV, p. 575), por lo que 1919 se convirtió en el gran año de la aviación civil a nivel mundial que surgió con un auge impresionante. Todos querían utilizar el avión, aunque con fines diferentes. Se puede decir que hubo dos corrientes principales: la corriente europea y, al otro lado del océano, la corriente norteamericana. En Europa, un continente relativamente pequeño, con una red ferroviaria extensa que comunicaba todos los países, el transporte de correo, carga y pasajeros operaba eficientemente. Ir

de la capital de un país a otra era cuestión de algunos días en el peor de los casos, no había distancias insalvables exceptuando la Gran Bretaña, ya que para llegar allí obligatoriamente se debía tomar un barco o ferry para cruzar el Canal de la Mancha, por esto no es de extrañar que los primeros esfuerzos para volar tuvieran su origen en comunicar la isla con el continente. Los británicos, con su extenso imperio repartido alrededor del mundo, tenían entonces un gran interés en acortar distancias por medio del avión; lo mismo pasaba con Francia, aunque en menor grado; no sucedía lo mismo con Alemania que había perdido en la guerra todas sus colonias y, por lo tanto, se dedicó a establecer servicios aéreos entre ciudades —más o menos cercanas— dentro y fuera del país.

La aviación civil europea tenía un denominador común para el transporte de pasajeros: era elitista. Este elitismo comenzó durante la guerra, los aspirantes a piloto provenían en su mayoría de la oficialidad de la caballería, es decir, eran nobles y aristócratas, por consiguiente, se sentían los pasajeros de la posguerra. En consecuencia, las líneas aéreas se creían obligadas a brindar lujos y confort en detrimento de la carga útil que podía producir dinero; de esta forma, subsistían con pasajes y portes caros y, en muchos casos, con subsidios de los gobiernos. Volar por el mundo en la época comprendida entre las dos guerras mundiales era un lujo que solo una minoría selecta podía darse.

El caso de la aviación civil norteamericana era totalmente diferente. Desde 1903, cuando los hermanos Wright hicieron su primer vuelo a motor tripulado y hasta comienzos de la I Guerra Mundial, la fabricación de los aviones se hacía de manera artesanal, se armaban, por así decirlo, en el traspatio de la casa y cada fabricante (inventor) debía diseñar las piezas necesarias para armar su avión. Los Estados Unidos de Norteamérica son un país inmensamente grande y las distancias no eran recorridas con frecuencia por la mayoría de sus habitantes, era difícil que un californiano visitara más de una vez en su vida a Nueva York y, por alguna razón poderosa, lo que sí interesaba a los norteamericanos era tener noticias de aquellos que dejaban atrás o conocer novedades del gobierno y de los negocios.

En 1860, al inicio de la Guerra Civil Americana, se tardaba seis semanas en hacer llegar correspondencia de la Costa Atlántica a California, la forma más rápida de cruzar el continente era navegar en barco hasta Panamá, cruzar el estrecho entre Colón y Ciudad de Panamá y nuevamente ir en barco hasta San Francisco. El miedo a que California se uniera a los confederados del sur (en la Guerra de Secesión) hizo que unos empresarios idearan el famoso *Pony Express* entre St. Joseph-Missouri y Sacramento-California. Este sistema consistía en un recorrido por etapas, a caballo, con tramos de 25 a 30 millas que recorría un jinete a galope, al término del tramo, otro jinete lo esperaba para repetirse sin cesar hasta llegar a su destino. Por último, el correo se embarcaba en un vapor en Sacramento para llegar finalmente a San Francisco; tiempo del recorrido: 10 días. Este servicio solo duró 18 meses y fue remplazado por el telégrafo, cuya línea fue tendida en ese tiempo. Los americanos vivían obsesionados con la velocidad del transporte de correo, por lo tanto, es lógico que con el nacimiento de la aviación civil su interés se centrara en su transporte. Nacieron entonces infinidad de pequeñas compañías de aviación que trataban de emular el famoso *Pony Express*, pero todas fueron de vida efímera y tenían demasiados problemas, costos exagerados y falta de organización que impidió su progreso. Esto cambió a mediados de la década del veinte, cuando el gobierno norteamericano dio considerable apoyo a las principales aerolíneas transportadoras de correo.

Ambos sistemas progresaron, el europeo y el norteamericano, pero quienes realmente acertaron fueron los integrantes de un pequeño grupo de hombres en un país que no tenía aviones ni experiencia, pero sí las condiciones ideales para que prosperara este medio de transporte, Colombia.

EL ATRACTIVO DE VOLAR EN COLOMBIA

Volar en Colombia es hoy tan normal que pocas personas se preguntan: ¿cómo comenzó todo? El país, por su topografía y con la pista natural de acuatizaje que representaba el río Magdalena, se convirtió en el campo preciso para que un grupo de audaces pilotos iniciara la gran hazaña de unir sus regiones y dar las pautas a la aviación comercial en

Colombia, América y el mundo. La empresa que hizo esto posible fue la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) fundada en diciembre de 1919 y que funcionó bajo este nombre en crecimiento constante, ininterrumpidamente hasta 1940. En Colombia existía verdadera necesidad del avión no solo para el transporte de correo, sino de forma principal para el de pasajeros, quienes de esta manera acortaban sustancialmente el tiempo de los viajes.

Después de la Primera Guerra Mundial, todos los países intentaban volar comercialmente, pero para Colombia era imperativo. Entre la costa y el interior del país solo existía el transporte por el río Magdalena, lento pero regular; quien tenía que viajar de manera urgente a Bogotá —la capital— debía resignarse a dos semanas en un vapor expreso, si no le tocaba viajar en época de verano cuando corría el riesgo de encallar durante muchos días y hasta semanas. Construir una carretera o un ferrocarril era una tarea demasiado costosa para el gobierno de esa época, así que, cuando un grupo de particulares ofreció una novedosa forma de transporte a los usuarios, estos se vieron ante el dilema de escoger entre el vapor, cuya travesía duraba dos semanas —con suerte— o el avión, que cubría la distancia a Girardot en diez horas y hasta Bogotá, en veinte, utilizando el tren en la etapa Girardot-Bogotá. No había alternativa y esto produjo la demanda del avión; sin embargo, un grueso número de pasajeros siguió utilizando por muchos años más el transporte a vapor para viajar de la costa al interior y viceversa.

Pinitos de la aviación en Colombia

Aunque en Colombia siempre hubo interés por los adelantos en el mundo aeronáutico, inicialmente solo se presentaron algunos casos de vuelos esporádicos en este territorio, lo que cambió radicalmente a partir de 1919. El primer avión importado a Colombia fue traído por los bogotanos Castello y Edmundo Ramos en mayo 21 de 1911, un Blériot con motor de 59 caballos, monoplano, monomotor, monoplaça, construido en madera, tubos de acero y lienzo de tela engomada como revestimiento principal; lo debía volar el piloto francés Paul Miltgen y, aunque rodó por los suelos sabaneros, nunca se elevó debido a su poca

potencia y la altura de Bogotá. Entonces, se trató de convertirlo en un biplano, sin éxito.

En el periódico *El Tiempo* aparece la siguiente reseña: Bogotá, viernes 30 de junio de 1911. “Todavía el Blériot”:

Nuestro colega *El Porvenir* de Cartagena trae en uno de sus últimos números este suelto, que bate el récord de información: “El 25 de mayo en las horas de la mañana, verificó en Bogotá el aeroplano Blériot su primera ascensión en el Polo Club. Los ensayos hechos en el Pabellón de Bellas Artes del parque de la Independencia fueron satisfactorios”.

Nada colega, el Blériot no voló. Nos privamos de ese hermoso espectáculo. Tampoco hubo tales ensayos en el parque de la Independencia; apenas si cabía el aeroplano en el Pabellón de Bellas Artes. Allá lo verán, en la costa, salir del país como entró, cuidadosamente empacado.

Vuela el primer avión en Colombia gracias a Geo Schmitt

Geo Schmitt nació en la ciudad de Nueva York en febrero de 1892, era hijo de George J. Schmitt, un inmigrante alemán de Rutland-Vermont. Geo hizo su primer vuelo en hidropuerto el 26 de enero de 1911 y el 25 de agosto del mismo año hizo su primer vuelo como piloto de exhibición en una feria de Medina en Nueva York. El 9 de diciembre de 1912, piloteó en la ciudad de Santa Marta el primer avión que voló en Colombia —un biplano Baldwin, “Red-Devil”— que despegó a las siete de la mañana y alcanzó los 1.000 pies de altura. El 12 de diciembre hizo su demostración en Barranquilla, lo acompañó don Arturo de Castro Poratti, primer pasajero que voló en la costa. Un mes más tarde, el 26 de enero de 1913, alcanzó los 500 metros de altura en el sitio llamado “La Aguacatala”, cerca de la ciudad de Medellín y sobrevoló los campos de Guayabal, Belén, América, Robledo, Belencito e Itagüí. Regresó a Nueva York a principios de 1913. A continuación, se cita una nota del diario *La Época*. Cartagena, diciembre 11 de 1912. Edición No. 580:

“Comunícole que esta mañana, en mi aeroplano, subí a una altura de mil (1000) pies paseando por encima de la ciudad, seguiré a ésa mañana en el vapor frutero, para hacer mi segunda excursión allá”

Servidor,

Geo Schmitt

A su regreso en Vermont (USA), Schmitt participó en la feria *Rutland Fair Aviation Exhibition*, donde se precipitó a tierra desde 200 pies de altura durante la exhibición, luego de que su pasajero, en un ataque de pánico, se aferrase a los cables, dejando el biplano sin control. Su acompañante sobrevivió y él falleció cuatro horas después en el hospital, a los 21 años.

Un entusiasta incansable de la aviación en Colombia: Gonzalo Mejía Trujillo

Este empresario antioqueño nacido en Medellín (1884-1956), fue un pionero en empresas y proyectos vanguardistas para su época como los deslizadores, las líneas aéreas, la aviación internacional, la construcción de aeropuertos, la producción de cine, la distribución de películas, el establecimiento de flotas de taxi urbano, la promoción de la carretera a la selva del Darién y, por todo ello, se le ha identificado como el “fabricante de sueños”.

Vale la pena mencionar los esfuerzos hechos por este pionero de la aviación en Colombia, quien para acelerar el transporte por el río Magdalena se puso en contacto con Louis Blériot¹ a quien pidió que le diseñara un hidroplano, basándose en la idea de Maurice Voisin de convertir los aeroplanos en hidroaeroplanos para que pudieran deslizarse por el

¹ Louis Charles Joseph Blériot (Cambrai-Francia 2 de agosto de 1936). Fue un pionero de la aviación en sus facetas de piloto, fabricante y diseñador de aeronaves. Primero en cruzar el Canal de la Mancha el 2 de julio de 1909 de Les Baraques-Francia a Dover-Gran Bretaña. Entró a la historia como el primer hombre que voló sobre el agua. Para más información consultar: *Pioners de l'aviation* (https://wikipedia.org/wiki/Louis_Bleriot).

agua sin despegar. El señor Blériot aceptó y construyó tres prototipos, bautizados por él: Pnidre I, Pnidre II y Pnidre III. Los dos primeros se hundieron desde un principio en el Sena donde debían ser ensayados; el tercer Pnidre podía transportar cuatro pasajeros a la fantástica velocidad de 75 kilómetros por hora. En Francia, este vehículo tuvo mucha publicidad por ser financiado por un millonario sudamericano y fabricado por el famoso Blériot, pero su fragilidad no permitió traerlo a Colombia. El nombre de Gonzalo Mejía se hizo muy familiar en los círculos de aviación debido a los Pnidre.

Mejía firmó, posteriormente, un contrato con el conde de Lambert para construir un deslizador con capacidad para diez pasajeros y algo de equipaje; la guerra de 1914 impidió convertir en realidad este proyecto. El antioqueño viajó luego a Nueva York donde, ayudado por el aviador norteamericano Duval La Chapelle, emprendió la construcción de los deslizadores Yolanda I —como prototipo— y Yolanda II, en ellos los motores estaban localizados en el fondo de la nave y las hélices en la parte superior, de modo que la transmisión de fuerza se hacía por medio de cadenas. Con el Yolanda II se hicieron pruebas durante varios meses sobre el río Hudson con resultados extraordinarios. Con el objeto de presentar su proyecto al mundo hizo una prueba desde Nyack hasta Nueva York, el 11 de noviembre de 1915. El Yolanda II fue traído a Colombia y en su viaje inaugural, a cinco horas de haber salido de Barranquilla hacia Girardot, las cadenas se rompieron al cristalizarse el metal; después de grandes dificultades, los tripulantes llegaron a Girardot con el convencimiento de que esta clase de transmisión no era práctica (cfr. Gómez-Picón, 1945, pp. 383-386; *El Tiempo*, febrero 21 de 1916; matacafe.co).

El señor Mejía regresó a Medellín y por un tiempo abandonó los experimentos. A su regreso a los Estados Unidos, junto con el ingeniero Alberto Hickman, hizo construir un *sea-sled* armado en Mystic-Connecticut. Se hicieron los ensayos con éxito y fue bautizado con el nombre de “Luz” en ceremonia a la que asistió el embajador de Colombia ante los Estados Unidos, Enrique Olaya Herrera. Este deslizador acuático fue traído a Colombia donde hizo varios viajes entre Barranquilla y Girardot, salvando los rápidos de Honda sin inconvenientes; el recorrido

de Barranquilla a Barrancabermeja se hacía en diez horas, allí se pernoctaba y en otras diez horas se llegaba a Girardot. No resultó comercial por ser el único vehículo y por las dificultades para conseguir la gasolina; finalmente, redujo el servicio entre Honda y Girardot y luego entre Girardot y Beltrán. La idea de deslizadores o hidroplanos se canceló definitivamente con la llegada de los hidroaviones de la SCADTA. Sin embargo, don Gonzalo Mejía siguió entusiasmado con la aviación; fue socio fundador de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA) y fundador de la compañía aérea UMCA de las que se hablará más adelante. Vemos así los esfuerzos que se hacía en Colombia por disminuir el tiempo que se necesitaba para ir de la costa al interior y en ello siempre hubo el deseo de utilizar el último invento disponible.

GRANDES LOGROS DE LA AVIACIÓN EN EL MUNDO

Después de la Primera Guerra Mundial toda actividad aeronáutica, distinta de la militar, quedó paralizada hasta su florecimiento en 1919, cuando estos avances se aplicaron a la aviación civil, ya sea buscando récords de distancia, altura, duración o en transporte de carga y pasajeros. La guerra finalizó el 11 de noviembre de 1918 con miles de víctimas en toda Europa, pero trajo notorios avances a la aviación, principalmente en Alemania. Con el armisticio y la firma del Tratado de Versalles, le fueron impuestas a Alemania grandes restricciones para la fabricación y uso de aviones, pero curiosamente estas no incluyeron la entrega del material aéreo, por lo que el profesor Hugo Junkers siguió con la construcción de aviones durante 1919. Antes de que entrara en vigor el tratado, se estableció en Alemania el primer servicio aéreo comercial de Europa, se constituyó la *Deutsche Luft-Reederei* (DLR) que hizo su primer vuelo de Berlín a Weimar el 5 de febrero de 1919, este servicio regular se amplió posteriormente a Hamburgo, el 1° de marzo y a Warnemünde, el 19 de marzo de 1919 (*Enciclopedia Ilustrada de la Aviación*, 1986, Vol. 9, p. 2144).

En mayo 8 de 1919, el teniente americano Albert Read, acompañado de un navegante, voló la ruta Terranova-Azores-Portugal en un hidroavión de la U.S. Navy, un Curtiss NC4, biplano, de cuatro motores. Viajó 7284 kilómetros desde Rockaway-Nueva York, a Plymouth-Inglaterra

con paradas en Trepassey-Terranova, Faial y Ponta Delgada en Islas Azores y Lisboa-Portugal. Se aseguró todo el trayecto, durante semanas, con unidades de la marina norteamericana; entre Terranova y las Azores patrullaron 27 de los más grandes destructores; entre las Azores y Portugal, cinco barcos de línea y dos buques tanques. Con todo ese apoyo y un tiempo relativamente bueno este vuelo tuvo un feliz término, sin grandes dificultades (cfr. Wulf, 1953, pp. 141-151). Por lo tanto, los Estados Unidos tienen el récord de haber cruzado el Océano Atlántico en avión por primera vez.

Gran interés causó un premio de diez mil libras esterlinas ofrecido por el periódico *Daily Mail* a quien cruzase el océano sin escalas entre América y las islas inglesas, el señor Laurence R. Philips ofreció otras mil libras si quien lo lograra fuese de nacionalidad inglesa. El Capitán de la Real Fuerza Aérea, John William Alcock, logró esta hazaña acompañado del teniente Arthur Whitten Brown en un biplano Vickers Vimy modificado con dos motores Rolls Royce. Salieron de Nueva Escocia (Canadá), St. John-Terranova hacia Inglaterra el 14 de junio de 1919 a las 4 y 13 minutos de la tarde —hora de Greenwich—, el vuelo dejó la costa de Terranova a las 4 y 28 minutos y aterrizaron en Clifden-Irlanda el 15 de junio a las 8 y 40 horas de la mañana, también hora de Greenwich; tiempo total de vuelo 16 horas y 12 minutos, con un recorrido de 3630 kilómetros. Es esta la primera travesía exitosa del Océano Atlántico del oeste al este (cfr. Wulf, 1953, pp. 141-151).

El gobierno de Australia ofreció una recompensa de diez mil libras esterlinas a aquellos australianos que volaran de Gran Bretaña a Australia en los últimos treinta días de 1919. En noviembre de ese mismo año los hermanos australianos, capitán Ross Macpherson Smith y el teniente Keith Macpherson Smith, iniciaron el primer vuelo Inglaterra-Australia en un avión Vickers Vimy (F8630) construido en Waybridge con matrícula G-EAOU. Como auxiliares para las labores de a bordo estuvieron los sargentos W.H. Shiers y J.M. Bennett, todos miembros de la Fuerza Aérea de Australia. Los preparativos previos al vuelo exigían la ubicación de combustible, repuestos y provisiones en varias escalas del trayecto en gran parte inexplorado. Fue uno de los vuelos de más larga distancia, despegaron a las 08:00 horas del 12 de noviembre de

Hounslow-Middlesex, alcanzaron Darwin a las 16:00 horas del 10 de diciembre, después de haber superado tormentas tropicales y reparaciones de emergencia practicadas en pleno vuelo por los dos sargentos mecánicos. El trayecto de 17900 kilómetros fue cubierto en 28 días, en los que se registraron 135 horas y 55 minutos de vuelo efectivo. El G-EAOU se encuentra en exhibición permanente en el aeropuerto de Adelaide-Australia (cfr. *El Tiempo*, “Suplemento Dominical de Aventuras”, septiembre 25 de 1994).

042896

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS

SCADTA

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS

SCADTA

CAPÍTULO 2

GRANDES HAZAÑAS DESDE EL NACIMIENTO DE SCADTA (1919-1925)

GHETTI C.
DISTRIBUIDOR

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS



SCADTA

042896

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS
SCADTA
CORREOS S.A.

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS
SCADTA
CORREOS S.A.

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS
SCADTA
CORREOS S.A.

GHETTI C.
DISTRIBUIDOR

COLOMBIA 330 AEREO



75 AÑOS

TRANSPORTES AEREO

EN COLOMBIA

75 AÑOS

75 AÑOS

75 AÑOS

75 AÑOS



SCADTA