

Caminos con alas

100 años del inicio de la aviación en el Huila

Fernando Antonio Torres Restrepo¹
Miembro de Número
de la Academia Huilense de Historia



Resumen

El presente artículo reseña los antecedentes que permitieron el desarrollo de la aviación en el país hace 100 años, la necesidad de implementar el transporte aéreo por el aislamiento y las condiciones topográficas de Colombia, nos describe las primeras aeronaves y sus vuelos, así como la renuencia de la gente en su momento. Nos detalla el éxito del transporte aéreo al establecer rutas que incluirían a Neiva, tras la aprobación por parte de la Asamblea Departamental, del contrato con SCADTA, sobre el transporte de pasajeros, valores y correo, entre Girardot y Neiva, al igual que expone el interés de la Compañía por llegar a Neiva con el fin de vender sus acciones, mientras seguíamos utilizando el río, los caminos y esperando la lenta llegada del tren.

¹ Miembro de Número de la Academia Huilense de Historia. Arquitecto de la Universidad de La Salle, con Especialización en Gerencia y Gestión Cultural de la Universidad del Rosario. Su actividad profesional la ha desarrollado principalmente en el área de Patrimonio Cultural en la Secretaría de Cultura y Turismo del Huila, a través del diseño y gestión de proyectos relacionados con procesos de apropiación social, difusión y recuperación de bienes y manifestaciones del Patrimonio Cultural huilense. Autor del libro “Haciendas Ganaderas del Huila” y coautor de la “Historia General del Huila” e “Historia de Neiva”. También, se ha desempeñado como docente en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Antonio Nariño. Hizo parte del equipo fundador del Programa Nacional Vigías del Patrimonio y es promotor del desarrollo del Programa a nivel regional, nacional e internacional; en este último ámbito, representando a Colombia en el 4° Foro Mundial de Patrimonio en España por invitación de UNESCO y el Ministerio de Cultura de España.

Palabras Clave: Río Magdalena, Girardot, Transporte aéreo, Hidroavión, SCADTA

A principios del siglo XX, Colombia era un país que apenas abría los ojos al mundo pero que en su mayoría permanecía desconectado entre sí, debido a las condiciones topográficas que constituían para los ingenieros obstáculos casi insuperables para la construcción de carreteras y ferrocarriles. Los principales medios de transporte eran la navegación a vapor por el río Magdalena y la mula.

En Barranquilla, se hablaba sobre ese aislamiento y la posibilidad de implementar el transporte aéreo, también se pensaba que algún día se podría establecer una línea aérea entre esta ciudad y Bogotá. Otros eran partidarios de importar un zepelín que hiciera el recorrido, pero la idea se descartó teniendo en cuenta los altos costos de esa máquina.

Y es que, a finales de la década de 1910, la idea de crear aerolíneas en el mundo aún no se consideraba viable, mucho menos en un país como el nuestro, debido a los grandes riesgos que implicaba, sobre todo porque la aviación era incipiente y las condiciones topográficas de Colombia eran complejas. Lo significativo de fundar una empresa de aviación en esta época, era construir desde sus cimientos una industria inexistente en el mundo.

Pero hubo quienes quisieron asumir los riesgos, y en Alemania, al término de la guerra, había fabricantes de aviones y una gran cantidad de pilotos militares sin trabajo.

El 5 de diciembre de 1919, se constituye en Barranquilla la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos SCADTA. Una sociedad conformada por 5 colombianos y 3 alemanes. Primera aerolínea en América y segunda en el mundo después de KLM de los Países Bajos.

En Alemania escogieron el que consideraron el avión más adecuado para Colombia, optaron por el Junker F-13, un avión metálico de una sola ala que hacía parte del fuselaje y que no estaba sostenida por cables, como la mayoría de la época. Se trataba de un avión avanzado en estructura y diseño, que curiosamente Alemania no se mostraba interesada en fabricar por considerar que al tratarse de un monoplano hecho totalmente de metal

resultaría ser muy pesado y tendría dificultades para volar. La aeronave tenía 930 km de autonomía, 9,50 metros de largo y 17,8 metros de envergadura; podía transportar hasta cuatro pasajeros, además de dos tripulantes, a una velocidad máxima 195 kilómetros por hora.

A mediados de 1920, llegaron los dos primeros aviones que pronto presentaron problemas con el tipo de gasolina que se usaba en Colombia y el recalentamiento del motor. Ya en el aire, era común la rotura del radiador y el desprendimiento de los flotadores, problemas que según el piloto alemán Herbert Boy, fueron rápidamente resueltos con tecnología criolla como lo fueron el jabón de tierra y la cabuya.²

SCADTA, llega a un país ideal: incomunicado y de difícil topografía, por lo que el transporte aéreo obtuvo un éxito muy grande estableciendo rutas regulares a poblaciones localizadas sobre el río Magdalena, volando a saltos sobre este, aprovechando su curso para guiarse, acuatizando para reabastecerse de combustible o realizando reparaciones (la tripulación era un piloto y un mecánico).

El objetivo inicial de SCADTA, fue establecer una ruta entre Barranquilla y Girardot, pero ante todo a Bogotá. Para hacerlo, necesitaban cambiar los flotadores de los aviones por ruedas, por esa razón, Girardot fue un sitio estratégico para instalar su base de operaciones.

La distancia de Barranquilla a Girardot es más o menos de mil kilómetros. Las embarcaciones por el río Magdalena duraban de 10 a 14 días de viaje. Dos veces por semana los servicios de SCADTA acortarían 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 6 horas.

El 19 de octubre de 1920, se llevó a cabo el primer vuelo entre Barranquilla y Girardot. Al comando del aviador Helmut von Krohn y acompañado por el ingeniero Wilhelm Schnurbusch, el hidroavión, bautizado “Colombia”, salió de Barranquilla a las 7:04 de la mañana y luego de hacer escalas en Magangué y El Banco (después de 5 horas y 12 minutos de vuelo) llegan a Puerto Berrío, en donde todo el pueblo y gentes venidas de Medellín

2 Boy, Herbet. Caballero Calderón, Eduardo. (1955). Una historia con alas. Madrid: Guadarrama.

y otros lugares, hicieron a los intrépidos aviadores una cordial recepción.³ La intención era arribar ese mismo día a Girardot.

El 20 de octubre, el hidroplano salió de Puerto Berrío y llega a Girardot a las 2 y 35 minutos de la tarde, en medio del más formidable entusiasmo. Toda la población de Girardot estaba a las orillas del río y cuando el avión apareció en el horizonte fue acogido con enorme aclamación.



Fuente: <https://www.girardot.info/datos-curiosos/girardot-el-lugar-de-pruebas-para-la-aviacion-en-colombia/>

Luego de algunos sobrevuelos sobre la ciudad, el hidroavión acuatizó en las bocas del río Bogotá. Al saltar a tierra, los tripulantes entregaron el correo que traían para Neiva y Bogotá, y aunque desconocían por completo el castellano, concurrieron entusiasmados al homenaje que habían preparado las autoridades locales y el Ministro Alemán en Colombia, quienes, en sus discursos, elogiaron ampliamente la obra de la compañía de aviación y la amistad entre Colombia y Alemania.⁴ Con este vuelo quedaba demostrada

3 (20 de octubre de 1920) El Viaje del Hidroavión "Colombia". El Tiempo. Recuperado de: <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19201020&printsec=frontpage&hl=es>

4 (21 de octubre de 1920) La Llegada del Hidroavión a Girardot. El Tiempo. Recuperado de: <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19201021&printsec=frontpage&hl=es>

la posibilidad de viajar de Barranquilla a Girardot en 7 horas y media. Lo siguiente, era ultimar los preparativos para efectuar cuanto antes el vuelo a Bogotá.

Respecto al interés de viajar a Neiva, las noticias y el correo no hacían referencia al tema, sino que centraban todo el interés en la curiosidad que despertaba la presencia del hidroavión en el puerto y los preparativos para el eminente vuelo a la capital.

El diario El Tiempo, en su edición del 24 de octubre de 1920, da cuenta de la interminable peregrinación de gentes que en todo momento y por todos los medios acudían a conocer el “Colombia”. Aún en medio de la celebración, que duró varios días, la tripulación centró su atención en reemplazar los flotadores por ruedas y en trasladar el aparato a Flandes, donde se había habilitado un llano como improvisado aeródromo, desde donde emprendería el anhelado vuelo a Bogotá. Se planeó hacer un vuelo de prueba antes de emprender el viaje final pero infortunadamente se presentó un accidente que retrasaría la llegada a la capital. A cerca de los inconvenientes que se presentaron, el jefe de aviadores de SCADTA, Fritz Hammer, consigna interesantes detalles en el informe enviado a Alemania.⁵

“Estaba previsto que von Krohn volara con su avión a Bogotá. Se hizo un vuelo de prueba antes de emprender el viaje final. El despegue fue inobjetable, igualmente el vuelo. Solo que el Sr. von Krohn dice que el área de la superficie de los estabilizadores pudiera ser de mayor tamaño, ante las ráfagas de viento cerca a las montañas.

El viento soplaba transversal a la pista acondicionada. Por lo tanto, von Krohn dirigió la máquina a uno de los rincones del campo. Presionó un poco el acelerador para que el motor se asentara sin sobresaltos. En el momento en que el avión arrancaba, una de las ruedas golpeó una piedra, atascándose en ella, quedando el tren de aterrizaje colgado y destrozado en la parte de atrás. En aproximadamente 10 metros el avión

5 Informe del Jefe de Aviadores de SCADTA, Fritz Hammer enviado a Dessau, Alemania, el 22 de noviembre de 1920. Documento suministrado por Jaime Escobar, Vicepresidente de la Academia Colombiana de Historia Aérea.

Colombia frenó de una velocidad de 100 kilómetros a cero. No obstante, el fuselaje sufrió algunos daños. Desafortunadamente también la viga principal, un tanque, la palanca de transmisión de la dirección y todo el enchapado. Excepto por la hélice, el motor increíblemente había permanecido intacto”.

En el vuelo viajaban como pasajeros don Samuel Isaacs, también un destacado comerciante de Girardot y su esposa, quien sufrió una pequeña herida en la frente. Este incidente, ocurrido el 26 de octubre de 1920, resulta significativo para la llegada del avión a Bogotá y también a Neiva, ya que el “Colombia”, no puede iniciar su viaje desde Flandes hasta que de Barranquilla lleguen los repuestos necesarios para repararlo, situación que se prolonga hasta mediados del mes de noviembre, cuando hace su arribo el segundo hidroavión de la empresa, bautizado “Bogotá”.

Lo anterior, contraría la afirmación hecha por Herbert Boy en su libro “Una Historia con Alas”, donde refiere que después de la celebración por la llegada a Girardot del hidroavión “Colombia”, la empresa estaba sin un peso y se necesitaba entusiasmar a las gentes para procurar el ingreso de nuevos accionistas.⁶

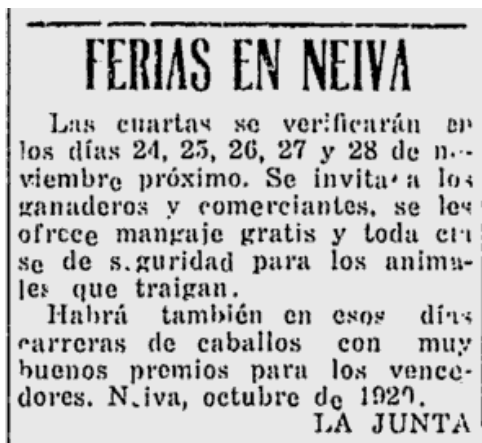
Y es que, en realidad, aunque era prioritario buscar nuevos accionistas, el objetivo principal era encontrarlos en Girardot, pero especialmente en Bogotá. Neiva era una alternativa que podía esperar un poco.

El hidroavión “Bogotá”, llega a Girardot el 16 de noviembre de 1920, trayendo algunos elementos de repuesto para el “Colombia”, que continuaba inmovilizado en Flandes, también trajo el correo y algunos pasajeros, entre quienes se encontraban Alberto Tietjen, Gerente de SCADTA y el Jefe de Pilotos, Fritz Hammer.

El 22 de noviembre, el diario capitalino El Tiempo, basado en información telegráfica, anuncia que el 25 del mismo mes llegará a Neiva el hidroavión “Bogotá”, para ser la principal atracción de las cuartas ferias anuales, ferias que se realizarían del 24 al 28 de noviembre. Agrega el

6 Boy, Op Cit.

corresponsal, que la empresa de cine local daría una función destinada a recaudar fondos para contribuir a los gastos de la traída del hidroavión.⁷



Fuente: *El Tiempo*, 21 de octubre de 1920.

El señor Samuel Isaacs, comerciante, entusiasta de la aviación y encargado de la agencia principal de la Compañía Colombo Alemana de Transportes Aéreos, en Girardot, ratifica esta noticia en conversación sostenida con el corresponsal de *El Tiempo* y anuncia que el viernes 26 de noviembre emprenderá el hidroavión “Bogotá” un viaje a Neiva, llevando además de los pilotos, al gerente de la Compañía y al Dr. Pedro Miguel Samper, a quien la Prensa Asociada de Girardot entregó un sentido mensaje para la prensa y el pueblo de la capital del Huila.⁸

“Este día constituye una fecha de eterna y grata recordación para Girardot y para Neiva, porque a merced de los esfuerzos de los expertos pilotos que hoy dominan el aire y gracias al empeño de los caballeros colombianos y alemanes que han aunado su entusiasmo a sus fortunas para fundar la Compañía Colombo-

7 (22 de noviembre de 1920) Noticias de Neiva, Viaje del Hidroavión Bogotá a Neiva. *El Tiempo*. Recuperado de: <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19201122&printsec=frontpage&hl=es>

8 (25 de noviembre de 1920) El viaje aéreo a Neiva, El Hidroavión “Bogotá” saldrá pasado mañana. *El Tiempo*. Recuperado de: <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=201125&printsec=frontpage&hl=es>

Alemana de navegación aérea, hemos llegado a ver realizado uno de los más grandes y nobles anhelos a los que podemos aspirar cual es el de obtener la comunicación ha sido causa de estanca en pocos minutos (sic).

Este suceso tiene un amplio significado para el porvenir del país en general y muy especialmente para el desarrollo rápido y fecundo de las regiones por el Magdalena. Si la distancia que separa nuestras ciudades y los medios primitivos de comunicación ha sido causa del estancamiento, en adelante ya no será así y se iniciará una feliz época de acercamiento fecundo. Por eso, la Prensa Asociada de Girardot, en su propio nombre y en el de la ciudad, envía por el hidroavión "Bogotá" un fraternal saludo a la prensa y al pueblo de Neiva, y hace fervientes votos por el común progreso de las dos ciudades y por el ensanchamiento de sus relaciones para bien de ambos pueblos y de la gran patria colombiana"

Por fin llega el hidroavión el 26 a las 3.10 p.m.



Fuente: El Tiempo - 21 de octubre de 1920

<https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19201128&printsec=frontpage&hl=es>

Como era de esperarse, la noticia de la llegada de tan extraña máquina, que desafiaba la física y la razón, debió constituir el más importante evento al que nadie podía faltar, por lo que las orillas del río se vieron colmadas por los pobladores de Neiva de todas las condiciones y muchos otros venidos de municipios vecinos que por nada del mundo querían perderse la oportunidad de conocer el avión.

Villavieja, 26

Alborozados admiramos hoy progresista huésped, explorador de las alturas. Felicitamos Compañía Colombo-Germana.

Bahamón, Ortegas, Montenegro, Villorias, Rodríguez, Rosas, Sánchez, Montealegres, Serrano, Rubianos, Toledos, Borreros, Olaya, Díaz, Trujillos.

Un relato detallado del acontecimiento, no exento de referencias a la situación política de la época, lo hace el diario liberal *El Tiempo* en su edición del 28 de noviembre de 1920.

En ochenta y cinco minutos ha recorrido el hidroavión “Bogotá” la distancia que separa a Girardot de Neiva, que los jinetes recorren en cuatro días bajo soles abrasadores. Más de cinco mil personas presenciaron con entusiasmo delirante la llegada del maravilloso aparato que acuatizó en el puerto de La barca, y allí discretos oradores -el doctor Gabriel González, el doctor Aníbal Montoya Canal, don Reinaldo Matiz- saludaron a los aviadores con frases elocuentes. La población toda tributó a los aviadores ovación calurosa y el Concejo Municipal dio en su honor una elegante recepción.

Un viaje aéreo a Neiva...

Don Arcadio Charry ha debido estremecerse ante esa invasión de las cosas modernas, renovadoras y sanas. Si se pudo desbaratar el proyecto de ferrocarril, no se puede cerrar el aire al paso de los aviones y va a desaparecer ese aislamiento propicio de los gamonalatos oscuros y absurdos. Los vuelos del

hidroavión sobre las calles y plazas de Neiva eran algo como el anuncio de los tiempos nuevos, el alba de una era mejor en la cual los sentimientos y las ideas nacionales se fundirán velozmente gracias a las comunicaciones rápidas.

El futuro de la aviación es el futuro de Colombia. Inmensas distancias nos separan unos de otros y con el aislamiento se van formando los pequeños núcleos propicios a las pequeñas tiranías, apartados de las grandes corrientes nacionales, aletargadas en su lento vivir.

Los aviones irán a despertarles y a unirlos, y nos parece ya ver como en sus vuelos van tejiendo con hilos invisibles en los aires de nuestra tierra la tela indestructible e ideal de la unidad patria, del espíritu colombiano, generosamente nacional, propiedad de todos los que hemos nacido en este suelo sobre el cual empieza apenas a proyectarse la sombra de esas aves magníficas en que se condensa el fruto del más alto genio humano.⁹

El libro “Una historia con alas” del aviador alemán Herbert Boy, en colaboración con Eduardo Caballero Calderón y su estilo costumbrista (escrito seguramente con mucha imaginación porque ninguno de los autores estuvo presente), refiere de forma anecdótica el singular acontecimiento.

“Los recibieron con palmas, como a la procesión del domingo de ramos. Tiedjen tenía la idea de regresar inmediatamente a Girardot, pues creía conmovier a los huilenses y extraerles su dinero en muy poco tiempo; pero el Gobernador del Departamento (Julio Borrero Salazar), el Alcalde de Neiva (Juan de J. Romero), los diputados de la Asamblea y los miembros del Cabildo, las muchachas de sociedad y los campesinos de pata al suelo no querían que se fueran. Necesitaba verlos, olerlos, tenerlos a la vista por lo menos dos días, pues habían preparado ferias, bailes, capeas y sancochos a la orilla del río”.

“Los hacendados ricos de la región habían enviado por delante

9 (28 de noviembre de 1920) El hidroavión en Neiva. El Tiempo. Recuperado de: <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19201128&printsec=frontpage&hl=es>

sus cabalgaduras para invitar a Tietjen y sus compañeros a excursionar por los alrededores. De los pueblos del llano y la cordillera llegaban muchedumbres a la plaza de Neiva y a la playa del río, ansiosas de atisbar a los aviadores y al avión. Nadie comprendía la urgencia que aquellos tenían de regresar a Girardot, sobre todo cuando se supo por un telegrama que Knox Martin, el gringo, acababa de llegar a Honda y había declarado a los periodistas que tenía absoluta seguridad de conquistar el premio”.

Seguramente algunos de los hechos antes relatados debieron suceder por ser tradicionales en la hospitalidad opita, de lo que sí hay certeza, es que mediante proposición aprobada por el honorable Concejo Municipal de Neiva, en sesión extraordinaria del 27 de noviembre de 1920, declara huéspedes de honor al señor Alberto Tietjen, Gerente de la Empresa Colombo Alemana de Navegación Aérea y a los señores Federico Hammer y Guillermo Schunurbusch, pilotos del hidroavión “Bogotá”. Dejan además constancia de la profunda complacencia con que el municipio ha recibido a los mencionados huéspedes a quienes el Concejo cumplimenta con la expresión de su saludo respetuoso.

Hacen pública manifestación de agradecimiento al señor doctor Julio Borrero, Gobernador del Departamento, por haber iniciado y subvencionado la venida a esta ciudad del Hidroavión “Bogotá” y a la Empresa Colombo-Alemana de Navegación, por haberse prestado a realizar aquella iniciativa y por el interés de establecer el servicio regular de aeronaves entre esta ciudad y Girardot. Finalmente, los Concejales disponen publicar en carteles la Resolución y comunicarla al señor Tietjen y al señor doctor Borrero por medio de una Comisión nombrada por el Presidente del Concejo, Manuel José Uribe.¹⁰

Pero la presencia del gerente de SCADTA, Alberto Tietjen, no obedecía solamente a razones románticas como la de explorar los cielos del sur de Colombia, sino principalmente la de concretar una alianza comercial con el

¹⁰ Concejo Municipal de Neiva (27 de noviembre 1920). Proposición aprobada por el Honorable Concejo Municipal de Neiva, en sesión extraordinaria, declarando huéspedes de honor a los señores Alberto Tietjen, Federico Hammer y Guillermo Schunurbusch. Gaceta del Huila. Año XVI Número 607 - noviembre 27 de 1920.

departamento del Huila que le permitiera contar con un accionista que le ayudara a superar las dificultades económicas de la naciente empresa.

Fruto de la gestión adelantada por Tietjen con el Gobierno departamental, el 29 de noviembre de 1920 se firma un convenio mediante el cual el Gobernador del Huila y SCADTA acuerdan compromisos que permitan a corto plazo, la suscripción de acciones en la sociedad.

“Los infrascritos a saber: Julio Borrero; Gobernador del Departamento del Huila, a nombre de éste, por una parte, y Alberto Tietjen, de nacionalidad alemana, y a nombre de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, de la cual es Gerente, por la otra, han celebrado el siguiente convenio.

El departamento del Huila se obliga a suscribir y pagar en el mes de marzo del año entrante (1921) ciento treinta acciones de a ochenta pesos (\$80) cada una, en la Sociedad expresada, sujetándose a los estatutos de dicha Compañía y con los mismos privilegios y obligaciones de los demás accionistas fundadores de la Sociedad. El pago se hará tan pronto como la Asamblea Departamental, a la cual será sometido el presente contrato en las próximas sesiones, le imparta su aprobación. La sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos se obliga para con el Departamento del Huila, en cambio del apoyo que éste le presta con suscribir el mencionado número de acciones, a lo siguiente: una vez que consiga celebrar con el Gobierno el contrato que ya tiene iniciado sobre conducción de correos nacionales, hará que se incluya en el respectivo itinerario a la ciudad de Neiva, con el fin de que el servicio de correos se haga semanalmente y con la frecuencia necesaria por la vía aérea hasta esta ciudad, lo cual se verificará en uno de los aparatos de la Empresa que se dedicará especialmente a la línea Girardot a Neiva.

El presente convenio que se considera como promesa de contrato se elevará a escritura pública con todos los requisitos y aclaraciones indispensables, tan pronto como sea aprobado por la Asamblea Departamental.

En constancia, se firma en Neiva a 29 de noviembre de 1920.

*Julio Borrero - Gobernador
Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos - Tietjen,
Gerente ¹¹*

Cito nuevamente el libro escrito por Herbert Boy y Eduardo Caballero Calderón, donde relatan de manera anecdótica y llena de creativas y simpáticas referencias, las dificultades que debió experimentar Tietjen en su lucha contra el escepticismo de los habitantes del Huila y en especial, los Diputados de la Asamblea, quienes no estaban muy convencidos de la utilidad del negocio que se le proponía y decían que en realidad los huilenses no necesitaban del servicio aéreo, con el argumento: *“Cada opita tiene su mulita. Es un transporte seguro, más barato que el avión, además no traga gasolina, se puede llevar de cabresto y no necesita acuatizar”*.

Según Boy y Caballero Calderón, Tietjen se desesperaba y recurría a argumentos de orden sentimental, porque a los huilenses, por lo visto, no les interesaba la técnica. Buen trabajo le costó convencerlos de la ventaja que representaría para el Departamento un servicio aéreo que lo pusiera en comunicación rápida con Girardot. Les hizo ver, aun cuando ellos lo conocían de tiempo atrás, las penalidades del viaje en champan o en balsa a lo largo del río. Las señoras ancianas ni siquiera soñaban con trasladarse a Bogotá, porque podían enfermarse o naufragar en el viaje. Los hijos de familia no podían regresar de los colegios durante las vacaciones de diciembre, porque se empleaban dos y tres semanas en el viaje, a través de posadas infernales, bajo la furia de los zancudos, soportando la dureza de las mulas de carga y la desesperante lentitud del champan.

“Cuando al cuarto día de encontrarse en Neiva por fin logra convencer a los diputados y el departamento de suscribir acciones de la SCADTA por valor de \$10.000; el señor Tiedjen regresó a Girardot sentado sobre el fajo de billetes por lo que pudiera suceder en el viaje.” ¹²

11 Gobernación del Huila (29 de noviembre de 1920). Contrato sobre Transportes Aéreos. Gaceta del Huila. Año XVI Número 607, noviembre 29 de 1920.

12 Boy, Op Cit.

Lo cierto es que el Hidroavión “Bogotá”, sin el dinero en efectivo, regresa a Girardot el 30 de noviembre de 1920, dejando en Neiva a don Pedro Miguel Samper, encargado de gestionar la colocación de acciones de la Compañía de Aviación para asegurar un servicio regular entre Girardot y Neiva, motivado por la entusiasta acogida que había tenido la aviación en el gobierno local.

Y es que no era para menos tanta revolución, pues durante casi 4 siglos, los huilenses se comunicaban con el centro del país a través del río Magdalena y los antiguos caminos de herradura que comunicaban con Popayán y Quito. La balsa, el champan, la mula y el caballo, eran los medios de transporte tradicionales a pesar que en el país ya se encontraban funcionando desde hacía un buen tiempo los vapores, que, debido a barreras naturales en el río, sólo podían llegar hasta Honda y el tren que apenas iniciaba su construcción a Neiva.

Portaba el hidroavión “Bogotá” que volvió a Girardot, la respuesta que, en nombre de la prensa y el pueblo de Neiva, dirigieron a la Prensa Asociada de Girardot, Anselmo Gaitán, Aníbal Montoya Canal, Joaquín García Borrero, Julián Motta Salas y Arturo Perdomo.

“La civilización, que día a día acorta las distancias entre los hombres, acercando los cuerpos y los espíritus, borrando límites de nacionalidad y diferencias de pueblos y de razas, hasta realzar algún día la sublime aspiración de todo espíritu noble, de la fraternidad y solidaridad universales confundiendo a la humanidad en un mismo anhelo, unos mismos intereses y un mismo esfuerzo, acaba de establecer un nuevo vínculo entre el pueblo de Neiva y el de Girardot, los cuales tenían ya múltiples lazos geográficos, comerciales y sociales”.

*“La llegada del hidroavión Bogotá, nos acerca aún más a ese pueblo en cuyo seno viven ya tantos hijos del Huila, que allí han ido a buscar, y han encontrado un medio propicio, hospitalario y fraternal dónde desarrollar sus actividades en la lucha por la vida. Con tal ocasión, retornamos al pueblo y a la prensa de Girardot nuestro cordial saludo de hermanos dispuestos a colaborar en la obra común de cultura y engrandecimiento nacionales.”*¹³

13 (8 de diciembre de 1920) Noticias de Girardot. Expresivo mensaje de la prensa de Neiva a la prensa de Girardot. El Tiempo. Recuperado de: <https://news.google.com/newspapers?nid=N2osnxbUuuUC&dat=19201208&printsec=frontpage&hl=es>

Regresando al tema de la vinculación del Huila como accionista de SCADTA, esta no fue fácil. La iniciativa de vincularse a una empresa de aviación encuentra obstáculos debido a intereses políticos propiciados por las empresas dueñas de los champanes. También se cuestionaba la seguridad del transporte aéreo.

Ante esta situación interviene Reynaldo Matiz, quien dicta una conferencia a nombre de la empresa, el 22 de enero de 1921 en el Teatro Variedades, donde intenta convencer a los neivanos que no podían seguir dependiendo del obsoleto medio de transporte en champanes inaugurado en los albores de la colonia.

Según la transcripción del texto de la conferencia, publicada en el libro de Jonatán de la Sierra, Matiz presentó a sus paisanos, diversos argumentos como que:

- El ferrocarril pasaría de moda antes de llegar a la ciudad.
- No tener un río navegable para embarcaciones a vapor.
- Que aun siendo Neiva parte del corazón de Colombia todo llegaba tarde y de rezago.
- Las prolongadas esperas en las comunicaciones postales.
- Y que, pese a ser una distancia tan corta viajar a Girardot o Bogotá, resultaba ser una aventura incomoda y perezosísima en balsa, a lomo de mula, bajo los rigores de un sol canicular a través de candentes reverberaciones, comiendo mal y durmiendo mal.

Respecto al temor a volar, exalta la calidad de los aviones alemanes y su avanzada tecnología mecánica y eléctrica que le habían valido su aceptación en todo el mundo. Además, la seguridad del transporte aéreo y la facilidad de acuatizar en caso de cualquier emergencia, inclusive con el motor detenido, por lo que era más prudente tomar una póliza de seguridad contra muerte para un viaje a través del Valle de las Tristezas que en avión.¹⁴

Pese al esfuerzo todavía quedaba mucha gente convencida que la capacidad de volar estaba reservada por mandato divino a los ángeles y los pájaros, por ello, cuando llegó el avión, muchos aseguraban que no ocurriría y que iban a ser víctimas de un engaño.

14 De La Sierra, Jonathan (1990). Reynaldo Matiz el fusilado de Tibacuy. Neiva: Editora del Huila. Pag. 89-102

Pero al fin, hizo eco la iniciativa de Matiz de constituir una empresa de aviación, por lo cual, la Asamblea Departamental mediante Ordenanza N° 22 del 17 de abril de 1921, fomenta la aviación en el Departamento del Huila y autoriza al Gobernador a acceder a un empréstito con el Banco del Huila hasta por 10 mil pesos para tomar acciones de SCADTA y suscribir al Departamento como accionista de la Compañía. Para el pago de la deuda, el Departamento pignora a favor del Banco el 25% de la Renta de Degüello; que es bien departamental, hasta tanto se halle legalmente pagada y cancelada la obligación.¹⁵

Cumplidas las formalidades, el 9 de julio de 1921 se firma el contrato entre el Departamento del Huila y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, mediante el cual, el Departamento adquiere intereses financieros en la Sociedad, y esta a su vez, presta el servicio aéreo, de acuerdo con las siguientes estipulaciones:

SCADTA se compromete para con el Departamento del Huila a lo siguiente:

Establecer un servicio de tráfico aéreo entre la ciudad de Neiva y la de Girardot, empleando para ello el sistema de hidroaviones u otro semejante y eficaz, haciendo entre las dos ciudades a lo menos un viaje semanal y transportando a los pasajeros que lo soliciten, hasta donde la aeronave tenga cupo.

- a. A no cobrar por el servicio de transporte de cada persona, desde Neiva hasta Girardot, una suma mayor de \$30 oro acuñado, y de Girardot a Neiva, de \$50, de igual moneda. Es entendido que el servicio de pasajeros se hará cuando menos en los mismos términos que la sociedad establezca para otras sesiones del país, en cuanto se refiere al transporte de accesorios, tratamiento de transeúntes, etc.
- b. A establecer durante los seis primeros meses del servicio de transportes, por lo menos un correo semanal. Pasado este término, si la Gobernación lo exige, el número de correos podrá ser elevado a dos semanales. Los itinerarios se fijarán de acuerdo con la Gobernación.
- c. A no cobrar por el transporte aéreo de la correspondencia más de 10 centavos oro por cada carta con peso de 15 gramos o menor, más de 10

15 Gobernación del Huila (18 de mayo de 1921). Contrato Banco del Huila - Departamento del Huila. Gaceta del Huila. Año XVII. N° 632, 7 de julio de 1921.

centavos oro por cada 15 gramos o fracción de ellos en que se exceda. El franqueo postal para los correos oficiales será a cargo del remitente.

- d. Establecer servicio de carga entre las dos ciudades mencionadas, cuando la Sociedad lo establezca en algún otro lugar de sus operaciones en Colombia.
- e. A practicar un estudio del trayecto septentrional del río Magdalena, a partir de Neiva, con el objeto de extender el servicio de transportes aéreos hasta donde ello fuera posible, si tales estudios mostraren la practicabilidad de tal empresa.
- f. Se acordó, además, que el servicio de transportes y de correos se establecerá antes de los 6 meses subsiguientes a la firma de este contrato, y deberá durar en las condiciones antedichas, por lo menos 5 años, a partir de tal fecha.

El Departamento, por su parte, se compromete a adquirir por conducto de la Sociedad, la suma de \$10.000 en acciones de dicha Sociedad, suscribiéndolas al precio a que hayan sido pagadas las acciones emitidas en la época de la fundación de ella; a pagar los instalamentos a estas acciones correspondientes, en la proporción y los términos que rijan para los demás accionistas, de acuerdo con los reglamentos y estatutos de la Empresa. Se reserva el Departamento el derecho a retener la mitad del valor de tales acciones suscritas mientras no se halle establecido correctamente el servicio de correos y pasajeros.

El contrato fue aprobado en todas sus partes por el Presidente de SCADTA Ernesto Cortisoz y el Gerente de la Compañía Alberto Tietjen, el 23 de junio de 1921. Por su parte, la Gobernación del Huila imparte la respectiva aprobación el 25 de junio de 1921 a través del Gobernador Julio Borrero.¹⁶

El servicio regular comenzó a prestarse casi de inmediato con un vuelo semanal que inicialmente cubría la ruta Barranquilla-Girardot-Neiva. El hidroavión acuatizaba en el paso de la barca donde hoy se encuentra el Puente de Santander.

16 Gobernación del Huila (18 de mayo de 1921). Contrato Departamento del Huila - SCADTA. Acuerdo de Condiciones. Gaceta del Huila. Año XVII. N° 632, 7 de julio de 1921.

La distancia de Girardot a Neiva era 150 km y se cubría una vez por semana los jueves en un vuelo que duraba 1 hora y 20 minutos. La alternativa era un viaje a caballo durante 4 a 5 días. Sin embargo, este ahorro de tiempo era costoso, pues el precio de un tiquete de ida ascendía a \$250 pesos, algo ligeramente menos que el promedio mensual del ingreso de los pilotos. Por este hecho, la demanda de pasajes fue poca y la gente seguía ocupando el transporte fluvial. Lo que sí favoreció la presencia de SCADTA, fue el transporte de valores a la banca y el correo.

Gracias al apoyo financiero de los Departamentos de Huila, Atlántico y Bolívar, el capital de la empresa pasó de 100 mil a 200 mil pesos, logrando tener 4 aviones en julio de 1921, uno de ellos, el Junker A-18, que fue bautizado como HUILA el 11 de marzo de 1921, pero luego fue renombrado CUCUTA en 1925. Este avión, que participó activamente en la guerra contra el Perú, fue conocido como “La Vaca” y era piloteado por Herber Boy, quien se accidentó finalizando las acciones militares en 1933. En 1927 hubo otro avión bautizado como HUILA 2.

En marzo de 1923 el departamento obtuvo \$375 de utilidades. Pero el servicio de SCADTA pronto dejó de prestarse, posiblemente debido a la baja rentabilidad de la ruta. Lo cierto es que en 1927 la Asamblea ordena vender las acciones para invertir en la construcción de carreteras.

A finales de la década de 1920 y principios de los 30, el Huila continuaba esperando la llegada del tren cuya construcción avanzaba lentamente por los llanos del Tolima, mientras tanto, seguíamos utilizando el río y los caminos sin volvernos a preocupar por la aviación.

Por su parte, SCADTA es nacionalizada en 1940 y se convierte en AVIANCA. El inicio de la Segunda Guerra Mundial allanó el terreno para la operación, con la excusa que una buena parte de una compañía aérea estuviera en manos de alemanes y sobre todo tan cerca del Canal de Panamá.