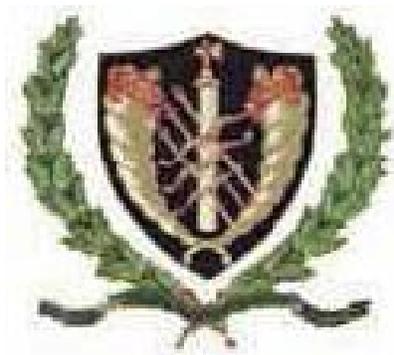


Andrés H. Pájaro Peñaranda
Historia del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena 1919-1946: Su génesis y Desarrollo

HISTORIA DEL AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ DE CARTAGENA 1919-1946: SU GENESIS Y DESARROLLO

ANDRES HERNANDO PAJARO PEÑARANDA



**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA**

**CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.
2013**

Andrés H. Pájaro Peñaranda
Historia del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena 1919-1946: Su génesis y Desarrollo

**HISTORIA DEL AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ DE
CARTAGENA 1919-1946: SU GENESIS Y DESARROLLO**

ANDRES H. PAJARO PEÑARANDA

**TRABAJO PRESENTADO, COMO REQUISITO PARA
OPTAR POR EL TITULO DE HISTORIADOR**

ASESOR
Wilson Márquez

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA**

**CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C.
2013**

RESUMEN

El presente artículo tiene la intención de mostrar una investigación que por vez primera se ha realizado en la historia de Cartagena. Este trabajo al igual que otros estudios históricos tiene un aporte significativo a los procesos de conformación, evolución y modernización de esta ciudad. En este aspecto se analiza como la llegada del aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, subsanó las necesidades de transporte, tanto de carga como de pasajeros al resto del país.

Por otro lado intento mostrar el inicio y la conformación de dicho terminal aéreo en todas sus respectivas etapas, el cual le dio una mirada modernizadora a la ciudad; además este trabajo surgió con la intención de estudiar aspectos históricos que se derivaban de la historia urbana, además, como ya se ha mencionado la aviación es un tema que se ha trabajado poco en esta ciudad.

Nota de aceptación

Presidente de Tesis

Primero Jurado

Primero Jurado

Cartagena de Indias, D. T. y C., Junio 21 de 2013

Agradecimiento

Doy gracias a Dios por ayudarme el tiempo que estuve estudiando, por ser mi luz y guía, porque gracias a él todo se puede realizar, a mis padres Ramón Pájaro Ballestas y Paulina Peñaranda Marrugo por el esfuerzo realizado, por el apoyo incondicional, emocional y económico; sin ustedes este logro no hubiese sido posible, fueron y serán mi motivación diaria. A mis hermanos Ramón Pájaro Peñaranda y María José Pájaro Peñaranda por creer en mí, a mi novia Yolima Bustamante Puello, a mis amigos y al resto de mi familia, ustedes me motivan cada día y son un buen ejemplo para mi formación personal y profesional.

Agradezco a Eliana Marrugo Arévalo y Jonatán Olave Moreno por su ayuda y colaboración en la realización de este trabajo, por cada una de sus correcciones y aportes, fueron justos y necesarios, al cuerpo docente del Programa de Historia por esos cuatro años de enseñanzas, aprendizajes y de experiencias, en especial al profesor Wilson Márquez por colaborar en la escogencia del tema y por cada una de sus instrucciones en el inicio y desarrollo de la investigación.

Por último quiero agradecer a cada uno de los compañeros de aula que compartieron conmigo en todo este recorrido, en especial a Cristian Bonfante, Andrés Hernández y Jhorssi Padilla que más que compañeros se convirtieron en unos grandes amigos y hermanos. Hoy puedo decirle que lo logramos y que esto es solo un peldaño de los muchos que hay que subir.

Dedicatoria

A mi ejemplar madre y a mi padre querido por su inmenso apoyo

A mis hermanos Ramón y María José Pájaro Peñaranda

A Yolima Bustamante, Miguel Andrés (Mi sobrino), Luisa Mercado, mis abuelos,

que partieron a mejor vida y me brindaron su apoyo

A todas las personas que hicieron parte de este proceso.

Contenido

Introducción	8
1.1. Historia de la aviación en Colombia: Antecedentes de los primeros antippos, inicios, ensayos y creación de la navegación aérea en el periodo de 1919.	13
1.2. Historia de la aviación en Cartagena: El hangar construido en el sitio de Bocagrande y los inicios de la aviación a nivel comercial en el año de 1920.	23
1.3. Las primeras instalaciones de aviación en la isla de Manzanillo en el periodo de 1930.	36
1.4. El sitio de Crespo: el nuevo aeródromo moderno de Cartagena en el periodo de 1946.	46
Conclusiones	58
Bibliografía	61

Introducción

El presente artículo tiene la intención de mostrar una investigación que por vez primera se ha realizado en la historia de Cartagena. Este trabajo al igual que otros estudios históricos tiene un aporte significativo a los procesos de conformación, evolución y modernización de esta ciudad. En este aspecto se analiza como la llegada del aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, subsanó las necesidades de transporte, tanto de carga como de pasajeros al resto del país.

Por otro lado intento mostrar el inicio y la conformación de dicho terminal aéreo en todas sus respectivas etapas, el cual le dio una mirada modernizadora a la ciudad; además este trabajo surgió con la intención de estudiar aspectos históricos que se derivaban de la historia urbana, además, como ya se ha mencionado la aviación es un tema que se ha trabajado poco en esta ciudad.

Esta pesquisa rastrea en primera medida y de manera concisa la historia de la aviación en Colombia, es decir sus primeros antecipos, inicios, ensayos y creación, así mismo mostrar cuales fueron las primeras empresas dedicadas a la labor de la aviación y como estas fueron abriendo un espacio significativo dentro del transporte colombiano.

En segunda instancia se señala los diferentes territorios que ha ocupado el “terminal aéreo” de la ciudad de Cartagena y más precisamente el ubicado en un inicio en el barrio de Bocagrande, en el cual se procedió a construir un hangar de palmas, para ese entonces este lugar era una simple península cubierta de manglares, iconos y algunas que otra residencia campestre. Tenía la particularidad que se podía salir en hidroavión de la bahía y por tierra en los aviones de ruedas, de allí se da inicio en 1920 a la “**Compañía Colombiana de Navegación Aérea**”;¹ a cargo de los empresarios, uno Cartagenero, Nemesio De la Espriella y uno Antioqueño, Guillermo Echavarría, los cuales establecieron negociaciones para importar un avión francés de los producidos por la casa FARMAN de Aviación. En este ítem también se hace referencia al primer vuelo de correo aéreo con destino a Barranquilla el cual causó mucho asombro.

Posteriormente fue trasladado al barrio el Bosque donde actualmente se encuentra el Distrito N° 14, es decir en 1930 se inaugura un nuevo aeródromo en la isla de Manzanillo que perteneció la compañía “**SCADTA**” **Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo**. Más tarde en el año de 1939, esta compañía cambia de razón social y pasa a llamarse “**Avianca**” **Aerovías Nacionales de Colombia**, es precisamente en esta parte donde se ubica la tercera parte de este trabajo.

Luego, y por falta de espacio fue trasladado al barrio Crespo donde se encuentra en la actualidad; es decir en 1946 aparece “**TACA**” quien se ubica en Crespo y construye dos

1. Lemaitre Eduardo, *Historia General de Cartagena, Tomo IV: La república*. Bogotá, Canal Ramírez Antares ed., 1983. P. 368.

pistas de aterrizaje; una principal y otra para vientos cruzados, en ese momento se presenta en Cartagena la situación de dos aeropuertos, pero en el año de 1947 “Taca” le vende las instalaciones a “**LANSA**” y luego esta se convierte en una subsidiaria de “*Avianca*” que cierra sus operaciones en Manzanillo y se traslada a Crespo,² es aquí donde se concentra la última parte de esta investigación.

En este aspecto también pretendo mostrar como los procesos modernizadores, en este caso la llegada del aeropuerto de Cartagena le dio una mirada tanto turística como a la carga, siendo Cartagena uno de los principales puertos de las “ciudades nacionales”, y que a su vez las personas buscaban este mecanismo aéreo, tanto por la rapidez en desplazamiento, tanto en la carga como en personas como tal y por ende el de la “seguridad” en el momento de viajar como al momento de transportar la carga.

En la producción historiográfica sobre esta temática debo decir que son pocos los textos que nos sitúan en el proceso mismo de la historia de la aviación en la ciudad de Cartagena en función de su historia y en cómo esta produjo un desarrollo urbano y económico; ahora cuando hacemos la pesquisa nos encontramos con que se toca muy por encima el tema y todos los textos coinciden en una iteración de la información, no hay en ellos algo que nos hable a profundidad sobre lo que fue la aviación en la ciudad. De esa misma manera se nota

² Caballero Calderan, Eduardo, *Andian National Corporation, en Cartagena 1928*. P. 56. El Transporte.

el poco interés que hay sobre un tema que es fundamental a la hora de establecer las bases de lo que fue este como medio de transporte y como subsano la deficiencia de otros, además como coadyuvo a darle una categoría más moderna, urbana y turística a la ciudad. No obstante aquí menciono algunos textos que tienen la temática implícita y nos brindan una idea sobre la aviación en Cartagena.

En este sentido, José Ignacio Forero en su libro “Historia de la aviación en Colombia”³, nos ofrece una perspectiva de lo que fue la aviación en Colombia, sus inicios y su posterior desarrollo.

El libro “De la mula al avión: Compañía Colombiana de Navegación Aérea”⁴ de Guillermo Echevarría, se hace necesario puesto que su autor es el pionero de la aviación comercial en Cartagena⁵ y nos narra con lujos de detalles todo lo que fue esta empresa en sus inicios, desarrollo y por ultimo su caída.

Es pertinente también el tomo IV de Eduardo Lemaitre sobre: “Historia General de Cartagena, pues nos brinda una perspectiva sobre los inicios de la aviación en la ciudad de Cartagena y como esta se convirtió en la primera ciudad junto con Barranquilla donde se inauguro la aviación comercial.

³ Coronel José Ignacio Forero F, *Historia de la aviación en Colombia*, Bogotá, Aedita ed., 1964. Pp. 10-389

⁴ Guillermo Echevarría, *De la mula al avión: Compañía Colombiana de Navegación Aérea*, Medellín, servigraficos ed., 1988. Pp. 4-60

⁵ Lemaitre Eduardo, *Historia General de...* Óp. Cit. Pp. 549-558.

En esta misma línea el texto de Alberto Samudio Trallero, “El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga, Bocagrande, se torna interesante, puesto que el autor nos habla del crecimiento urbano de Cartagena, lo cual se dio por la recuperación económica que experimentó la ciudad en la primera mitad del siglo XX. Es decir que nos muestra el desarrollo de los primeros barrios extramuros de Cartagena, con mayor énfasis en Manga y Bocagrande, donde en esta última se da la iniciación de la aviación comercial con la compañía de Navegación Aérea; también argumenta sobre la aparición y la posterior evolución de estas urbanizaciones durante la primera mitad del siglo XX.⁶

Si bien los textos anteriores solo nos brindan una información implícita dentro de los mismos, hay que tener presente que la base de este trabajo se encuentra más que todo en las fuentes primarias, que nos amplían un poco las ideas en lo concerniente a esta temática, sobre todo en los primeros ítem de este trabajo, en la última parte de este trabajo la información se torna algo complicada debido a que en el periodo de 1939 -1945 se presenta la Segunda Guerra Mundial y la prensa a nivel local centra su atención en este acontecimiento, aun así no se puede negar que en el archivo histórico hay información valiosa sobre el inicio y posterior desarrollo de la aviación en Cartagena que contribuyen a reconstruir su historia.

⁶Samudio Trallero, Alberto. “El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga, Bocagrande”, en: *Serie de estudios sobre la Costa Caribe*, Departamento de Investigaciones ed., Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional Caribe. Cartagena, 1999.

1.1. Historia de la aviación en Colombia: Antecedentes de los primeros anticipos, inicios, ensayos y creación de la navegación aérea en el periodo de 1919.

La historia de la aviación en Colombia tiene su génesis desde la época aborígen, donde existía una teogonía chibcha, una extraña divinidad alada, en donde el hechicero PEPO, consejero de Sipa Tisquesusa, volaba desde el altiplano sabanero hasta la costa del mar Caribe para reunirse con los dioses que “emergían del océano”. Es decir que la historia de la aviación en el territorio nacional inicia como una especie de leyenda creada por nuestros antepasados.

Lo anterior nos describe como desde los grupos aborígenes y en especial los chibchas nos aportan una visión a futuro sobre la presencia de una forma de vuelo en Colombia.

En este sentido la idea de una forma de vuelo creada por los chibchas, mas tarde se volvería en un inicio real de la aviación en Colombia, a manos del Argentino José María Flórez, quien el 12 de Julio del año 1843 asombro a los habitantes de Popayán cuando voló un enorme globo inflado con gas de petróleo, “las ascensión del globo tuvo lugar, con la natural sorpresa y expectativa que cabe adivinarse, en el patio principal del seminario de

Popayán”⁷. Pero su éxito no fue de manera total, puesto que “después de permanecer varios minutos en el aire, el artefacto empezó a incendiarse sobre el valle del ejido. Afortunadamente, Flórez, a quien sostenían y apoyaban el entusiasmo y la simpatía de los payanenses comandados por los seminaristas, salió bien librado de su empresa al precio de unas leves contusiones”⁸.

Si bien el vuelo en aerostato no tuvo el éxito esperado, la idea del volar no termino allí, puesto que luego de este suceso el canadiense John Smith realizo un vuelo de acrobacia deportiva sobre Barranquilla en el año de 1912, después en 1913 se elevo sobre Medellín⁹, siendo este el primer vuelo sobre esta ciudad, tiempo después este aviador murió en uno de sus tantos intentos. Conmocionados por la noticia un grupo de jóvenes bogotanos decidieron conformar el “Club Colombiano de Aviación” el propósito “fundamental de este primer club de aviación en el país, cuando aquella aun no existía y podía considerarse como algo sencillamente exótico – era promover por todos los medios posibles el interés del gobierno, del congreso y de todas las entidades oficiales y particulares, para establecer y desarrollar la aviación en Colombia, creando plazas para globos, escuelas de aviación, aeródromos, etc.”¹⁰

⁷ Coronel José Ignacio Forero F, *Historia de la aviación en...* Óp. Cit. P. 32.

⁸ *Ibíd.* P. 33.

⁹ Guillermo Echevarría, *De la mula al avión: Compañía...* Óp. Cit. P. 4.

¹⁰ *Ibíd.* P. 39

El congreso de Colombia encontró simpatías en este club y por ello expidió una ley por la cual disponía el envío de unas comisiones para enterarse del papel de los aviones como medio de transporte y como instrumento de guerra, quienes integraron la comisión fueron seleccionados del mismo “club” y estaba compuesto por los siguientes caballeros: Pedro María Carreño, Luis E. Nieto Caballero, Simón Araujo, Joaquín Campuzano, Carlos Cuervo Márquez, Nemesio Camacho, Ulpiano Valenzuela, Carlos Lievano, Carlos E. Padilla, Pantaleón Gaitán. No obstante esta ley no tuvo cumplimiento debido a la crisis económica por la que atravesaba el país, por tal motivo la aviación no pudo desarrollarse y se tuvo que demostrar unos años más adelante.

Posterior al club de aviación, los señores Ulpiano Valenzuela y Carlos Obregón, el primero de estos pertenecientes al club, viajan a principios de 1919 a New York a comprar un Curtiss Biplaza con motor hispano de 150 hp, con alas y fuselaje en madera y tela, estos le solicitaron y por petición de la casa constructora recomendaron para pilotear el avión al norteamericano William Knox-Martin, este señor en el año 1919 volaba por Colombia el Curtiss Estándar, bautizado con el nombre de “Bolívar”, el primer vuelo lo realizo entre Barranquilla y Puerto Colombia, es decir “sobre el territorio colombiano, llevando a bordo el primer saco del correo aéreo consistente en algunas pocas cartas con destino a Puerto Colombia”¹¹. Después de este vuelo inaugural, se realizaron muchos más, despertando así el entusiasmo de los habitantes de Barranquilla y de toda la Costa Atlántica.

¹¹ *Ibíd.* P. 47

Como vimos en líneas anteriores, este suceso causó gran conmoción en toda el país, pues no se hablaba de otra cosa que no fuera aquel acontecimiento, pero simultáneo a ello un grupo de “compatriotas movidos por el señuelo de la grandeza nacional se reunió en Medellín en agosto del aquel mismo año de 1919 en el almacén de Don Alejandro Echevarría y constituyeron con un capital ciento por ciento colombiano, la primera empresa de aviación comercial bajo la razón social de “**Compañía Colombiana de Navegación Aérea**”¹²; sus accionistas fueron los señores antioqueños: Alejandro Echavarría e hijos, que hemos mencionado, R. Echavarría y Cía., Vásquez Correa y Cía., L. Mejía S. y Cía., Pedro Vásquez U., Gonzalo Mejía, Martín Rodríguez, Ernesto Arango, E. Moreno e hijos, Pedro Nel Ospina Vásquez y Gustavo Uribe. Esta fue la primera empresa de aviación comercial en Colombia.

Los primeros aviones de procedencia francesa comprados por esta compañía para volar con pasajeros, carga y correo fueron cuatro aeroplanos tipo Farman F-40 monomotores y un bimotor F-60 de tipo “Goliath”, es decir que la instalación del servicio aéreo postal y de pasajeros, que inicia la compañía colombiana de aviación fue una realidad inaugurada el 14 de Enero de 1920”¹³.

Quienes se encargaron de pilotear estos aviones fueron tres franceses, el señor René Bazin, Jacques Jourdanet y P. Fratoni, el vuelo inaugural realizado por estos pilotos fue bastante

¹² AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 11 de Abril de 1922 en la aviación en Colombia.

¹³ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 11 de Abril de 1922 en la aviación en Colombia.

dramático, pues dos accidentes de forma seguida, uno el 30 de Abril de 1920 en Barranquilla con el avión “Cartagena” donde murió el piloto Jourdanet y otro el 20 de Julio del mismo año en la ciudad de Cartagena con el avión “Santa Marta” donde perecieron el capitán Fratoni y su pasajero don Miguel Araujo, hicieron que la existencia de esta compañía fuera de manera breve y así los planes de los antioqueños se vieran fracasados. Finalmente todos estos accidentes, la crisis económica por la que atravesaba el país y la fundación en Colombia de la SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos) con sus primeros Junkers F-13, hizo que concluyera de forma gradual la compañía colombiana de navegación aérea y con ello se apagaran las ilusiones primarias de la aviación comercial en Colombia¹⁴.

En este orden cronológico de los acontecimientos, sin bien se observa poco a poco la desaparición de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, también se empieza a deslumbrar el surgimiento de la SCADTA, dicha compañía estaba conformada por un grupo de 5 colombianos y tres alemanes, todos hombres de negocios, ellos eran: Alberto Tietjen, comerciante; Ernesto Cortissos, banquero; Rafael M. Palacios, comerciante; Cristóbal Restrepo, comerciante; Stuart Hossie, comerciante; Nerner Kaemmerer, ingeniero; Jacobo A. Correa, comerciante y Arístides Noguera, comerciante, con el aporte de los enumerados fue constituida, conforme a las leyes colombianas, la “Sociedad

¹⁴ Coronel José Ignacio Forero F, *Historia de la aviación en...* Óp. Cit. P. 61.

Colombo Alemana Transportes Aéreos”, (SCADTA), la cual estableció el primer servicio comercial aéreo de la America Latina y el segundo en el mundo”¹⁵.

Fue esta empresa quien continuo, desarrollo y sostuvo las actividades aéreas en el país. El 19 de octubre de 1920 empezó sus vuelos de exploración por el rio Magdalena de Barranquilla hacia el interior del país con el hidroavión monomotor “Junkers” F-13 que llevaba por nombre el “Colombia” traído directamente de Alemania y piloteado por Von Krohn, es decir que después del fracaso de los inicios de la aviación comercial en el país,

La aviación recibió un decisivo impulso, con su continuación a cargo de la compañía colombo-alemana de transportes aéreos, que ha establecido el servicio regular y satisfactorio, de correo y pasajeros entre los puertos de Barranquilla, Girardot y Neiva, con tendencia a ramificarlo y difundirlo, de acuerdo con estudios meteorológicos, según lo exijan las necesidades y el progreso de las diferentes secciones de la república, por medio de aparatos Junkers de construcción solida, con una aleación de acero y aluminio, cuya producción es un secreto de la casa constructora, exclusivamente para este objeto¹⁶.

¹⁵ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 5 de Diciembre de 1944 en la Avianca celebra hoy sus bodas de plata, veinticinco años de labores ininterrumpidas por el progreso de las comunicaciones aéreas en Colombia.

¹⁶ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 11 de Abril de 1922 en la aviación en Colombia.

Este nuevo impulso de la aviación provocó la fundación de esta compañía, la cual solo se produce el 5 de Diciembre del mismo año y con ello se empezó a desarrollar como tal “la aviación comercial en el país, finalmente después de siglos de aislamiento entre sus regiones, Colombia comenzaba a integrarse territorialmente y la economía capitalista irrumpía en diferentes zonas del país”¹⁷.

Mas sin embargo, estos aviones al igual que los franceses utilizados por la Compañía Colombiana de Navegación Aérea no tuvieron buen inicio y se encontraron con uno que otro accidente, como el ocurrido con el hidroavión Junkers “Colombia” en el viejo puente de Flandes, este suceso empañó de cierta manera la presentación en sociedad de esta compañía, donde buscaban interesar al gobierno y a las altas esferas oficiales sobre sus programas aéreos concretos. Para contrarrestar este tipo de percances la SCADTA “busco e insistió por todos los medios a su alcance hacer el indispensable vuelo hasta Bogotá y demostrar que la aviación no era tan peligrosa como se pensaba todavía en algunos medios, y que en cambio si era, y mucho, el más eficaz y rápido de los sistemas para el transporte aéreo,”¹⁸. Igualmente se intentaba exponer que la aviación como medio de transporte resultaba más que algo novedoso, un elemento que subsanó de cierta forma las insuficiencias del transporte terrestre y fluvial, en cuanto al transporte de carga y pasajeros al resto del país; por ello la prensa de la época elogiaba e incentivaba de la siguiente manera la aviación:

¹⁷Joaquín Vilora de la Hoz, *Historia del Banco de la República en Cartagena 1923-2005: Fomento productivo, proyectos culturales y estudios económicos*, Banco de la República ed., Cartagena, 2005.

¹⁸ Coronel José Ignacio Forero F, *Historia de la aviación en...* Óp. Cit. P. 74.

Debemos estar de plácemes y orgullosos los colombianos, y decididamente secundar la brillante iniciativa que ha tomado en nuestra patria la aviación, por la compañía colombo-alemana nuestro es el porvenir, si contribuimos con la acción de la palabra y de los hechos, a la continuación y auge de empresas de esta naturaleza cumplimos con ello un deber de racionalidad, de civilización y de patriotismo.¹⁹.

Lo anterior nos muestra como desde la prensa se intentaba convencer a la gente que este era un medio de transporte seguro, novedoso y la posibilidad de tener una red integrada de transportes en el país, finalmente la SCADTA para mostrar que así era, importo varios aviones a los cuales se les retiraron los flotadores y se les adopto un tren de aterrizaje con ruedas, con el cual se intentaba proseguir y garantizar la seguridad del vuelo hacia Bogotá y al resto del país, para con ello demostrar que este medio de transporte era seguro, las noticias registraron este acontecimiento de la siguiente manera: “ayer fue sorprendida la ciudad con las audaces maniobras que ejecuto sobre ella el intrépido Von Krohn en el hidroavión Bogotá. Empeñó viaje hacia Girardot, a donde llego en 23 minutos, batiendo el record de velocidad”²⁰.

¹⁹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 11 de Abril de 1922 en la aviación en Colombia.

²⁰ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 23 de Mayo de 1922 en progreso el servicio aéreo.

Pero a pesar del éxito de este vuelo, la mala racha para la aviación nacional se perpetuaba y parecía que no era seguro volar en aviones de ruedas en el país, aun así se continuo en esta travesía que no parecía tener fin y “contra esa atmosfera de desconfianza y temor tuvo que laborar en sus primeros tiempos de actividades la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) demostrando a fuerza de pericia y de precisión de sus pilotos los infundados de los temores que se abrigaban acerca de la efectiva seguridad de los vuelos”²¹. Durante los años de 1919, 1920, 1921, la compañía funcionaba con pérdida y fue solo en el año de 1922 cuando la empresa dio su primera pequeña utilidad y termino el año disponiendo de siete aviones que movilizaron un total de 1.137 pasajeros.

Los subsiguientes años de esta compañía fueron de lucha para ir imponiendo en la conciencia del público la excelencia de los servicios aéreos y luego de su primera utilidad en 1922, esta vino a tener una tendencia estable solo en el año de 1929 con los servicios activos de las líneas de Barranquilla-Girardot, Barranquilla-Cartagena y Barranquilla-Ciénaga.

En tanto que la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos efectuaba los grandes progresos y crecía de manera vertiginosa, de lo cual damos prueba en el párrafo anterior, habían sido fundadas en el país otras compañías para el mismo servicio y estando operando la compañía SCADTA, surge una nueva llamada SACO, que se enfrenta a la primera, el

²¹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena 5 de Diciembre de 1944 en la AVIANCA celebra hoy sus bodas de plata, veinticinco años de labores ininterumpidas por el progreso de las comunicaciones aéreas en Colombia.

nacimiento de esta empresa no escapó a la lógica de los accidentes y tuvo que suspender operaciones después de un catastrófico incidente en Medellín, luego de superar este inconveniente se reactiva la actividad en esta compañía para finalmente fusionarse con la empresa “Sociedad Aérea Colombiana” SACO, dando origen más tarde al cambio de su razón social por el nombre de “Aerovías Nacionales de Colombia” AVIANCA, con la cual se nacionalizaba la SCADTA, esta fue la primera empresa en regular el transporte aéreo en Colombia como compañía comercial, además, la primera en América y segunda en el mundo²².

Con lo antepuesto notamos que la aviación comercial en el país estaba en vilo y en vista de ello el gobierno de la época decidió por decreto hacer por vez primera relación de la aviación civil en Colombia, que más tarde serían las bases donde se desarrollaría la aeronáutica civil colombiana, este decreto visionaba con lujo de detalles lo que sería a futuro la aviación comercial en Colombia, pero también la militar.

Es de esta manera que se inicia la aviación militar en Colombia, también con algunos accidentes en sus inicios, pero que finalmente el 4 de Abril de 1922 se pudo realizar el primer vuelo oficial de la aviación militar y fue un éxito total, en este exitoso vuelo quedaba resumido el esfuerzo por los primeros fundadores de la aviación y que sus luchas no fueron en vano.

²² Henry Estefenn Triana. *Gran diccionario Enciclopédico Universal*, Printer colombiana Ltda. ed., Bogotá. 1987. P. 129.

1.2. Historia de la aviación en Cartagena: El hangar construido en el sitio de Bocagrande y los inicios de la aviación a nivel comercial en el año de 1920.

En la historia de la aviación de Cartagena, en primera medida debemos decir que hubo una iniciativa por parte del aviador Knox de darle la categoría de primera ciudad en volar un avión, de hecho estaba todo listo para que así fuera y la prensa lo registra de la siguiente manera:

En la tarde de ayer, como lo anunciamos el señor gobernador, el señor alcalde y el señor administrador de la aduana acompañaron al aviador americano, teniente Knox, para escoger el campo más apropiado para verificar el próximo vuelo que será, probablemente, el viernes o sábado de la presente semana.

El campo escogido fue el playón de la Quinta por ser bien espacioso, muy abierto y no tener mayor número de casas, ni arboles corpulentos que pudieran estorbar el arranque del vuelo, el aviador se mostro complacido de ver que aquí en Cartagena hay lugares muy apropiados para establecer un campo de aviación, como el playón del Blanco, el playón de Gabalo y otros, faltando solo en algunos un poco de mas solidificación en el

terreno, lo que podría realizarse con facilidad y con poco gasto si aquí se estableciera un campo de de operaciones aéreas²³.

En teoría todo parecía estar listo para el vuelo inaugural, pero en la práctica este no se pudo concretar debido a que mientras el aviador estuvo aquí tenía la indecisión de “si volaba o no volaba”, el inconveniente para hacer tan gran acto fue:

Que al aparato le faltaba para tomar impulso, que le acomodaran unas cuantas ruedecitas aéreas que le sirvieran al tiempo de propulsoras y de lastre, y como estas no hubo modo de conseguirlas, míster Knox dijo para su capote, lo que es yo me alzo aquí cual “pluma al viento” y empaco su pájaro mecánico y se fue con su música a otra parte a donde tengan más amor por las cosas de la ciencia y del progreso y menos apego al vil metal²⁴.

Fue así que por tan pequeño inconveniente Cartagena no recibió el honor de ser la primera ciudad colombiana de donde parta en vuelo experimental un aeroplano. Después de este suceso la ciudad quedo un poco desilusionada, pero con la esperanza y el deseo de ver volar un aeroplano, dicho deseo les quedo fallido con la ida de Mr. Martin para Barranquilla²⁵.

²³ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 20 de Mayo de 1919 en el próximo vuelo.

²⁴ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 8 de Junio de 1919 en se van las aves.

²⁵ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 8 de Junio de 1919 en se van las aves.

Aunque la desilusión de ver volar un avión por la ciudad fue una realidad, el sueño no terminó allí, puesto que después de este acontecimiento empieza a surgir la “noticia de la constitución en Medellín de una compañía con un fuerte capital que se proponía fomentar en la nación la aviación y al mismo tiempo establecer un regular servicio de aeroplanos para correos, carga y pasajeros entre las principales regiones del país”²⁶.

Esta empresa empezó a hacer un estudio al territorio de la república y para ello encargó de este asunto a una comisión para que estudiaran el recorrido que iban hacer las naves aéreas entre la Costa y Medellín; Medellín y Bogotá, Medellín y la Costa del Pacífico, en Cali y probablemente en Cartagena.

Lo anterior nos muestra que la ciudad de Cartagena se encontraba entre las zonas de estudio y así lo dejan ver las noticias:

Si aquí cooperamos con entusiasmo a la empresa como lo esperan los antioqueños y en Bogotá, se construirán las estaciones terminales de los recorridos que van a efectuar los aeroplano en sus viajes de ida y vuelta. Se establecerán hangares, con depósitos de combustible y aceite para los aparatos, traunller para reparaciones, aprovisionamiento; y, naturalmente, campos para aterrizar²⁷.

²⁶ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 13 de Octubre de 1919 en navegación aérea.

²⁷ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 13 de Octubre de 1919 en navegación aérea.

Finalmente se concreto a la ciudad de Cartagena como una de las estaciones de los aeroplanos, para dicha gestión se comisiono a los “miembros de la honorable casa de comercio de Espriella hermanos para hacer todas las gestiones conducentes a conseguir facilidades para el establecimiento de la estación de donde han de partir los aeroplanos”²⁸.

De esta manera notamos que la instalación de la aviación en Cartagena fue una realidad que se iba definiendo poco a poco, por lo tanto, la escogencia de la ciudad para servir de punto terminal en la Costa Atlántica era deferencia que había que agradecer a los empresarios antioqueños y que se debía corresponder a ella proporcionando los medios para que la ciudad disfrutara de esas ventajas.

Los medios para la construcción de la estación de aeroplanos fueron suministrados a través de la compañía The Andian National Corporation, la cual acaba de adquirir la propiedad de toda la península de Bocagrande; los señores Espriella y Echevarría consiguieron que esta empresa les “arrendara una parte de esta para construir allí un hangar e iniciar operaciones. “Fue este el primer hangar construido en nuestro país”, el cual tenía la particularidad de que se podía salir en hidroavión por la bahía y por tierra en los aviones de ruedas”. Y como el resto del terreno era un playón plano y firme cubierto apenas por manchas de vegetación rala y rastrera, “no requirió ser aplanado ni exigió mayor limpieza”²⁹.

²⁸ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 13 de Octubre de 1919 en navegación aérea.

²⁹ Lemaitre Eduardo, *Historia General de...* Óp. Cit. P. 555

Siendo colocadas las bases para la novedosa estación, llegaron el 5 de Enero de 1920 a Cartagena “los aviones encargados a Francia, empacados en grandes cajas, y con ellos llegaron también los capitanes Jacques Jourdanet y René Bazin, y, posteriormente, el capitán Félix Fratoni, todos veteranos de la primera guerra mundial, enviados por la casa Farman para armar y pilotear sus aeroplanos en Colombia.”³⁰ Traídos los aviones se procedió a armarlos para sus ensayos, puesto que venían en cajas desarmados, así quedo registrado en las noticias:

Pronto quedara completamente armado y listo para realizar su primer vuelo de ensayo el aeroplano traído por la compañía de navegación aérea colombiana, en su campo de Bocagrande.

No se ha acordado aun la fecha de la prueba, pues aunque en voz corrida que esta se efectuara mañana, nosotros estuvimos averiguando con los Sres. Espriella quienes nos aseguraron que no se había resuelto nada aun sobre el particular. Nosotros avisaremos oportunamente el día en que haya de realizarse el primer vuelo³¹.

Muy pronto se estableció la fecha del primer vuelo en Cartagena, donde se comunico a través del señor G. Echevarría, presidente de la compañía colombiana de navegación aérea y el doctor Nemesio de la Espriella, que la fecha señalada era la mañana del próximo

³⁰ *Ibíd.*

³¹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 9 de Febrero de 19120 en Primer vuelo.

domingo 15 a las 9 en punto; el orden del día inicia con la ceremonia del bautizo del aparato Farman con el que van a emprender los vuelos de exploración los pilotos de la empresa, para fijar el itinerario definitivo hasta Medellín y señalar los campos de aterrizaje y reparación. “Enseguida que se cumpla la solemne ceremonia religiosa, se realizara el primer vuelo sobre la ciudad. Al acto han sido invitadas las altas cortes, autoridades civiles y religiosas, la prensa y personalidades de comercio y tendrán también la presencia de la reina del carnaval del Pie de la Popa con su corte³².

Este era un acontecimiento excepcional, pues se esperaba un “espectáculo hermosísimo para la ciudad en la mañana del domingo, el que será presenciado por los habitantes todos de Cartagena, pues nadie querrá privarse de tan emocionante suceso, que será memorable en la historia de esta ciudad, como el primer paso para una nueva era de progreso”³³; es decir que en ese entonces el progreso en todas sus manifestaciones tocaba a nuestra puerta y una era de incalculables beneficios se iniciaba para la patria, prometiendo un porvenir prospero, lleno de bienandanzas y alegrías”³⁴.

Lo anterior nos muestra que el desarrollo en la ciudad principiaba a despegar y los hechos hacían historia, tanto así que se empezaban a concretar los preparativos de este primer vuelo y para ello fueron al “campo de aviación de Bocagrande a ver el aparato que había sido nombrado “Cartagena” en honor de esta nuestra heroica ciudad, a la que ha correspondido en suerte en ser la primera ciudad del país de donde partan un aeroplano con

³² AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 11 de Febrero de 1920 en El primer vuelo del aeroplano.

³³ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 11 de Febrero de 1920 en El primer vuelo del aeroplano.

³⁴ AHC, *El Porvenir*, Cartagena, 15 de Febrero de 1920 en Por los aires...

propósitos de verdadero y positivo progreso y utilidad”³⁵; es por esto, que los días previos se cercioraron de que el terreno para el vuelo estuviera convenientemente preparado, probar el motor y que su funcionamiento quedara perfecto; de esa manera no había el menor temor de que ocurriera un inconveniente que a última hora impidiera la realización del vuelo de prueba que tanta expectación había despertado en la ciudad.

Si bien se verifico la parte técnica del vuelo, el día de la inauguración la expectación de la prensa por este primer vuelo no se quedo atrás y así registro el acontecimiento en horas previas:

Hoy vuela por la primera vez una maquina en Cartagena. Nada de particular tendría esto, sobre la natural novedad urbana. Pues otras maquinas ya se han remontado en otras regiones del país. Pero la circunstancia de ser esta ciudad la primera de Colombia en donde se inicia la navegación aérea con fines comerciales; en donde se levanta el primer avión cuyo zumbido mecánico pregonara el esfuerzo de los colombianos por llenar con las propias energías este vacío nuestro en la moderna locomoción, constituye todo un acontecimiento gratísimo que hará eco en el concierto progresista que hoy se advierte en esta privilegiada porción del orbe³⁶.

³⁵ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 14 de Febrero de 1920 en La aviación entre nosotros.

³⁶ AHC, *El Porvenir*, Cartagena, 15 de Febrero de 1920 en Por los aires...

La hora de la inauguración había llegado y desde muy temprano empezó a reunirse en el hangar construido en Bocagrande una concurrencia de gente enorme para presenciar la ceremonia del bautizo del avión “Cartagena” y el primer vuelo,

No menos de cinco mil personas se congregaron allí. El espectáculo no podía ser más pintoresco ni animado; vehículos de toda clase: coches, autobuses, automóviles, bicicletas, en revuelta confusión llenaban la extensa playa y sobre ellos lucían los alegres colores de los trajes femeninos mientras sus dueñas charlaban alegremente, aguardando con ansia febril el esperado momento de ver al aparato arrancar y remontarse al aire³⁷.

La prensa registro este momento de manera minuciosa, todos esperaban ansiosos el vuelo y la gente se ubicaba en sitios estratégicos como las muralla del monumento a la bandera, en los muelles de la machina y de la aduana y en todo los lugares desde donde podían verse bien el vuelo y las evoluciones del avión; en Bocagrande estaba, escoltada de toda su corte la reina del carnaval. Estando todo el público ubicado se dio paso a la apertura de la ceremonia del bautizo, cuando se termino la solemne bendición, la señorita Martínez “Martelo rompió la botella de champaña simbólica y se dio un estruendos “Viva el avión

³⁷ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 16 de Febrero de 1920 en: En el campo de Bocagrande – el bautizo y el primer vuelo del avión “Cartagena”

Cartagena” terminado este acto, monseñor Brioschi pronunció una breve y hermosa alusión sobre el acto que acababa de celebrarse y de lo que representaba para el progreso del país la iniciación de la empresa de navegación aérea”.

Concluido el acto ceremonial se dio paso al vuelo, donde la reina del carnaval quiso participar de las emociones del primer vuelo y subió a este entre aplausos del público, siendo así:

El aeroplano se dirigió sobre la ciudad en vuelo recto y pasando a una altura de cerca de ciento cincuenta metros que permitía apreciar todos sus movimientos. Llegando a la ciudad bajo hasta casi el nivel de los techos, paso rápidamente sobre el edificio de la Aduana y dio la vuelta al monumento de la bandera entre estruendosas salvas de aplausos, dejando caer sobre la multitud confetis y anuncios, y luego volviendo a remontarse emprendió vuelo hacia las afueras recorriendo los barrios de Manga, el Pie de la Popa, pasando sobre la iglesia de la cima, Cabrero, San Diego y la catedral, hizo un nuevo giro alrededor del edificio donde está el consulado francés en cuyo mirador estaba enarbolado el pabellón de Francia³⁸.

³⁸AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 16 de Febrero de 1920 en: En el campo de Bocagrande – el bautizo y el primer vuelo del avión “Cartagena”

Esto fue a grandes rasgos el hermoso vuelo inaugural por la ciudad, donde los habitantes pudieron apreciar tan maravilloso acto desde principio a fin, donde “el aterrizaje se efectuó con toda facilidad y la señorita Martínez M. fue calurosamente felicitada por su intrepidez.

El hecho produjo en toda la ciudad una verdadera fiebre de entusiasmo, por lo tanto los señores Espriella se vieron en la necesidad de establecer un riguroso turno para aceptar los pasajeros, pues todos querían volar y prueba de que se quería complacer a todo aquel que quisiera volar quedo registrado en varios vuelos que se efectuaron en el avión “Cartagena”, en los que tomaron parte alguna de las autoridades civiles y militares de la ciudad, los representantes de la prensa; don José María de la Espriella, el conocido deportista don Enrique Grau y la distinguida señora de Frasser esposa del aviador americano Mr. Frasser quienes se encontraban de paso en la ciudad. El orden en que se efectuaron esos vuelos fue el siguiente: “en el primero ascendieron la señora Frasser y Dr. José María de la Espriella; en el segundo el general Urbano Castellanos y don Enrique Grau; en el tercero, los directivos de la “La Época” y el “Porvenir” y en el cuarto el señor alcalde del distrito y el director del Diario de Costa³⁹.

Días después de hacer el vuelo inaugural y otros tanto por complacencia se dio el día 22 de Febrero de 1920, la inauguración del “primer vuelo comercial propiamente dicho entre

³⁹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 17 de Febrero de 1920 en Nuevos vuelos del avión Cartagena.

Cartagena y Barranquilla, con correo y pasajeros”⁴⁰. Para ello se informo con anticipación por parte de los señores de la Espriella que:

Mañana se despacha el avión “Cartagena para Barranquilla, con los señores Echavarría y el señor George como pasajeros, y que llevara una valija de correspondencia para esa ciudad.

Las personas que quieran enviar cartas por este primer correo aéreo, deben llevarlas a la agencia postal para que las coloquen en la valija, portearlas con los sellos postales ordinarios y con el sello especial que venden donde los señores Espriella y que cuesta diez centavos cada uno⁴¹.

Finalmente se hizo realidad el primer vuelo comercial entre Cartagena y Barraquilla, por medio del avión Cartagena, y ha sido “esta una novedad civilizadora que ha despertado verdadero entusiasmo y será grande la valija que llevara el “Cartagena” contenida de cartas, retratos y tarjetas postales, pues todo el mundo quiere enviar un recuerdo de este primer vuelo a la ciudad de Barraquilla”⁴². Es decir que de este modo se “ha dado, pues , el primer paso a la conducción de correos por el aire, y hay en este suceso para reflexionar sobre la

⁴⁰ Lemaitre Eduardo, *Historia General de...* Óp. Cit. P. 556.

⁴¹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 20 de Febrero de 1920 en Correo aéreo para Barranquilla.

⁴² AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 21 de Febrero de 1920 en Primer correo aéreo entre Cartagena y Barranquilla.

conveniencia que reportara el comercio como también los particulares con este medio rápido de comunicación que ha tocado a Cartagena iniciar”⁴³

De esa manera quedo establecido el servicio aéreo de correos y pasajeros entre Cartagena y Barranquilla, pero no solo vuelos entre estas dos ciudades si no vuelos dentro de la misma ciudad donde se pagaban treinta pesos oro por un pasaje, hecho que lo demuestran fue un vuelo de excursión que se realizo en la “ciudad y sus alrededores las señoritas doña Carmela y doña Felisa Martínez, y ayer se elevaron los siguientes caballeros, don Federico Pérez U; don Benigno Velásquez, el diputado don Juan Martin Nieto, don Daniel Lemaitre, don Luis E León y don Arturo Gerlem y la señora de Routhis”⁴⁴.

Otro vuelo deportivo que quedo registrado fue el que realizo por la bahía y sobre la ciudad la “señorita doña Laura Moreno, dama medellinense, que regreso del exterior y se encuentra en la ciudad a bordo del vapor americano “Tivives de paso para Barranquilla, y don José V. Castillo, periodista y corresponsal del periódicos bogotanos”⁴⁵.

Durante algunas semanas, las actividades comerciales y deportivas aéreas, a bordo del avión Cartagena y de otro más que llego a la ciudad como el Santa Marta, continuaron sin ninguna interrupción, aunque la compañía aérea colombiana de navegación atravesaba por un momento exitoso, su paso y existencia empezaba a deteriorarse debido a un accidente ocurrido en la ciudad de Barranquilla el 29 de Abril de 1920 donde se estrello y se destrozó

⁴³ AHC, *El Porvenir*, Cartagena 23 de Febrero de 1920 en El viaje aéreo a Barranquilla.

⁴⁴ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 12 de Marzo de 1920 en Vuelos deportivos.

⁴⁵ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 5 de Junio de 1920 en Notas de aviación.

el avión Cartagena en un vuelo deportivo en el que murió el piloto Jourdanet, así quedo registrado: “el avión arranco y cuando apenas se cernía en el aire, cayó pesadamente al suelo, muriendo en la caída el piloto Jourdanet, y quedando gravemente heridos la señora de Vásquez y el joven Vásquez”⁴⁶.

La compañía de navegación aérea lamento mucho el hecho no por las pérdidas materiales, sino por la muerte del colaborador Jourdanet y el temor que crearía en la gente, aun así la compañía se propuso seguir marchando triunfante ante los obstáculos; pero si bien había más ganas que cualquier otra cosa, los accidentes siempre estuvieron presente y en la tarde del 20 de Julio de 1920, “el avión “Santa Marta” caería fulminado sobre un “manglar de Bocagrande en Cartagena, accidente en el cual perecieron el aviador francés, capitán Fratoni y el deportista barranquillero don Arturo Gerlein y Villate, quedando gravemente herido el director de el porvenir de Cartagena, don Miguel Araujo Jiménez”⁴⁷. Pero estos dos accidentes no fueron los únicos en los aviones traídos por esta compañía, luego vendría un tercero que tuvo un mal fin, en Puerto Berrio. Y el ultimo manejado por el piloto italiano, Ferruccio Guicciardi quedo fuera de servicio en Medellín⁴⁸.

De allí en adelante, la vida de la compañía aérea colombiana de navegación fue decayendo poco a poco junto con su hangar construido en la zona de Bocagrande y sus vuelos

⁴⁶ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 30 de Abril de 1920 en La catástrofe del Avión “Cartagena”.

⁴⁷ Lemaitre Eduardo, *Historia General de...* Óp. Cit. P. 557.

⁴⁸ Abel Cruz Santos, *Por caminos de mar, tierra y aire – Evolución del transporte en Colombia*, Bogotá, Italcraf ed., 1990. P. 91.

comerciales, es decir que “la compañía de aviación antioqueña que con tanto entusiasmo acometió su generosa empresa, víctima de dos fracasos, parece que ha desistido de su empeño, después de haber gastado sumas enormes en su intento”⁴⁹, finalmente en una “asamblea general decidieron suspender definitivamente las actividades de la empresa después de prolongadas discusiones”⁵⁰.

Lo antepuesto nos muestra como la aviación comercial de una u otra forma coadyuvo en su momento a que se le diera una mirada seria al turismo y a la carga y que finalmente poco a poco fue desplazando al transporte fluvial y terrestre.

1.3. Las primeras instalaciones de aviación en la isla de Manzanillo en el periodo de 1930.

Si bien, la Compañía Aérea Colombiana de Navegación había llegado a su fin, hay que tener presente que cuando ella inicio en la ciudad de Cartagena, paralelo a ello en la ciudad de Barranquilla se fundó el 5 de Diciembre de 1919, otra empresa de aviación comercial aérea conocida como SCADTA y que ya hemos mencionado en el primer ítem de este artículo; fue esta empresa quien retomo el trabajo hecho por los antioqueños en su compañía establecida en Cartagena y a ellos se le atribuye no el inicio, sino el posterior desarrollo de la aviación comercial en la ciudad⁵¹.

⁴⁹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 17 de Enero de 1921 en Correos y la aviación.

⁵⁰ Coronel José Ignacio Forero F, historia de la aviación en... Óp. Cit. P. 61

⁵¹ *Ibíd.* P. 78.

Las operaciones de la compañía SCADTA en la ciudad de Cartagena inician con hidroaviones y utilizaban como sitio de “acuatizaje las aguas del muelle de los Pegasos. Cuando se pone en funcionamiento el Terminal Marítimo de Manga en 1934, la SCADTA se va hacia ese lugar y los hidroaviones acuatizan en la bahía y atracaban en un muelle flotante, sitio por donde abordaban y se desembarcaban los pasajeros”⁵².

Esta estación no fue de manera permanente, puesto que luego el gobierno nacional le dio a SCADTA la concesión del correo aéreo y con ello le vendió a esta compañía parte de la Isla de Manzanillo en Cartagena, allí se tenía el proyecto de construir un terminal hidro-aéreo grande y moderno. Más tarde en el año 1939 estos proyectos empezarían a concretarse con la edificación oficial de este terminal y así lo registra la prensa de la época:

Nuestros lectores saben que la isla de Manzanillo la sociedad colombiana de transportes aéreos está realizando los trabajos de acondicionamiento para la construcción allí de un moderno campo de aterrizaje, estos trabajos comenzaron desde hace algún tiempo y parecen que están casi al terminar los trabajos preliminares⁵³.

⁵² Raúl Porto Cabrales, *Cartagena de Indias, Historia de un patrimonio*, Cartagena, Publicación y Promoción de Autores Cartageneros ed., 2007. Pp. 116-117.

⁵³ AHC, *El Figaro*, Cartagena, 18 de Agosto de 1939 en Macabro hallazgo en la Isla de Manzanillo por los obreros de la SCADTA.

De esta manera notamos el inicio de la construcción de este terminal aéreo que estaba llamado a hacer uno de los más modernos en el país, su inauguración oficial acaparo a la prensa y esta no le perdió detalle a lo que sería un camino de progreso para la ciudad y desde días previos empezaron a registrar la noticia: “en nuestra entrega anterior dimos cuenta que el próximo domingo se llevara a cabo la solemne inauguración del aeródromo de Cartagena. La ceremonia que va a celebrarse es sencilla ya que la circunstancia de las elecciones del primero de octubre así lo ha impuesto”⁵⁴.

Todo este suceso abrió para la ciudad nuevas rutas de progreso en el futuro, además en medio de la inauguración se ponía de manifiesto las intenciones de la compañía SCADTA de iniciar en primera medida con una línea aérea, es decir abrigaba un proyecto que era la línea Cartagena-Corozal, la más importante de cuantas se iniciarían en Cartagena, de hecho en Corozal había mucha exaltación con esta nueva intención y así se expresaba desde la prensa: “es enorme el entusiasmo que reina en aquella ciudad con el anuncio confirmado definitivamente de que entre Cartagena y la ciudad sabanera, va establecerse en firme un servicio aéreo directo que comprende los días viernes y miércoles de todas las semanas”⁵⁵.

La inauguración de este nuevo terminal aéreo en la ciudad se produciría solo el 1 de octubre del año 1939 y desde esta fecha entraban en “vigor reformas de importancia en los

⁵⁴AHC, *El figaro*, Cartagena, 29 de Septiembre de 1939 en El miércoles entrante se inicia el servicio aéreo entre Cartagena y Corozal.

⁵⁵ AHC, *El figaro*, Cartagena, 29 de Septiembre de 1939 en El miércoles entrante se inicia el servicio aéreo entre Cartagena y Corozal.

itinerarios del servicio aéreo, aprovechando el nuevo y moderno aeródromo de Cartagena. Además, quedarán incorporados también a la red aérea los aeródromos de Corozal y Tolú – Remedios y Segovia, Antioquia.

El servicio con el nuevo aeródromo se prestara por medio de modernas aeronaves extra-rápidas “Boeing”⁵⁶.

Con el establecimiento en firme de este terminal aéreo en la Isla de Manzanillo con vuelos de itinerarios entre varias ciudades del interior quedaba registrado el comienzo de una nueva era en la aviación de Cartagena que empezaba con pie derecho, tanto así que en el año de 1940 la compañía SCADTA se liquida y paso a manos de AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia S.A.), creándose así en firme la aviación comercial en Cartagena y en todo el territorio nacional. Además en medio de esta negociación Avianca recibió por parte de la nación la totalidad de la Isla de Manzanillo donde continuaba operando a diferentes destinos domésticos.

Adquirido en su totalidad la Isla de Manzanillo se iniciaría años más tarde un proceso de dotación al aeropuerto de la ciudad con servicios aéreos especiales de 5 Douglas desde y para Cartagena⁵⁷; además se daría comienzo a la ampliación del terminal aéreo, así se informa:

⁵⁶AHC, *El Fígaro*, Cartagena, 29 de Septiembre de 1939 en Aeródromo de Cartagena. Inauguración 1 de octubre.

⁵⁷AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 18 de Noviembre de 1944 en Más servicios de Douglas para Cartagena.

Se ha revelado que los trabajos de ampliación del aeropuerto de Manzanillo que se iniciaran el día 11 de noviembre, serán luego adelantados con gran actividad y prontitud a fin de que tanto el moderno edificio del aeropuerto como las nuevas pistas, etc. Se encuentren con el gran hotel Caribe en el mes de marzo del año entrante⁵⁸.

Entonces, notamos como el aeropuerto empezaba a adquirir cierto prestigio y reconocimiento en sus nuevas etapas que le darían un carácter más moderno al terminal y que además dinamizarían los vuelos a otras ciudades del país, es decir se prestaría un mejor servicio aéreo en Cartagena, de hecho la prueba está en que si miramos la prensa de estos periodos observamos que el registro de vuelos de salida y llegada de la ciudad se hace de manera constante y muy superior a la de años anteriores a su ampliación, así lo muestran las noticias y en el siguiente cuadro podemos analizarlo:

⁵⁸ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 6 de Octubre de 1944 en La ampliación del aeropuerto.

VUELOS DE SALIDA	VUELOS DE LLEGADA
En uno de los aviones de la AVIANCA ha salido con destino para Montería el distinguido caballero Mr. St. Clair Bamgartner. Gerente del terminal marítimo de esta ciudad. ⁵⁹	En uno de los aviones de la AVIANCA han llegado a la ciudad procedente de Barranquilla los señores José N. Vergel, Daniel Vergel, doña Petra de Vergel y el niño Carlos Vergel.
Con rumbo para la capital de la república parte en el día de hoy en uno de los aviones de la Avianca el señor don Eduardo Duque	Con procedencia de Montería han llegado a la ciudad por la vía aérea el señor don Rafael Mendoza, acompañado del pequeño Fernando Mendoza.
Por la vía aérea partió hace algunos días para Medellín tras una larga temporada de placer entre nosotros la señorita doña Lola Lotero.	En uno de los aviones de la Avianca han llegado procedentes de Antioquia el señor don Antonio Gómez Gallo y el niño Gómez Jaramillo.

El cuadro anterior nos ilustra un poco la movilización de salida y entrada de los aviones de la Avianca en la ciudad de Cartagena y así como estos hay muchos más que prueban el momento trascendental por el que atravesaba el terminal aéreo en la isla de Manzanillo.

⁵⁹AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 24 de Agosto de 1944 en Salidas y Llegada de vuelos en Cartagena.

Pero no solo esto es la prueba de que la aviación en la ciudad cruzaba definitivamente, después de tantos años de fracasos, por un buen momento, pues a las estaciones de la Avianca en todo el territorio nacional se les doto de un equipo de radio que les permitía mantener un intenso servicio de 24 horas diarias en cuanto a las reservas de los pasajeros, vigilancia de los aviones en vuelo e informes meteorológicos; además se busco que la preparación de los trabajadores de esta compañía estuviera a la altura de los tiempos, por tanto, el entrenamiento del personal fue intenso desde la iniciación de la AVIANCA en 1940 y ello permitió que el Sistema Aéreo Nacional fuera una verdadera UNIVERSIDAD en cuyo cinco escuelas, las de tráfico, operaciones, meteorología, mecánica y radio-comunicaciones, se está preparando técnicamente el personal”⁶⁰.

Lo anterior nos permite deducir que a través de estos medios, se impulsaba de forma contundente la aviación comercial en la ciudad y en todo el territorio colombiano donde operaba la AVIANCA, es decir que esta compañía preparaba así el futuro desarrollo del progreso para la aviación muy a pesar de que en el mundo se libraba la segunda Guerra Mundial⁶¹.

En este sentido es innegable el gran momento por el que atravesaba la ciudad en cuanto a la aviación como medio transporte y que además nos hace pensar que esta empresa en la

⁶⁰ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 19 de Septiembre de 1944 en Aerovías Nacionales de Colombia (AVIANCA).

⁶¹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 5 de Diciembre de 1944 en La Avianca celebra hoy sus bodas de plata. Veinticinco años de labores ininterrumpidas por el progreso de las comunicaciones aéreas en Colombia, “La guerra influye”.

ciudad significo uno de los transportes mas adquisitivos, puesto que le dio status en lo que tiene que ver con el progreso y desarrollo, dándole un carácter más moderno.

Ahora no siempre fueron buenas noticias, pues como cualquier otra compañía, la AVIANCA atravesó por un momento de crisis nacional debido a ciertos conflictos internos en cuanto a sus pilotos y los respectivos sueldos de estos, esta situación tuvo repercusiones externas que llevo a la compañía a la suspensión de los vuelos porque los pilotos se negaron a continuar sus debidas actividades hasta no llegar a un convenio con los altos órganos de la Avianca, así quedo registrado dichos inconvenientes:

La circunstancia de ser la Avianca una de las empresas de transportes más importantes con que cuenta el país para el desarrollo de su vida económica, le da particular gravedad al problemas que se ha planteado en su organización con la renuncia colectiva presentada por empleados a su servicio, renuncia que, por las características que ofrece tiene todo el valor de una huelga en un organismo de servicio público⁶².

Ante esta circunstancia que ponía en aprieto la actividad aérea en varias estaciones del país, entre esta Cartagena, a la Compañía no le quedo remedio que:

Hemos estudiado con el mejor espíritu no solo las informaciones suministradas por la directiva de la Avianca, sino las declaraciones que en

⁶² AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 27 de Octubre de 1944 en El conflicto de la AVIANCA.

nombre de sus compañeros han hecho dos distinguidos pilotos de la compañía, cuyas exposiciones resumen lo que pudiéramos considerar el fundamento de su actitud⁶³.

Esta huelga se presentó por varias semanas en donde finalmente, después de haber llegado a un acuerdo las directivas y el cuerpo de pilotos de la compañía restablecieron a media la prestación del servicio en varias estaciones donde operaba Avianca, el terminal aéreo de Manzanillo en Cartagena estuvo entre las tantas:

Es inminente la reanudación parcial de los servicios de la Avianca mañana. Se ha revelado que los aviadores norteamericanos consultaron con la embajada la actitud que deberían asumir ante el escándalo perentorio del gobierno para reanudar actividades, contestándoles la embajada que obedecieran la orden del presidente López. Se considera que las primeras líneas que reanudaran servicio serán Cali, Medellín y la Costa Atlántica⁶⁴.

Si, bien se observa que la reanudación solo fue de manera parcial para varias estaciones de Avianca en el país, meses más tarde se restablecería de manera total en todos sus terminales

⁶³ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 27 de Octubre de 1944 en El conflicto de la AVIANCA.

⁶⁴ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 17 de Noviembre de 1944 en Reanuda servicio hoy la Avianca – la reanudación no es total – la actitud de los pilotos estadounidenses.

aéreos, incluyendo el de Cartagena, es mas prueba de su normal retorno lo podemos notar cuando en el mes de diciembre se da el recibimiento del presidente electo y su comitiva,

Todas las fuerzas vivas de la ciudad han invitado por numerosos carteles a dar la bienvenida al ilustre mandatario en el aeropuerto de Manzanillo, y al efecto han sido contratados los servicios de numerosos buses de la urbe para que todo el pueblo pueda trasladarse fácilmente al aeródromo a dar la bienvenida al señor presidente, a su esposa y demás componentes de su comitiva⁶⁵ .

Esto nos muestra el gran prestigio del que gozaba el terminal aéreo de Manzanillo en la ciudad, dicho prestigio siguió siendo igual por el simple hecho de que era la única empresa que brindaba este servicio aéreo a la ciudad, es decir que Avianca era la única compañía que maniobraba desde este aeródromo y también en la ciudad, pero solo fue hasta 1946, cuando se empezó a concretar un proyecto encaminado a la construcción de un nuevo terminal aéreo por una nueva compañía.

⁶⁵ en AHC, *El Fígaro*, Cartagena, 6 de Diciembre de 1946 en El recibimiento en Manzanillo.

1.4. El sitio de Crespo: el nuevo aeródromo moderno de Cartagena en el periodo de 1946.



La construcción de un nuevo terminal aéreo en la ciudad significaba un progreso de mayor magnitud para Cartagena y que además competía de manera directa con el que ya se encontraba en Manzanillo, en este orden de ideas observamos entonces que este nuevo aeródromo sería de más capacidad y mucho más moderno que el de Manzanillo.

Los inicios de la edificación de este aeropuerto empezaron desde 1943 en el sitio denominado “Crespo” que estaba localizado a cinco kilómetros de la famosa Torre del Reloj, en la ruta que conducía al balneario de Marbella, entre el Cerro de la Popa y la

Ciénaga de Tesca. El nuevo aeródromo sería el más lindo del país y contaría con dos pistas, una de mil setecientos metros y otra de novecientos ochenta metros por sesenta de ancho.

Preliminar a la inauguración de este terminal aéreo se dio en medio de un gran jolgorio el recibimiento de un avión internacional que aterrizaría en esta nueva estación aérea, este acontecimiento fue registrado por la prensa de la época de la siguiente manera:

Con positivo placer registramos la noticia de que hoy a las diez de la mañana llegara por primera vez a esta ciudad una nave aérea internacional la que arribara al moderno aeródromo de la TACA, en el barrio de Crespo, uno de los mejores con que cuenta la citada empresa en todo el país y en otras naciones, para demorarse unas 2 horas mientras se provee de combustible y continua su viaje hasta Costa Rica.

El avión es un Yvaza de bandera venezolana y este hecho constituye un gran acontecimiento que debe ser motivo de satisfacción para todos los cartageneros, pues el puerto de la ciudad adquiere la fisonomía de internacional en las rutas aéreas, con lo que hemos dado un paso definitivo de progreso gracias a la compañía Taca que hará de Cartagena uno de sus principales centros administrativos para toda Colombia⁶⁶.

⁶⁶ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 19 de Octubre de 1946 en Cartagena, puerto internacional aéreo.

En medio de este antecedente inaugural, que traía consigo optimismo y más progreso para la ciudad, también empezó a funcionar la estación de radio, la cual fue probada con Bogotá y Quito que eran las más potentes. Este suceso se llevo a cabo por una cortesía de los gerentes de la empresa, donde numerosas personalidades asistieron al acto del aterrizaje de la primera máquina que en vuelo internacional llegaba a la ciudad⁶⁷.

Con esto también se ponía al lente del público la real intención de esta compañía de extender sus zonas aéreas no solo el Lima, sino en varios países, donde completaría una extensa red de vuelos internacionales,

En efecto líneas aéreas Taca de Colombia ha extendido ya sus alas por Colombia, Ecuador, Venezuela, Costa Rica y el Perú y dentro de muy pocos días pondrán en servicio el magnífico aeropuerto de Crespo, dándole a Cartagena todas las facilidades para aprovechar las garantías que ofrece la Taca a sus pasajeros y al comercio en general⁶⁸.

Después de este pre lanzamiento llegaría como tal la inauguración del aeródromo de Crespo en Cartagena, dicho acontecimiento en momentos previos se registró en la prensa así:

Para las doce meridiano de hoy está anunciado la inauguración del aeródromo de la poderosa compañía aérea Taca, la cual ha construido una

⁶⁷ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 19 de Octubre de 1946 en Cartagena, puerto internacional aéreo.

⁶⁸ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena 18 de Octubre de 1946 en Las alas de la TACA.

pista gigante en los alrededores del barrio de Crespo. A este acto de gran trascendencia para el progreso de la ciudad vendrán en el primer Douglas de la empresa, prestantes elementos tanto civiles como militares de la capital de la república que han sido invitados de manera especial, dentro de las personalidades de la ciudad que han sido invitados para asistir a la inauguración figuran, entre otras, su señoría ilustrísima monseñor José Ignacio López Umaña, el gobernador del departamento Pupo Villa, los señores secretarios del despacho, el alcalde mayor de la ciudad, elementos de la prensa local y extranjera, y las distintas capas sociales⁶⁹

Es decir que solo el viernes 1 de noviembre Taca inauguro el aeropuerto “que había construido en Cartagena e iniciara servicio regular entre la ciudad heroica y el interior del país, conectándola así mismo con su red de vuelos internacionales directos a Miami, Kingston, Habana, Panamá, Chile y Buenos Aires”⁷⁰, ello nos muestra que el aeropuerto se inauguro con gran pompa en el campo aéreo de Crespo, hoy Rafael Núñez, por parte de la compañía colombiana TACA, que tenía como fin recibir aeronaves de mayor envergadura; además en esa época la demanda del turismo exigía que Cartagena tuviera un aeródromo mejor dotado⁷¹ que contribuyera grandemente a su progreso.

⁶⁹ AHC, *El Fígaro*, Cartagena, 1 de Noviembre de 1946 en Solemnemente será inaugurado hoy el aeródromo de la TACA en la ciudad.

⁷⁰ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 31 de Octubre de 1946 en Inauguración.

⁷¹ Raúl Porto Cabrales, *Cartagena de Indias, Historia...* Óp. Cit. P. 117.

La noticia de la inauguración del gran aeropuerto de Crespo causó revuelo en otras ciudades del país, tales como Barranquilla, donde nos encontramos con que:

El público barranquillero ha recibido con beneplácito las noticias que trajo la “DIACOS” sobre la inauguración del moderno aeródromo de la prestigiosa empresa de navegación aérea TACA y sobre la libertad de aterrizaje de aviones de otras compañías. Se comenta que ese gesto de la TACA pone de relieve el espíritu eminentemente democrático de director y gerente de dicha compañía⁷².

Lo antepuesto nos muestra que la inauguración inició con pie derecho y más por el hecho de cómo vimos en la cita, la TACA concedió permisos a otras aerolíneas de aterrizar en su aeródromo, tal fue el caso de la compañía de transportes aéreos Viarco, la cual “inauguro de manera solemne sus vuelos con esta ciudad en el magnífico aeropuerto de Crespo, acto al cual asistieron numerosas personalidades del interior de la república y las altas autoridades civiles, militares y eclesiásticas de la ciudad”⁷³.

Pero las buenas noticias, los progresos y la alianza de Taca con Viarco no terminan allí, puesto que para esa época se celebraba en Cartagena y en otras ciudades de la Costa los V

⁷² AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 3 de Noviembre de 1946 en Sensación una noticia de “DIACOS”.

⁷³ AHC, *El Fígaro*, Cartagena, 5 de Noviembre de 1946 en Por la Viarco se inauguran hoy sus vuelos diarios con Cartagena.

Juegos Centroamericanos y del Caribe, donde se puede deslumbrar aun más el buen momento con que inicio el aeródromo en Crespo, así se puede observar:

La venida de las dos nuevas compañías aéreas, Taca y Viarco, están ya rindiendo sus frutos para la ciudad, y prueba de ello es la venida ayer de veinte y seis pasajeros en un avión procedente de la capital de la república, entre quienes se encontraban el doctor Ricardo Hinestroza Daza, magistrado de la corte amigo de Cartagena que siempre viene a pasar sus vacaciones entre nosotros⁷⁴.

Con esto distinguimos como Cartagena recibía los beneficios de las dos nuevas compañías aéreas, en recompensa a su buena labor “la secretaría de obras públicas del departamento acometió la construcción de la carretera que partiendo del balneario de Marbella terminara en el moderno aeródromo de Taca en el barrio de Crespo”⁷⁵. Es decir que la intención de esta carretera era que el desplazamiento hacia el aeropuerto fuera cómodo.

Sin duda alguna el aeródromo de Crespo recibía respuesta de las altas esferas por su buena labor en Cartagena, lo que ponía en evidencia los buenos resultados por las compañías Taca y Viarco en el terminal aéreo de la ciudad⁷⁶.

⁷⁴AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 9 de Noviembre de 1946 en Ayer llego a la ciudad un avión de la Viarco.

⁷⁵AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 10 de Noviembre de 1946 en Dentro de pocos días se iniciara la construcción de la carretera a la TACA.

⁷⁶AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 10 de Noviembre de 1946 en Dentro de pocos días se iniciara la construcción de la carretera a la TACA.

Más tarde se uniría a esta sana competencia la empresa aérea de transportes LANSA, la cual en los registros de la prensa aparece con intenciones de construir en primera medida un aeródromo con características modernas en el municipio de San Estanislao (Arenal)⁷⁷. En segunda medida se observa el propósito de construir otro en Sincelejo, pues “la empresa de navegación aérea Lansa acababa de adquirir a solo dos kilómetros de esta ciudad y en la carretera a Sampues, un lote de terreno destinado a la construcción de un moderno campo de aterrizaje”⁷⁸.

Por último aparece en noviembre de 1946 operando desde el terminal aéreo de Crespo donde ya maniobraban Taca y Viarco como hemos visto, sus operaciones allí inician en medio de los quintos Juegos Centroamericanos que hemos mencionado con anterioridad, donde Lansa y Taca se ofrecen a prestar sus servicios para transportar a Cartagena los peloteros de las justas, es decir que ambas empresas aéreas se brindaron espontáneamente “poner a disposición de la gobernación de Bolívar un avión de veinte y ocho pasajeros para llevar deportistas a Cartagena, al finalizar los quintos Juegos Centroamericanos”⁷⁹; para ello se necesitaba que Lansa concediera permiso a Taca de aterrizar en sus pistas, donde finalmente la primera de estas concede permiso para aterrizar en el aeródromo de esa

⁷⁷ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 20 de Octubre de 1946 en La Lansa construirá un aeródromo en San Estanislao.

⁷⁸ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 30 de Octubre de 1946 en “LANSA” construirá aeródromo en Sincelejo.

⁷⁹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 19 de Diciembre de 1946 en Dos empresas aéreas se ofrecen para traer a la ciudad nuestros peloteros.

compañía en Barranquilla”⁸⁰; pero con la condición de que estos también le otorgaran permiso para que Lansa aterrizara en el aeródromo de Crespo ya que ambas compañías se habían dividido el personal a transportar.

En este sentido podemos analizar todo el revuelo que causó los quintos Juegos Centroamericanos del Caribe y el trabajo en equipo de las compañías aéreas Taca y Lansa, de hecho era tanto el alboroto que estos sucesos fueron objetos de broma en los periódicos de la época, así se puede observar:

Como será el furor de juego que existe en Barranquilla, que antes de anoche dizque tres aviones aprovechando el descanso salieron al campo y se pusieron a jugar al billar. Uno era de la Avianca, el otro de la Lansa y el tercero de la Taca.

El juez era Avianca, y como se demorara el primero en jugar le dijo:

Bueno, Taca, y el otro le contesto: LANSAL⁸¹

Todo ello permitió que las compañías Taca, Lansa, incluso Viarco se posesionaran dentro de la ciudad, sin dejar de lado a Avianca que aun operaba en Cartagena en su aeródromo de Manzanillo, es decir que se presentaba en la ciudad la existencia de dos aeropuertos: el de manzanillo en la isla de su mismo nombre de propiedad de Avianca y el otro en Crespo en

⁸⁰ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 22 de Diciembre de 1946 en El gobernador responde a otro ofrecimiento de la TACA.

⁸¹ AHC, *Diario de la Costa*, Cartagena, 22 de Diciembre de 1946 en Quintos Juegos Centroamericanos.

el barrio de su misma denominación, de propiedad privada y usado por la compañía Taca, que más tarde lo obtendría Lansa, debido a que la primera de estas tuvo que suspender operaciones en abril de 1947, esta situación hizo que sus planes se vieran truncados, entonces el aeropuerto de Crespo pasó a manos de la compañía LANSA, que ya operaba a este terminal desde noviembre de 1946.

Esta compañía hizo famoso el aeródromo de Crespo cuando durante las festividades novembrinas y el Reinado Nacional de la Belleza, recibía los famosos “vuelos reales” para transportar a las candidatas y sus comitivas, los cuales fueron cubiertos con gran despliegue por los principales medios de comunicación del país⁸².

En este orden de ideas, LANSA fue la principal línea aérea que operó en este aeropuerto y mientras estuvo al frente el flujo pasajero iba en crecimiento, es decir la salida y llegada de clientes de la compañía aumento considerablemente. Luego en 1952 Lansa le vendió a Avianca convirtiéndose finalmente en una subsidiaria de esta. En Octubre de 1954 al completarse la fusión de las dos empresas, Avianca adquirió uno de los activos más preciados de LANSA, como lo era el aeropuerto de Crespo. Inmediatamente Avianca cerró su antiguo aeropuerto de Manzanillo y pasó a operar desde las instalaciones de Crespo.

⁸² Jaime Escobar Corradine “Cartagena - Rafael Núñez (SKCG / CTG)” //www.aviacol.net/aviación-civil/aeropuertos colombianos/Cartagena-Rafael-Núñez-skcg-ctg. html. 18 de Diciembre de 2012.

Habiendo obtenido Avianca el aeropuerto de Crespo, el gerente de Lansa, el señor Sabas Pretelt Martínez, fue designado para ocupar la posición directiva de vicepresidente – asistente de Avianca”⁸³, mas adelante este aeropuerto con Avianca al frente adquiriría mucho mas reconocimiento en la ciudad y en el resto del país, a lo que se sumaba el origen de la nueva línea aérea del Caribe, con perfil internacional que se establecería en Cartagena, dándole a este terminal aéreo un carácter más moderno, en el cual el progreso sería mucho más notorio.



La inauguración de esta línea de vuelos internacionales con aviones tetramotores de marca DC4, se inicio en medio de altos funcionarios del gobierno nacional, entre quienes

⁸³ A.P.U, *El Universal*, Cartagena, 17 de Enero de 1954 en Nuevo vicepresidente de Avianca fue nombrado don Sabas Pretelt M.

figuraban el ministro de comunicaciones, coronel Agudelo, el director de la aeronáutica civil, coronel teniente, el director de la FAC, coronel Powell y otros funcionarios civiles y militares⁸⁴. La apertura de vuelos internacionales se produciría con la llegada de un avión con pasajeros procedente de Bogotá y luego se dirigirían al exterior; el itinerario establecido iniciaría en la ciudad capital y tendrán como puntos de escalas Cartagena, Kingston, Miami y Nueva York.

Este acontecimiento produjo mucho entusiasmo en la ciudadanía, “especialmente en quienes acostumbran hacer estos viajes, las oficinas de Avianca de Cartagena reciben cada día numerosas solicitudes de reservas de pasajes, por lo que puede deducirse que el servicio constituirá un gran éxito desde sus comienzos”⁸⁵

De esta manera quedaba establecida esta nueva línea aérea que produjo una gran felicidad en la ciudad, las semanas posteriores a la inauguración fueron muy exitosas y en medio de un viaje que se pensaba realizar hacia Estados Unidos se muestra el interés de la gente en usar este servicio en la nueva aerolínea, en donde, “hasta ayer, 6 personas habían reservado puesto en el avión para viajar a Nueva York. Entre ellos se encuentran don Antonio Lequerica, su señora esposa y dos hijas y otros dos que proceden del interior del

⁸⁴ A.P.U, *El Universal*, Cartagena, 5 de Febrero de 1954 en Dentro de la red aérea internacional va a quedar Cartagena desde hoy.

⁸⁵ A.P.U, *El Universal*, Cartagena, 28 de Enero de 1954 en Con actos especiales va a ser inaugurada la línea del Caribe.

departamento”⁸⁶. Con todo este acontecimiento quedaba comprobado que esto marcaba otro paso de progreso para la ciudad y para quienes hacían posible todo esta situación.

Más adelante, el medio de un sin número de éxitos, en el año de 1956 el aeropuerto de Crespo fue adquirido por el Estado, junto con la totalidad de los aeropuertos de Avianca y pasó a ser parte integral de la Empresa Colombiana de Aeródromos ECA. “Pasando posteriormente a cargo del departamento administrativo de aeronáutica civil (DAAC) en 1968. De la mano de esta entidad el aeropuerto adquirió más status y prestigio, dando como resultado el crecimiento del tráfico de pasajeros a la ciudad de Cartagena lo cual iba de la mano del crecimiento del flujo turístico.

En 1986, el aeropuerto de Crespo recibió su nuevo nombre, el de “Rafael Núñez” para conmemorar el centenario de la Constitución de la República de Colombia, escrita y firmada por el ilustre cartagenero, que ocupó la presidencia del país en tres oportunidades y además fue el responsable de componer la letra del Himno Nacional.

Actualmente el aeropuerto Rafael Núñez es propiedad del fondo aeronáutico nacional, y es administrado por una empresa privada la cual obtuvo una concesión por parte del gobierno”⁸⁷.

⁸⁶ A.P.U, *El Universal*, Cartagena, 5 de Febrero de 1954 en Dentro de la red aérea internacional va a quedar Cartagena desde hoy.

⁸⁷ Augusto de Pombo Pareja, *Trazados urbanos en Hispanoamérica, Cartagena de Indias*, Cartagena, división de procesos de la secretaria general del ICFES ed., 1999. P. 90.

Conclusiones

De la lectura del presente artículo más que concluir, deseo hacer varias reflexiones, primero que la aviación en Cartagena fue un proceso gradual, en donde sus inicios, si bien se fracasó, como fue el caso de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea en el sitio de Bocagrande, estas circunstancias sirvieron para que la aviación cartagenera siguiera adelante y se proyectara de mejor manera de cara al futuro, las empresas que continuaron después de la primera (Compañía de Navegación Aérea) en los sitios de Manzanillo y Crespo, llevaron al desarrollo de esta como tal y fueron empresas como SCADTA, que retomó el gran trabajo hecho por la primera, luego AVIANCA que ha sido de cierta manera la insignia de mayor tiempo en el país, sin dejar de lado VIARCO; LANSÁ con menos peso que las anteriores, pero de gran contribución, quienes le dieron el impulso y el progreso más grande a la navegación aérea en la ciudad; por tanto la convirtieron en un hito, en un transporte seguro y con un gran flujo de clientes en todo el territorio colombiano, especialmente en ciudades como Cartagena, además a partir de esta situación se pudo desarrollar la aviación comercial como tal, entrando Cartagena a la vanguardia de los países europeos, que la ubicaba en un sitio bastante privilegiado.

En segunda instancia mirar como los diferentes terminales aéreos en la ciudad permitieron la construcción de la ciudad a partir de elementos modernizadores que la llevaron a estar a la altura de los grandes aeródromos europeos, asimismo la edificación de los diferentes

aeródromos contribuyeron de una u otra manera a subsanar las necesidades de transporte fluvial y terrestre en la ciudad que por lo demás podríamos decir que fueron bastante precario en el periodo en estudio de este artículo, sin desconocer que tuvo sus buenos momentos.

En este sentido Cartagena fue adquiriendo un carácter mucho más urbano, moderno y turístico, gracias a su aeródromo, permitiendo por lo tanto su desarrollo económico, sumado además por su ubicación estratégica en el mar Caribe, lo que hacía que contara con hermosas playas, atrayendo un flujo de visitantes, lo que contribuía aún más al despliegue económico de la ciudad.

De esta manera vemos como todos los elementos anteriores le fueron dando molde, prestigio e importancia a la ciudad, no se puede repudiar que desde 1919 y antes de esa fecha la aviación en Colombia y principalmente en ciudades como Cartagena se fue convirtiendo en uno de los medios de transportes más utilizados, más convencionales y sobre todo de mayor seguridad a la hora de viajar. Hoy por hoy gracias a los esfuerzos y luchas que tuvieron los primeros padres de la aviación se puede decir que esta se ubica entre los mejores transportes del mundo.

En tercera instancia no se puede desconocer tampoco la importancia de cada uno de los aparatos que se utilizaron en este proceso, si bien los primeros traídos por la Compañía de Navegación Aérea de origen francés, tuvieron bastantes percances, eso contribuyó de gran manera a la mejoría de los aparatos con el pasar de los años, los cuales se fueron

perfeccionando y con ello evitando el riesgo de tantos accidentes y todo a compañías como Avianca, Lansa y Viarco, entre otras.

Por último debo decir que si bien los trabajos historiográficos en Cartagena se concentran en su mayoría en los periodos precolombino, colonial, independentista y republicano, estudiados desde diferentes enfoques, hay que reconocer que con el establecimiento de la Nueva Historia entraron a jugar otros factores de importancia para la reconstrucción del pasado y en este caso podemos mencionar que este trabajo se constituye en una obra que contribuye al rescate de la historia del transporte aéreo en Cartagena, además enriquece la historiografía sobre esta ciudad, por tal razón hago un llamado a que se siga hurgando en los anaqueles de la historia Cartagenera y sobre todo si tienen que ver con temáticas tan interesantes como la tratada en este artículo.

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS:

PRENSA COMERCIAL:

A.H.C. Diario de la Costa: 1919-1946

A.H.C El Porvenir: 1919-1920.

A.H.C. El Fígaro: 1939-1940.

A.P.U. El Universal: 1948-1954

FUENTES SECUNDARIAS:

Caballero Calderan, Eduardo, *Andian National Corporation, en Cartagena 1928*. El Transporte.

Coronel José Ignacio Forero F, *Historia de la aviación en Colombia*, Bogotá, Aedita ed., 1964.

Cruz Santos, Abel, *Por caminos de mar, tierra y aire – Evolución del transporte en Colombia*, Bogotá, Italcraf ed., 1990.

Andrés H. Pájaro Peñaranda
Historia del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena 1919-1946: Su génesis y Desarrollo

Escobar Corradine, Jaime “Cartagena - Rafael Núñez (SKCG / CTG)” //www.aviacol.net/aviación-civil/aeropuertos colombianos/Cartagena-Rafael-Núñez-skcg-ctg. html. 18 de Diciembre de 2012.

Echevarría, Guillermo, *De la mula al avión: Compañía Colombiana de Navegación Aérea*, Medellín, servigraficos ed., 1988.

De Pombo Pareja Augusto, *Trazados urbanos en Hispanoamérica, Cartagena de Indias*, Cartagena, división de procesos de la secretaria general del ICFES ed., 1999.

Lemaitre Eduardo, *Historia General de Cartagena, Tomo IV la república*. Bogotá, Canal Ramírez Antares ed., 1983.

Navarrete, Álvaro “Cartagena - Rafael Núñez (SKCG / CTG)” //Aeronáutica Civil- Aeropuerto Rafael Núñez//. 18 de Diciembre de 2012.

Porto Cabrales Raúl, *Cartagena de Indias, Historia de un patrimonio*, Cartagena, Publicación y Promoción de Autores Cartageneros ed., 2007.

Samudio Trallero, Alberto. “El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga, Bocagrande”, en: *Serie de estudios sobre la Costa Caribe*, Departamento de Investigaciones ed., Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional Caribe. Cartagena, 1999.

Triana, Henry Estefenn. *Gran diccionario Enciclopédico Universal*, Printer colombiana Ltda. ed., Bogotá. 1987. P. 129.

Vilora de la Hoz Joaquín, *Historia del Banco de la República en Cartagena 1923-2005: Fomento productivo, proyectos culturales y estudios económicos*, Banco de República ed., Cartagena, 2005.