

La Compañía Colombiana de Navegación Aérea, 1919-1921. Una aventura empresarial pionera en Suramérica

Karim León Vargas*

**–Introducción. –I. El inicio de la aviación comercial en Colombia.
–Conclusiones. –Fuentes y bibliografía.**

Primera versión recibida en mayo de 2007; versión final aceptada en febrero de 2008

Introducción

Cerca de la localidad de Kitty Hawk, Carolina del Norte, Estados Unidos, los hermanos Wilbur y Orville Wright abandonaron la construcción de bicicletas e inventaron el primer aparato Flyer I, con el cual lograron realizar el primer vuelo a nivel mundial el 17 de diciembre de 1903. En América Latina, las primeras demostraciones aéreas empezaron durante las dos primeras décadas del siglo XX. México fue el primer país de América Latina en presenciar el nuevo invento que tuvo lugar el 8 de enero de 1910, en las afueras de Ciudad de México. La aviación demostró que la topografía de muchos países latinoamericanos, no era un impedimento para su desarrollo y, así, pilotos italianos, franceses, norteamericanos y suramericanos, que habían estudiado dicho oficio en Europa y Estados Unidos, fueron los encargados de presentar en América Latina los prodigios de la aviación. Países como México, Argentina, Chile, Perú y por

* Karim León Vargas: Historiadora, Universidad de Antioquia. Dirección electrónica: karimleonv@gmail.com. Dirección postal: calle 12A # 30-185, Medellín, Colombia. Este artículo se deriva de la monografía de pregrado para optar al título de historiadora “Un vuelo al pasado: empresas, Estado y vida cotidiana en los inicios de la aviación en Colombia, 1911-1950”, aprobado en julio de 2007 por el Departamento de Historia de la Universidad de Antioquia. La investigación fue auspiciada por la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Antioquia a través del “Fondo para Apoyar los Trabajos de Grado en los Programas de Pregrado”, del Comité para el Desarrollo de la Investigación. Expreso mi gratitud a Margarita Echavarría de Uribe por su autorización para citar documentos inéditos de su archivo particular, de igual forma a la profesora Patricia Londoño Vega por sus comentarios y al profesor Jorge Pérez Restrepo por su lectura y observaciones al presente escrito.

supuesto Colombia, presenciaron antes de la I Guerra Mundial las ventajas que ofrecería la aviación para su desarrollo económico en décadas posteriores. Estas exhibiciones tuvieron un cariz de espectáculo; pilotos en su mayoría europeos se dedicaron a recorrer el mundo llevando a diferentes países esta atracción. Después de la I Guerra Mundial las demostraciones se encaminaron ya no sólo al espectáculo, tenían el propósito de mostrar el uso que se le podía dar al avión que no fuera el de la guerra.

Colombia, con su quebrada topografía, le dio la bienvenida a este nuevo medio de transporte que permitió superar barreras geográficas en el corto plazo. Desde 1911 hasta 1921, dos pilotos, el estadounidense William Knox Martin y el italiano Ferruccio Guichardi, transportaron pasajeros y correo entre siete ciudades colombianas: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Bogotá, Medellín, Cali, Pasto y varias poblaciones situadas a lo largo del río Magdalena. Como veremos más adelante, a partir de la década de 1920, cuando apenas se comenzaba a fortalecer la aviación comercial a nivel mundial, Colombia dio pasos significativos en este sentido.

La navegación a vapor, el ferrocarril, el automóvil e incluso el tranvía, han sido objeto de diversos estudios que examinan su incidencia en la vida económica y social de Colombia. En contraste, la aviación no ha recibido la misma atención a pesar de su innegable trascendencia.

En este sentido, Adolfo Meisel Roca señala la importancia de examinar la evolución de medios de transporte diferentes de los que ya han recibido mayor atención en el país:

...En el siglo XIX la economía colombiana fue una de las menos dinámicas de América Latina en razón de las dificultades que tuvo para lograr insertarse en la economía mundial con un producto de exportación que la jalona. En 1912, sus exportaciones per cápita sólo superaban a las de dos países de la región, Haití y Honduras. La razón principal para ese resultado fue de orden geográfico: Colombia tiene una de las topografías más abruptas del mundo y sus mejores tierras están ubicadas en sus zonas montañosas, alejadas del mar. Todo ello contribuyó para que hasta comienzos del siglo XX el sistema de transporte colombiano estuviera fundamentado en la navegación fluvial y el transporte terrestre por mulas. Los altísimos costos de transporte llevaron a que durante el período colonial y el siglo XIX Colombia tuviera una débil inserción en la economía mundial. Sólo desde finales del siglo XIX, con las exportaciones de café y la construcción de una red de ferrocarriles, el país empezó a superar el obstáculo que representó su geografía para su crecimiento económico. Por las razones anteriores, para entender la historia de Colombia es muy importante conocer sus sistemas de transportes y cómo han ido cambiando a través del tiempo (Meisel Roca, 2005, p. 27).

El presente artículo apunta a llenar algunos vacíos en este campo. La historia de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, ha llamado la atención tanto

a investigadores profesionales como aficionados; la historiografía conocida hasta la fecha sobre esta compañía está integrada por cerca de una veintena de textos entre artículos de revistas y capítulos de libros. Por razones de síntesis, en el presente artículo no se hará referencia detallada de cada uno de ellos; no obstante, en la nota al pie número uno, están referenciados en su conjunto.¹ En su mayoría los escritos publicados sobre esta compañía reseñan la misma fuente, *De la mula al avión*, memoria escrita por Guillermo Echavarría Misas, gerente y uno de los socios fundadores de dicha empresa. Quedan sin embargo por examinar fuentes que hasta ahora parecen haber sido pasadas por alto, como la prensa de la época y el diario personal de uno de los pilotos franceses al servicio de esta compañía. Veamos a continuación cuáles fueron los posibles factores que contribuyeron para que a finales de 1910 se fundara en Antioquia la primera empresa de aviación en Suramérica.

Los primeros años del siglo XX fueron especialmente activos en la creación de nuevas empresas en Antioquia. Como lo señala Gabriel Poveda Ramos, la disponibilidad de ahorros en manos de comerciantes y mineros que querían diversificar sus inversiones, la acumulación de oro que se había producido en el departamento, la aptitud y la iniciativa empresarial presentes en los mismos

¹ Este grupo de escritos reseñan la fundación en 1919 de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, su funcionamiento y fracaso hacia 1921, estos se encuentran agrupados por fecha de publicación como sigue: René Bazin, “La aviación en Colombia”, Progreso, No. 31, Medellín, enero de 1960, pp. 18-19; Anónimo, Libro de oro de Medellín: en el tricentenario de su erección en Villa, 1675- 2 de noviembre-1975, Medellín, Tipografía Bedout, 1975, pp. 194; Sociedad de Mejoras Públicas, Medellín ciudad tricentenaria 1675-1975: Pasado, presente y futuro, Medellín, Librería Bedout, 1975, pp. 398 p.; Iván Rodrigo García Palacios, “Compañía Colombiana de Navegación Aérea”, El Colombiano, Medellín, septiembre 24 de 1979, pp.15a. “Correo aéreo y sorpresa en Medellín”, El Colombiano, Medellín, septiembre 26 de 1979, pp. 15a.; Francisco Restrepo Gallego, “Pasado, presente y futuro de la aviación”, Revista Universidad EAFIT, Medellín, 1983, pp. 75-78.; Víctor Manuel Patiño, “Transportes aéreos. Vías, transportes, comunicaciones”, Vol. III, Historia de la cultura material en la América equinoccial, Bogotá, Biblioteca Científica de la Presidencia de la República, 1984, pp. 339-342.; Héctor Mejía Restrepo, Don Gonzalo Mejía: 50 años de Antioquia, Bogotá, El Sello Editores, 1984, 354 p.; Ángela Pérez, “Pavor al tedio”, Boletín Cultural y Bibliográfico, Vol. 21, N° 2, Bogotá, 1984, pp. 108-110.; Manuel Restrepo Yusti, “Echao pa'lante. Gonzalo Mejía: 50 años de Antioquia”, reseña del libro de Héctor Mejía Restrepo, Boletín Cultural y Bibliográfico, vol. 21, N° 2, Bogotá, 1984, pp. 107-108; Gustavo Arias de Greiff, Otro cóndor sobre los Andes: Historia de la navegación aérea en Colombia, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1999, pp. 223; Rodrigo de J. García Estrada, Cien años haciendo ciudad, Medellín, Sociedad de Mejoras Publicas, 1999, pp. 331; Hernán Javier Giraldo Vergara, Aeropuerto Olaya Herrera: 70 años de historia, Medellín, Copy Net Comunicación Integral, 2002, pp. 224; Jorge Iván Correa Vélez, “La trocha al cielo: Pioneros de la aviación comercial en Antioquia”, Tecnología Administrativa, Vol. 15, No. 35, Medellín, enero-junio 2002, pp. 153-155.; Margarita Echavarría de Uribe, “La empresa que abrió los cielos colombianos”, Motor, No. 370, Bogotá, diciembre 10 de 2003, pp. 16, 18, 20; Anónimo, “Un siglo con alas”, Semana, No. 1.118, Bogotá, 6 de octubre de 2003, pp. 94-132; Anónimo, “Colombia al vuelo”, Credencial Historia, No. 187, Bogotá, julio de 2005, pp. 2-14.

grupos que disponían de recursos financieros, son algunos de los factores que permitieron una pequeña pero firme base industrial en Antioquia.

Por último, el desarrollo de la aviación en un tiempo récord, del cual la I Guerra Mundial fue una de sus principales propulsoras, fue otro de los factores que facilitaron el establecimiento de empresas de aviación.

A continuación, un panorama de los inicios, avatares y liquidación de esta compañía, fundada en el país por un grupo de empresarios antioqueños.

I. Inicio de la aviación comercial en Colombia

La primera empresa de aviación comercial en Colombia surgió en Medellín el 16 de septiembre de 1919. Los estatutos fueron redactados durante una reunión en la oficina de Alejandro Echavarría Isaza; por esa época, su hijo, Guillermo Echavarría Misas, recibió de un agente de casas exportadoras francesas, un catálogo de los aviones diseñados y producidos por la casa francesa de Henry Farman, pionero de la aviación, quien construyó aeronaves que fueron utilizadas durante la I Guerra Mundial. Echavarría Misas se interesó por esta novedosa empresa:

Al ojear dicho catálogo sentí gran admiración y entusiasmo al ver algo completamente nuevo para nuestra tierra y que ya despertaba gran interés mundial anunciándose frecuentemente en la prensa los progresos que se hacían y los nuevos records alcanzados en duración y distancia, de los vuelos en Estados Unidos y Europa. Recordé entonces que en el año 1910 cuando trabajaba en Nueva York iba a Long Island, un barrio de la ciudad entonces poco poblado, donde en aparatos muy primitivos, hacían los aficionados ensayos de vuelos casi todos muy cortos y con no pocos fracasos. Eran estos aparatos, biplanos de frágil estructura, de tela y madera; tenían el motor atrás y el aprendiz del piloto iba sentado o acostado adelante y al aire libre. Se podían ver allí todos los días diez o doce aficionados ensayando y a causa de la débil estructura de la maquina se presentaban frecuentes accidentes. Mi admiración era grande por el valor y la tenacidad de estos pioneros (Echavarría Misas, 1982, p. 3).

Guillermo y su padre, junto con un grupo de amigos, todos ellos comerciantes e industriales de Medellín, formaron la Compañía Colombiana de Navegación Aérea. La sociedad se legalizó el 26 de septiembre en la Notaría Primera de la ciudad, ante el notario Zacarías Cock B., según escritura pública No. 2448. Los socios fundadores fueron Pablo Echavarría Misas, administrador de R. Echavarría y Cia., Guillermo Echavarría Misas, administrador de la sociedad comercial Alejandro Echavarría e Hijos, Carlos Mejía, representante de L. Mejía S. y Cia., Pedro Vásquez U., apoderado general de Vásquez Correa y Cia., Pedro Vásquez U. en su propio nombre, Samuel Moreno, socio administrador de E. Moreno e hijos, Julián Vásquez U., Gonzalo Mejía Trujillo, Martín Rodríguez,

Ernesto Arango, Pedro Nel Ospina Vásquez y el médico Gustavo Uribe E. (Notaría Primera, escritura No. 2448, Medellín, septiembre 26 de 1919.) La sociedad quedó dividida en cien acciones de cincuenta pesos así:

Tabla 1. *Socios de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea*

Socios	Nº de acciones
Alejandro Echavarría e Hijos	20
R. Echavarría & Cia.	20
Vásquez Correa & Cia.	20
L. Mejía & Cia.	8
Pedro Vásquez U.	8
Julián Vásquez U.	7
Gonzalo Mejía	6
Martín Rodríguez	3
Ernesto Arango	3
E. Moreno e Hijos	2
Pedro N. Ospina V.	2
Gustavo Uribe E.	1
Total	100

Fuente: elaborada a partir de: Notaría Primera, escritura No. 2448, Medellín, septiembre 26 de 1919.

Guillermo Echavarría Misas, gerente de la compañía, contactó a mediados de octubre del mismo año a la casa Farman, solicitando el envío de aviones, pilotos y mecánicos. El 3 de diciembre de 1919, la nueva compañía firmó un contrato con el gobierno para transportar pasajeros y correo en Colombia. Por parte del gobierno, el presidente Marco Fidel Suárez y el Ministro de Gobierno Luis Cuervo Márquez, otorgaron a la empresa el derecho exclusivo para transportar por vía aérea correo y pasajeros (Echavarría Misas, 1982, p. 4-9.) El 5 de enero de 1920, el vapor Atenas ancló en Barranquilla: a bordo se encontraban dos aviadores veteranos de la I Guerra Mundial, Jacques Jourdanet y René Bazin y dos mecánicos, George Goupil y Eugène Georges, todos ellos enviados por la casa Farman.

Dejamos El Havre el 6 de diciembre de 1919 a bordo del barco La Fayette [...] llegamos a New York el 18 de diciembre, es decir 12 días después [...] Permanecemos una semana en New York y salimos para Colombia a bordo de un barco mixto que hacía el transporte de bananos vía Jamaica y Colón. De paso

visitamos Panamá. Reembarcamos destino Cartagena y llegaríamos en la noche. Al despertar, estábamos en el muelle y nos preparábamos para el desembarque cuando un colombiano vino a presentarse como enviado de la Compañía de Aviación, pidiéndonos seguir nuestro viaje hasta Barranquilla [...] desembarcamos en Puerto Colombia, en la desembocadura del río Magdalena. (Bazin, 1969, p. 127, archivo personal Margarita Echavarría de Uribe, Medellín).

Echavarría Misas se trasladó a Cartagena con el fin de conseguir un terreno apropiado para construir el hangar y armar los cinco aviones que le había comprado a la casa Farman; también arrendó un terreno a la compañía Andian Corporation -empresa que estaba construyendo el oleoducto Barrancabermeja-Mamonal- ubicado en el sector de Bocagrande, en el predio donde hoy queda el Hotel Caribe, el lote comprendía una extensión de 30 metros, suficiente para albergar la enorme aeronave tipo Goliath importada por la compañía, cuyas alas medían 28 metros de envergadura. Los pilotos Jourdanet y Bazin inspeccionaron los terrenos.

Nuestro primer trabajo fue escoger un terreno que se prestará a la creación de un aeródromo, además de dar instrucciones a los interesados para la construcción de un hangar; así llegamos a Cartagena, ciudad que nos estaba asignada como base principal al menos por el momento. Conocimos representantes de la sociedad que nos parecieron muy simpáticos y convinimos, Jourdanet y yo, que el saldría al interior del país para encontrar terrenos propicios para la explotación, y que iría a Medellín, base de la compañía, para discutir un contrato definitivo. (Bazin, 1969, p. 127).

A comienzos de febrero los dos aviones Farman F-40, dotados de motores Renault de 130 caballos de fuerza y capacidad para el piloto y dos ocupantes más, llegaron desarmados en grandes cajas que tuvieron que ser desembarcadas con una grúa. Bazin y los mecánicos Goupil y Georges, armaron el primer Farman bajo las palmas de coco a una temperatura de 40 grados a la sombra, porque el hangar no estaba aún terminado. (Bazin, 1969, p. 127).

El primer vuelo de ensayo fue piloteado por René Bazin y se llevó a cabo el 14 de febrero de 1920 en presencia del alcalde y demás autoridades locales. El arzobispo Pedro Adán Brioschi bendijo el Farman F-40, nombrado “Cartagena”. El vuelo inaugural sobre la ciudad y la bahía llevó a bordo al alcalde, a Tulia Martínez Martelo, la reina del carnaval que se estaba celebrando en esos días, y a Guillermo Echavarría Misas. El periódico El Porvenir reseñó con una edición especial la noticia del primer vuelo:

Por los aires. El progreso en todas sus manifestaciones toca nuestras puertas. [...] Hoy vuela por primera vez una máquina en Cartagena. Nada de particular tendrá esto, sobre la natural novedad urbana, pues otras máquinas 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 pregonará 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 orbe. (El Porvenir, año XLIII, N° 6460, Cartagena, 15 de febrero de 1920).

En Medellín, la noticia del primer vuelo de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea fue divulgada por El Espectador:

La aviación en Colombia es un hecho. Las damas cartageneras son las primeras en elevarse. Don Guillermo Echavarría gerente de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea telegrafía desde Cartagena a su padre don Alejandro con fecha de febrero 16 lo siguiente: 'He realizado dos vuelos con éxito completo, ayer inaugúrese con vuelo sobre ciudad, con señoritas esta sociedad' y a la compañía lo siguiente: 'Inauguramos vuelos ayer. Éxito completo. Aparato fuerte, bonito: motor admirable' Es pues ya un hecho el implantamiento de la aviación en Colombia. (El Espectador, Medellín, febrero 19 de 1920, p. 2).

Los dos primeros Farman F-40 bautizados "Cartagena" y "Santa Marta", cubrieron las rutas Cartagena-Barranquilla-Cartagena. A continuación un aparte de una entrevista telefónica realizada al gerente de la compañía, por el diario El Porvenir:

¿Con qué capital cuenta la Compañía de Navegación Aérea? -Medio millón de pesos oro, en números redondos. ¿Con cuántos aparatos va a principiar su tráfico en el país esa Compañía? -Con tres. El que está armado, otro exactamente igual y uno del tipo Goliat. Los dos primeros tienen capacidad para dos pasajeros y el piloto y desarrollarán una velocidad máxima de ciento diez kilómetros por hora cada uno. Estos aparatos tienen un solo motor con una potencia de 140 H. P. El Goliat es cosa diferente. Este avión está montado sobre dos motores que desarrollan 270 H. P. cada uno, o sean 540 H. P. Tienen comodidad para 14 pasajeros y el piloto, capacidad para 800 kilos de carga y alcanza una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora. Y tanto en este avión como en los dos más pequeños, la seguridad para los pasajeros y para la carga es absoluta, completa. ¿Entre que ciudades van a hacerse los primeros viajes? -Por ahora nos proponemos hacer vuelos entre las ciudades más importantes de este litoral: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, en todas las cuales hemos adquirido ya los campos de aterrizaje y establecido Agencias de la Empresa. Y cuando venga el Goliat podremos ir a todas las principales plazas comerciales del país en más breve término. De aquí a Barranquilla se puede hacer el viaje en menos de una hora, y a Bogotá en ocho a lo sumo. (El Porvenir, año XLIII, N° 6460, Cartagena, febrero 15 de 1920).

La empresa inauguró el primer vuelo entre Cartagena y Barranquilla el 22 de febrero de 1920 con cuatro kilos de correo; como piloto, René Bazin, y como conductor del correo, el gerente de la empresa. Este fue el primer vuelo efectuado entre dos ciudades colombianas. El apoteósico recibimiento por parte de los barranquilleros fue consignado por René Bazin:

El 22 de febrero hice mi primer vuelo de Cartagena a Barranquilla, con el correo y dos pasajeros. Desde el comienzo de nuestra estadía en Colombia, nos dimos cuenta que el material del que estábamos provistos no convenía a la naturaleza del país; la mayor parte del tráfico, presente y futuro, debía hacerse costeando el mar del Caribe, costeando los largos ríos sobre las cuales estaban establecidas ciudades, en su mayoría importantes (Bazin, 1969, p. 128).

Tanto Bazin como los mecánicos estaban inquietos por los aviones que la compañía había importado, estos no eran los más adecuados para las condiciones de vuelo en Colombia. Bazin detalló años más tarde el motivo de su preocupación y, a juicio suyo, por qué la Compañía Colombiana de Navegación Aérea no tuvo el éxito esperado:

Se hubiera necesitado que fuéramos dotados de hidroaviones y personalmente, yo pensaba en el Breguet 14, de estructura metálica, equipado de flotadores en duraluminio y con motor de 300ch, de enfriamiento de agua, él cual había hecho largamente sus pruebas durante la guerra. Desde el punto de vista de nuestra propia seguridad, este género de aparatos ofrecía las mejores garantías, permitiéndonos descender a todas partes; pues sobrevolamos constantemente la selva, en todos los malos encuentros que podíamos tener en caso de falla, sea el mar Caribe infestado de tiburones, sea en fin los ríos y las villas pobladas de caimanes (Bazin, 1969, p. 128).

La Compañía Colombiana de Navegación Aérea organizó varios vuelos deportivos, pues la acogida del público clamaba por nuevas demostraciones. Uno de los primeros pasajeros fue el general Benjamín Herrera, el 3 de marzo él voló de Cartagena a Barranquilla. Días después, el F-40 transportó en la misma ruta a Eduardo de la Espriella y al joven Mario Santo Domingo, los primeros pasajeros con tiquete pagado que volaban de una ciudad a otra en Colombia. En los días siguientes el avión regresó con otros pasajeros y con varios sacos con correo postal. (Echavarría Misas, 1982, p. 12-13).

El Farman F-40 “Santa Marta” cubrió el nuevo trayecto Barranquilla-Santa Marta el 17 de marzo de 1920. De nuevo Bazin fue el piloto y Georges Goupil el mecánico, en esa ocasión transportaron un segundo saco con correo. Desafortunadamente el vuelo tuvo lugar en pleno mes de marzo, época de los vientos alisios, y ante la dificultad de maniobrar el pesado Farman, avión poco resistente, el vuelo se complicó. Bazin describe la peripecia en su diario:

[...] los vientos alisios que, en estos países soplan de este a oeste, y que algunas veces son tan fuertes que frecuentemente ocurre en ciertas horas, arrancan las plantaciones de banano y derriban las chozas de paja. Aquel día, los vientos eran fuertes y nosotros los teníamos en contra toda vez que hacíamos rumbo al este y nuestra pobre ‘jaula de gallinas’ Farman, era sacudida de terrible manera (Bazin, inédito, p. 13, archivo personal Margarita Echavarría de Uribe, Medellín).

Al sobrevolar la Sierra Nevada de Santa Marta se encontró con una ráfaga de viento que le hizo perder la estabilidad al avión:

Yo reducía la aceleración y comenzaba el descenso, cuando de repente, me sentí aplastado sobre el asiento; mi avión se encontraba como succionado en altura y, pronto ocurrió el efecto contrario; luego el aparato se precipitaba hacia abajo y el cinturón que nos aseguraba era sometido a gran esfuerzo. Naturalmente, y como desaceleraba al máximo, evitaba que en tales circunstancias, el fuselaje del Farman tuviera el riesgo de doblarse. También fuimos empujados de un ala a otra, hacia delante y atrás; la acción sobre los comandos era nula. Cuánto duraría esto..! Sería difícil precisarlo. Lo que recuerdo bien es que tuve la impresión de que nuestra última hora había llegado y que nos íbamos a desparramar en los alrededores de Ciénaga (Bazin, inédito, p. 14, archivo personal Margarita Echavarría de Uribe, Medellín).

Después de salir de la turbulencia, el mecánico divisó una laguna y decidieron aterrizar en la orilla para recuperarse. Al aterrizar, un tronco golpeó la hélice y le quebró una pala. Una vez en tierra, verificaron los daños y dejaron el avión al cuidado de un lugareño, mientras ellos se trasladaban a Ciénaga para cumplir con la entrega del saco con correo. Desde la oficina postal contactaron por teléfono a los mecánicos Eugène Georges y Henri Tassot, quienes los esperaban ansiosos en Santa Marta; cuando Georges y Tassot llegaron hasta el sitio donde aterrizó el avión, pudieron comprobar la gravedad de los daños. Bazin y Goupil tuvieron que esperar en Ciénaga doce días, hasta que los mecánicos les enviaron la hélice de repuesto. El 29 de marzo, una vez reparado el Farman, Bazin regresó a Barranquilla.

Jourdanet regresó a Barranquilla a mediados de abril de 1920, tras terminar la exploración por el interior del país en busca de terrenos apropiados para construir campos de aviación. En Medellín acordó los términos del contrato entre la Compañía Colombiana de Navegación Aérea y los pilotos y mecánicos. Desde el 16 de abril, Jourdanet comenzó su labor como piloto con vuelos en la ruta Cartagena-Barranquilla, sin más novedad que el entusiasmo del público. Hacia el 29 de abril de 1920 se dispuso a realizar un sobrevuelo deportivo en Barranquilla; despegó del campo de aviación, llevando a bordo 2 pasajeros. El avión despegó normalmente, de repente se inclinó hacia la izquierda, iniciando un viraje, después de lo cual se precipitó a tierra a plena marcha; las versiones sobre la causa del accidente fueron confusas, Ricardo Olano Estrada, quien se encontraba ese día en la ciudad, lo consignó así en sus memorias:

Al salir de Barranquilla a las 5 p.m. vimos el aeroplano Cartagena, venido ese mismo día de aquella ciudad, que volaba majestuosamente en el cielo azul. No sabíamos que continuaran los vuelos porque no habíamos visto los anuncios y resolvimos seguir nuestro camino a Galapa. De allá regresamos a las 6½ y encontramos la

noticia de la catástrofe ocurrida esa tarde. A las 5¼ más o menos, después de hacer tres vuelos, el aeroplano se elevó con Doña Pepa Restrepo de Vásquez y su hijo Jaime. Pero después de arrancar, a unos trescientos metros de distancia y de 50 a 80 de altura, los espectadores vieron que algo raro sucedía, porque el aparato se inclinaba de un lado y que inmediatamente comenzó a descender de modo anormal. Corrieron los espectadores y llegaron en el momento en que el aparato caía violentamente quedando hecho pedazos, el aviador Mr. Jourdanet muerto y Doña Pepa y su hijo heridos. Los trasladaron a la clínica de Mr. Brown, poco después se supo que las heridas de Doña Pepa no eran graves y que las de su hijo sí, porque entre otras, tuvo fractura en el cerebro. Yo comuniqué inmediatamente a mi casa por telégrafo la noticia y pasé esas primeras horas de la noche en la clínica. (Olano Estrada, 2004, p. 113.)

El accidente afectó seriamente el funcionamiento de la compañía. Entre las diferentes versiones que circularon sobre lo ocurrido, El Espectador publicó esta nota:

Terrible accidente. El avión Cartagena, despedazado. Perece el aviador Jourdanet, pasajeros medellinenses heridos. Barranquilla. 29 de abril (9 p.m.). Esta sociedad se encuentra hondamente consternada con una terrible desgracia, después de más de 140 vuelos felices, el avión 'Cartagena' de la Compañía de Navegación Aérea de Medellín, en su segundo vuelo de esta tarde [...] se desplomó [...] cayendo destrozado sobre el campo de aterrizaje. Lo piloteaba M. Jourdanet francés e iban con él la respetable dama medellinense doña Pepa Restrepo de Vásquez y su niño mayor. Falleció el aviador Jourdanet (El Espectador, Medellín, 30 de abril de 1920, p. 3).

René Bazin tuvo que enfrentar las fuertes críticas de la prensa:

El accidente del F-40 dio lugar a la prensa a diversas interpretaciones y frecuentemente mal intencionadas, donde no faltó la crítica al tipo de avión, de una técnica caduca, su construcción de caja de gallinas, hecha de madera, tela e hilos de hierro mientras que los aviones modernos eran metálicos, por consiguiente indeformables en los países cálidos como ocurre en el Ecuador, en fin solo el hidroavión podía ofrecer la seguridad deseada en este país. (Bazin, 1969, p. 129.)

La tragedia de Jourdanet tuvo repercusiones negativas para la recién creada empresa; al mes siguiente, mayo de 1920, la compañía apenas transportó un reducido número de pasajeros, limitándose a llevar sacos con correo entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. Bazin decidió pedir permiso a la compañía para adaptarle al Farman "Santa Marta" un par de flotadores en vez de ruedas. Telegrafió a la casa matriz Farman en Francia, para que le enviaran varios juegos de flotadores, también pidió que le enviaran otro piloto en reemplazo de Jourdanet, pues él no alcanzaba a cubrir solo las rutas entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

Los flotadores llegaron a fines de mayo, eran unos largos tubos de sección cuadrangular, en contrachapado de tres milímetros sobre un armazón de madera

ligera; según Bazin, a simple vista los flotadores no parecían capaces de resistir las condiciones de uso:

Como los ríos en este país arrastraban a lo largo del día troncos de árboles, ramas y otros objetos y que al encontrarse con estos objetos podían terminar en una tragedia, hice reforzar la parte inferior de los flotadores con lámina de latón de un milímetro de espesor sobre un cierto largo y el 2 de abril reanudé los vuelos decolando de la bella bahía de Cartagena, aun cuando jamás había pilotado un hidroavión y el 5 de abril volví a tomar mi servicio postal entre Cartagena y Barranquilla, pero no teníamos pasajeros (Bazin, 1969, p. 130).

La Compañía Colombiana de Navegación Aérea entre abril y junio de 1920 continuó operando entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta con el ahora hidroavión “Santa Marta”.

El 24 de junio de 1920 llegó de Francia el argelino Félix Fratoni, un ex piloto de la I Guerra Mundial y antiguo piloto de la casa Farman, acompañado por su esposa y por el mecánico Vaicen. Fratoni fue nombrado piloto en jefe en reemplazo de Jacques Jourdanet; después de examinar la situación de la empresa, Fratoni le manifestó a la compañía su intención de desistir de su título de “jefe de pilotos”, para que Bazin continuara asumiendo esa función, en razón de su desempeño por el trabajo ya efectuado; la compañía estuvo de acuerdo.

Echavarría Misas llamó a Bazin a Medellín a finales de junio de 1920, para que le informara sobre las exploraciones de Jourdanet en el interior del país; Bazin encargó de los vuelos a Fratoni, quien sólo logró volar los últimos días de junio y primeros de julio, pues el 20 de julio, al volar sobre la bahía de Cartagena, el motor del Farman F-40 “Santa Marta” sufrió una falla y cayó a tierra, pereciendo el propio Fratoni y Arturo Gerlein Comelin, uno de los tres pasajeros que lo acompañaban, quedando los otros dos gravemente heridos (Bazin, 1969, p. 130).

Este segundo accidente sumió a la compañía en el desespero. En palabras de Bazin: “...no teníamos más aviones, el anunciado Goliath no llegaba, en razón de las dificultades encontradas para lograr un barco con destino a Colombia que quisiera cargar las cajas de dimensión de aquellas que contenían este enorme aparato” (*Ibid.*)

Bazin regresó a Barranquilla un día después del accidente el 21 de julio, de allí continuó hacia Cartagena donde se enteró de la catástrofe; para el gerente de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, el responsable, según las investigaciones efectuadas por el capitán René Bazin, fue el ayudante encargado de alistar la máquina antes de cada vuelo, quien había olvidado llenar el tanque de gasolina (Echavarría Misas, 1982, p. 26). Un hecho elocuente de la falta de aplicación de procedimientos de operación y normas de seguridad en un medio de transporte que apenas iniciaba.

Los mecánicos y el piloto Bazin viajaron a Barranquilla entre los meses de agosto y septiembre con el fin de esperar el Goliath, el aeroplano de moda en Europa que voló sin escalas de París a Dakar. El avión llegó a mediados de septiembre, el traslado y el montaje de la enorme aeronave fue todo un reto y atrajo una multitud que se congregó a curiosear. El 25 de septiembre, fue el primer vuelo de ensayo sobre Barranquilla del que se publicó:

Ayer se verificó el solemne bautizo y la inauguración oficial del avión. Se brindó una copa de champaña, concurrieron señoritas, caballeros de la sociedad, el ejército y la banda marcial. Luego el avión efectuó un soberbio vuelo con 16 pasajeros a bordo, entre ellos varias distinguidas damas Medellínenses [...]. En el momento del aterrizaje había en el campo una enorme concurrencia. Sobre tales bases y contando con la seguridad del aparato y el arrojo del piloto queda sólidamente cimentada la gloria de Antioquia. Llor a la Compañía (El Espectador, 1920).

Bazin sugirió efectuar un vuelo de prueba de larga duración con un grupo de periodistas invitados. El 30 de septiembre, decoló cubriendo la ruta Barranquilla-Mompós-Valledupar-Santa Marta-Barranquilla, sobrevolando la Sierra Nevada de Santa Marta. Después de volar 5 horas y 15 minutos, Bazin regresó a Barranquilla, donde encontró un masivo recibimiento (Bazin, 1969, p. 130).

Durante los primeros días de octubre, el Goliath efectuó varios vuelos con el cupo lleno; cuando Bazin esperaba las órdenes de la compañía para iniciar los vuelos regulares, recibió un telegrama de la compañía prohibiéndole todo vuelo con este aparato. Días más tarde Echavarría Misas le envió una carta explicándole el motivo:

[...] recibí una carta que acompañaba la copia de un documento publicado por un periódico francés, cuyo artículo estaba firmado Jean Jabarthe, que atacaba violentamente la sociedad Salmson, cuyo título era ‘Cinco mil motores de aviones numerados del 10.001 a 15.000 estaban incapacitados para vuelos normales sin matar pilotos’, el artículo indicaba: ‘El cigüeñal del motor, pieza importante se quiebra en el aire en las primeras horas de vuelo del aparato, estos motores habiendo sido fabricados durante la guerra 1914-1918, con aceros impropios a esta fabricación’. Entonces sobre el pedido de la compañía revisé el número de los motores de nuestro Goliath y se encontraba precisamente que estos estaban incluidos en la serie de motores discriminados. Esta noticia nos sumergió a mis dos compañeros mecánicos Goupil y Georges y a mí en el más negro desespero. Personalmente no podía creer en la veracidad de este documento que yo suponía era un instrumento de contra propaganda, destinado a hundir nuestra compañía (Bazin, inédito, p. 27-28).

Al enterarse que la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos –Scadta–, iba a realizar un vuelo a Bogotá sobrevolando el río Magdalena, a Bazin se le despertó el espíritu de competencia:

A pesar de la prohibición de vuelo que había sido notificada, sabiendo que la compañía, la Scadta, proyectaba un vuelo de Barranquilla a Bogotá con un Junker, yo insistía al concejo de administración de la compañía en Medellín para que me dejaran salir, abandonando al beneficio del seguro suscrito a mi nombre con el fin de llegar a la capital colombiana antes del piloto alemán (Bazin, inédito, p. 29).

Bazin insistió en su propósito de llegar antes que el piloto alemán sin autorización de la compañía y con la excusa de verificar el aparato, voló el Goliath sobre Barranquilla el 7 de noviembre de 1920 durante 30 minutos, esta imprudencia le valió un telegrama de rechazo por parte del gerente de la compañía: "... el Goliath estaba descartado para siempre...!" (*Ibid.*)

El último aparato del que disponía la compañía fue armado, un Farman F-40 dotado con flotadores, bautizado Medellín. El 25 de noviembre de 1920 Bazin recibió la orden de preparar el viaje en el Medellín; con Goupil como pasajero y el correo de Barranquilla a Calamar. El 30 de noviembre el Medellín decoló de Cartagena a las 6:30 de la mañana rumbo a Barranquilla; descargaron el saco con correo e hicieron una escala de una hora, luego realizaron otras escalas en Calamar y El Banco, completando un total de 5 horas 30 minutos de vuelo y 385 kilómetros a una velocidad de 70 kilómetros por hora; en El Banco lo esperaba una multitud:

La orilla del río del sitio donde íbamos a abordar estaba negra de gente y la palabra no puede ser más justa si se tiene en cuenta que la casi totalidad de la población es de color y además hacíamos sensación del hecho de que ningún avión hasta entonces había sobrevolado ni acuatizado en este lugar, había dado las instrucciones para que prepararan sobre la orilla un plan inclinado a fin de poder colocar en seco nuestro aparato, sabiendo por experiencia que si yo dejaba mis flotadores una noche en el agua encontraría el aparato al día siguiente en el fondo del río (Bazin, 1969, p. 131).

Bazin y Goupil pasaron la noche en El Banco y al día siguiente a las 8:00 de la mañana salieron con destino a Puerto Berrío llevando otro saco con correo, el avión no pudo despegar pues tenía un flotador averiado, telegrafaron a Barranquilla para que les enviaran otro flotador en barco. Mientras esperaban el flotador de repuesto se dieron cuenta de la causa del daño del flotador, algunos lugareños se habían divertido la noche anterior rodando piedras sobre ellos.

El flotador llegó el 5 de diciembre y dos días más tarde partieron hacia Puerto Berrío siguiendo el curso del río Magdalena, con lluvia y una visibilidad baja que los obligó a volar a una altura de entre 300 y 500 metros sobre el nivel del mar, calcularon que debían llegar a Puerto Berrío en tres horas y veinte minutos, sobrevolaron Bodega y Puerto Wilches, con la provisión de la gasolina agotada y sin poder alcanzar Puerto Berrío divisaron un pequeño pueblo en el que decidieron aterrizar para preguntar la posición:

...acuaticé cerca de un banco de arena que me parecía propicio en el cual no había caimanes como es en la mayor parte de estos islotes de este río y encallé mi aparato; todo pasó como lo había previsto. Inmediatamente un grupo de negros salían de las chozas y fuimos rodeados por toda la población. Pregunté en el español que hablaba desde hacía un año más o menos comprensible, dónde estábamos. Se me contestó que estábamos en San Bartolomé, es decir unos 20kms. De Puerto Berrío [...] Volví a poner inmediatamente mi aparato a flote y motor en marcha, decolé para tomar mi vuelo en medio del río cuando nos dimos cuenta que nuestro hidroavión tomaba rápidamente una inclinación a hedor sin duda, teníamos nuevamente un flotador espichado... (Bazin, 1969, p. 132).

Con el avión averiado de nuevo, la única opción del piloto era dejarlo en esta población al cuidado del mecánico Goupil, Bazin se trasladó en canoa a Puerto Berrío donde se encontró con Guillermo Echavarría y le informó lo sucedido. Echavarría y Bazin entregaron el correo y pasaron la noche en Puerto Berrío. Al día siguiente regresaron a El Banco para tratar de acondicionarle al avión dos canoas como flotadores, los esfuerzos fueron infructuosos, el avión no pudo despegar (*Ibid.*).

Después de este último fracaso la Compañía Colombiana de Navegación Aérea decidió suspender definitivamente operaciones; Bazin y Goupil regresaron a Barranquilla en barco dejando abandonado el aparato al cuidado de un hombre de confianza de la compañía.

La compañía carecía de fondos para comprar más aviones; el piloto y los mecánicos se dedicaron al mantenimiento del Goliath, así que los contratos de los mecánicos y el piloto fueron cancelados el 31 de diciembre de 1920. La empresa les ofreció una indemnización y cubrió los gastos del viaje de regreso a Francia en primera clase en los barcos de la Compañía General Trasatlántica.

A pesar de las dificultades que afrontó la naciente empresa de aviación, Echavarría Misas insistió en seguir con la compañía. Para ello propuso a los socios enviar dos miembros de la junta a conocer los aviones que estaban fabricando los estadounidenses.

Con el Goliath inmovilizado en Barranquilla, la compañía decidió transportarlo a Medellín. Entre los posibles candidatos para esta tarea, estaban el piloto estadounidense William Knox Martin, quien había volado desde 1919 en Colombia y Ferruccio Guicciardi, piloto italiano veterano de la I Guerra Mundial, quien había volado desde 1921:

Para esta diligencia la Compañía quiso contratar los servicios de William Knox Martin, pero éste se consideró incapaz de pilotear dicha nave en tan largo vuelo. Dio la casualidad de que en Barranquilla se encontraba un experto aviador italiano llamado Ferruccio Guicciardi, que había realizado en un pequeño avión de un motor, llamado el Telégrafo, un vuelo sin aterrizajes de Quito a Cali, y quien

gustoso se ofreció para efectuar tan arriesgado y largo vuelo de 500 kilómetros de recorrido (Echavarría Misas, 1982, p. 33).

Guicciardi despegó de Barranquilla con destino a Medellín el 15 de junio de 1921, una hora después se vio obligado a aterrizar en Cereté y luego en Montería, al parecer, por una falla no precisada; al atardecer llegó a Cáceres a la orilla del río Cauca, sin suficiente gasolina para llegar a su destino, aterrizó en un potrero de la finca El Libertador de propiedad de Pedro Nel Ospina; el aparato sufrió algunos daños de menor importancia debido al desnivel del terreno; desde Cáceres telegrafió a Medellín para pedir gasolina, la cual llegó a lomo de mula quince días después; una vez el avión fue provisionado despegó hacia Medellín, arribando al parecer el 21 de julio al medio día, llevando como pasajero a Salvador Jaramillo, médico de Cáceres (Echavarría Misas, 1982, p. 34).

Aunque la fecha exacta de la llegada del Goliath a Medellín no es precisa, pues Guillermo Echavarría Misas da como día el 21 de julio de 1921, mientras la revista *Sábado* reseña la llegada el 24 del mismo mes, lo cierto es que la capital de Antioquia se encontraba a la expectativa:

El 24 del presente mes de julio, tras una ansiosa espera de horas, días y meses, sorprendió a Medellín por las montañas de occidente y en pleno cielo azul, la vista del gigantesco avión 'Barranquilla', del tipo Goliath, en viaje desde Cáceres mediante un vuelo de dos horas. [...] consignamos los datos que nuestro apreciado amigo y compañero D. Arturo Botero obtuvo de su amigo el señor Ferruccio Guicciardi, muy distinguido joven italiano, piloto del avión [...] El tiempo total gastado de Barranquilla a esta ciudad fue, con vueltas y desviaciones de seis horas, en vuelo (Sábado, revista Semanal, No. 27, 1921, p. 681,682).

Conclusiones

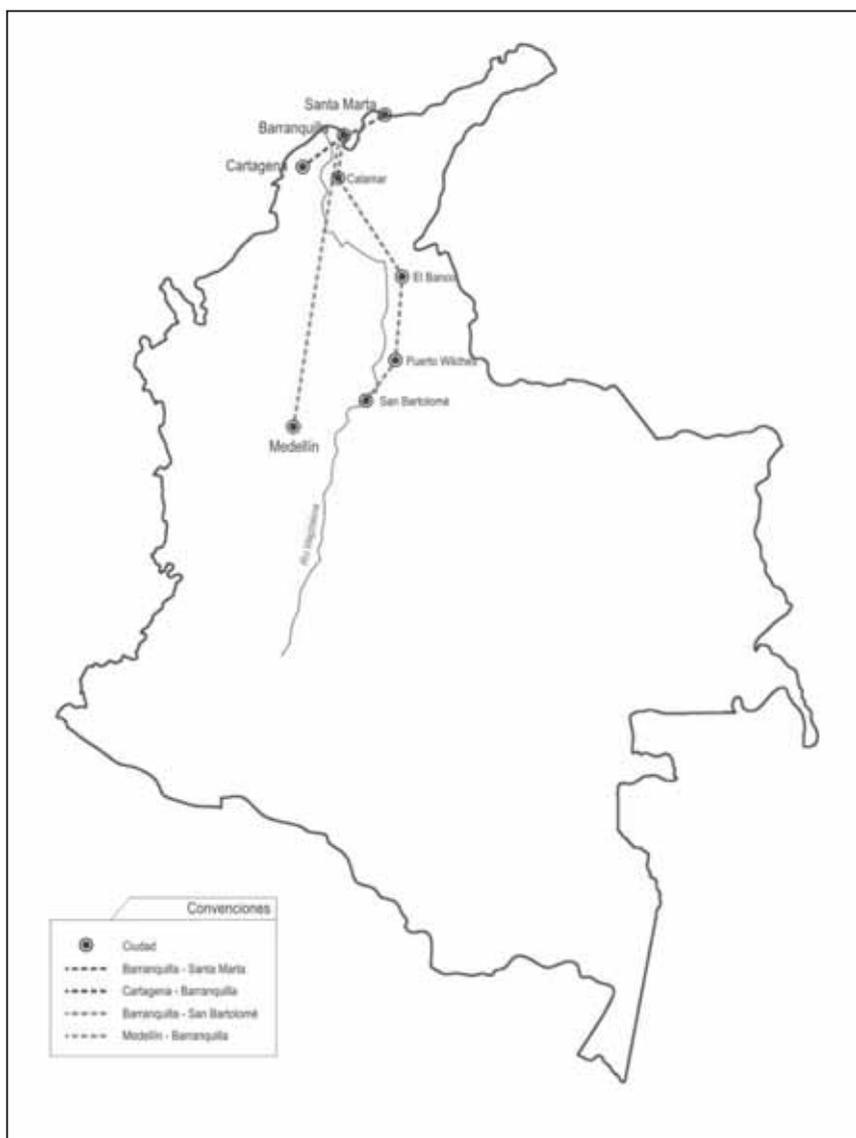
A los dos años y tres meses de su fundación, la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, agobiada por los accidentes y por el defecto de fabricación de los motores del Goliath, decidió liquidar la sociedad. Uno de los factores que contribuyó a la liquidación de esta compañía fue la falta de conocimiento sobre los aparatos más convenientes para el transporte de pasajeros a grandes distancias. Mientras la casa Farman podía cumplir con la entrega del F-60 "Goliath", avión que la compañía había considerado ser el indicado para Colombia, finalmente adquirieron los aviones tipo F-40, con la promesa por parte de la casa fabricante de que estos aparatos eran los que llenaban los requisitos para operar en la exigente geografía colombiana, resultando inapropiados por su frágil estructura, convirtiéndose tal vez en el mayor descalabro para esta compañía. Asimismo las precarias vías de comunicación impidieron la rápida reparación de los aparatos. Todo lo anterior puso en desventaja a la compañía frente a su competidora, la Sociedad Colombo Alemana de Transportes

Aéreos –Scadta–, que disponía de aviones metálicos. Por último y para agravar la situación de la frágil compañía, los motores del Goliath tenían un defecto de fabricación que impidió su uso.

La Compañía Colombiana de Navegación Aérea, sin contar los vuelos realizados por los dos pilotos que murieron de quienes al parecer no se conserva registros, efectuó por lo menos 176 vuelos; los cuales están consignados en la bitácora del piloto René Bazin, que conserva la familia de Guillermo Echavarría Misas. No existen datos sobre el número de pasajeros transportados entre marzo de 1920 y julio de 1921, y aunque se desconoce la fecha del último vuelo del Goliath, su llegada a Medellín se considera la fecha final de funcionamiento de esta compañía.

Esta empresa fue pionera en el establecimiento de rutas aéreas en el país, como se puede observar en el gráfico 1; su aporte fue fundamental en el desarrollo de la aviación en Colombia, fue la primera compañía en transportar correo postal y pasajeros entre Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y algunas de las poblaciones situadas sobre el río Magdalena; construyó instalaciones adecuadas como el hangar de Cartagena, realizó el reconocimiento y adecuación de otros sitios destinados como campos de aviación y difundió entre los habitantes adinerados de la Costa Atlántica un nuevo entretenimiento, los vuelos deportivos.

Por último, la escasez de fuentes de primera mano impidió profundizar en aspectos relacionados con el tipo de capital invertido por la sociedad, el número de pasajeros transportados, la regularidad de las rutas y los empleados, entre otras particularidades.



Fuente: elaborado a partir de: Guillermo Echavarría Misas (1982). *De la mula al avión*, Medellín, Servigráficas, pp. 97; René Bazin (1969). "Une aventure française méconnue. Les 1ères liaisons commerciales et postales en Colombie", *Icare. Revue de l'aviation française*, No. 52, Paris, pp. 124-133; René Bazin (s.f.), "Meta Suramérica", versión en español del diario mecanografiado, inédito, pp. 38, Archivo personal Margarita Echavarría de Uribe, Medellín.

Gráfico 1. *Rutas voladas por la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, 1920-1921*

Fuentes y bibliografía

- ANÓNIMO (2005). “Colombia al vuelo”, *Credencial Historia*, No. 187, Bogotá, julio, pp. 2-14.
- ANÓNIMO (2003). “Un siglo con alas”, *Semana*, No. 1.118, Bogotá, 6 de octubre, pp. 94-132.
- ANÓNIMO (1975). *Libro de oro de Medellín: en el tricentenario de su erección en villa, 1675-2 de noviembre- 1975*, Medellín, Tipografía Bedout, pp. 194.
- ANÓNIMO (1921). *Sábado. Revista Semanal*, año 1, No. 27, Medellín, noviembre 5, pp. 681.
- ANÓNIMO (1920). *Cromos*, Vol. 10, No. 222, Bogotá, 14 de agosto pp. 67.
- ANÓNIMO (1920). *El Espectador*, Medellín, febrero 19 de 1920, pp. 2.
- ANÓNIMO (1920). *El Espectador*, Medellín, abril 30 de 1920, pp. 3.
- ANÓNIMO (1920), *El Porvenir*, año XLIII, No. 6460, Cartagena, 15 de febrero, s.p.
- ARCHIVO PERSONAL Margarita Echavarría de Uribe, Medellín.
- ARIAS DE GREIFF, Gustavo (1999). *Otro cóndor sobre los Andes: Historia de la navegación aérea en Colombia*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, pp. 223.
- BAZIN, René (1960). “La aviación en Colombia”, *Progreso*, No. 31, Medellín, enero, pp. 18-19.
- BAZIN, René (1969). “Une aventure française méconnue. Les 1ères liaisons commerciales et postales en Colombie”, *Icare. Revue de l'aviation française*, No. 52, París, pp. 124-133.
- BAZIN, René (s.f.). “Meta Suramérica”, versión en español del diario mecanografiado, inédito, pp. 38.
- CORREA VÉLEZ, Jorge Iván (2002). “La trocha al cielo: Pioneros de la aviación comercial en Antioquia”, *Tecnología Administrativa*, Vol. 15, No. 35, Medellín, enero-junio, pp. 153-155.
- ECHAVARRÍA DE URIBE, Margarita (2003). “La empresa que abrió los cielos colombianos”, *Motor*, No. 370, Bogotá, 10 de diciembre, pp. 16, 18, 20.
- ECHAVARRÍA MISAS, Guillermo (1982). *De la mula al avión*, Medellín, Servigráficas, pp. 97.
- GARCÍA ESTRADA, Rodrigo de J. (1999). *Cien años haciendo ciudad*, Medellín, Sociedad de Mejoras Públicas, pp. 331.

- GARCÍA PALACIOS, Iván Rodrigo (1979). “Compañía Colombiana de Navegación Aérea”, *El Colombiano*, Medellín, 24 de septiembre, pp. 15a.
- GARCÍA PALACIOS, Iván Rodrigo (1979). “Correo aéreo y sorpresa en Medellín”, *El Colombiano*, Medellín, 26 de septiembre, pp. 15a.
- GARCÍA PALACIOS, Iván Rodrigo (1979). “Hizo historia volando y escribiendo. Un piloto colombiano que tuvo licencia firmada por Orville Wright”, *El Colombiano*, Medellín, 24 de septiembre, pp. 15a.
- GIRALDO VERGARA, Hernán Javier (2002). *Aeropuerto Olaya Herrera: 70 años de historia*, Medellín, Copy Net Comunicación Integral, pp. 224.
- MEISEL ROCA, Adolfo (2005). “Los estudios sobre historia económica de Colombia a partir de 1990: Principales temáticas y aportes”, trabajo presentado en el coloquio *La historia económica y las economías regionales*, Centro Cultural Vito Alessio Robles, Saltillo, México, 3 y 4 de febrero, pp. 47.
- MEJÍA RESTREPO, Héctor (1984). *Don Gonzalo Mejía: 50 años de Antioquia*, Bogotá, El Sello Editores, pp. 354.
- NOTARÍA PRIMERA, escritura No. 2448, Medellín, septiembre 26 de 1919.
- OLANO ESTRADA, Ricardo (2004). *Ricardo Olano: Memorias*, 2 tomos, Colección cielos de arena, Medellín, Fondo Editorial Universidad Eafit, pp. 840.
- PATIÑO, Víctor Manuel (1991). “Transportes aéreos. Vías, transportes, comunicaciones”, tomo III, *Historia de la cultura material en la América equinoccial*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, pp. 339-342.
- PÉREZ, Ángela (1984). “Pavor al tedio. Gonzalo Mejía: 50 años de Antioquia, Héctor Mejía Restrepo”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Vol. 21, No. 2, Bogotá, pp. 108-110.
- RESTREPO GALLEGO, Francisco (1983). “Pasado, presente y futuro de la aviación”, *Revista Universidad EAFIT*, Medellín, octubre, pp. 75-78.
- RESTREPO URIBE, Jorge (1981). “Aviación. Tercera parte, aspectos económicos”, capítulo XIX, *Medellín. Su origen, progreso y desarrollo*, Medellín, Servigráficas, pp. 655.
- RESTREPO YUSTI, Manuel (1984). “Echao pa'lante. Gonzalo Mejía: 50 años de Antioquia”, reseña del libro de Héctor Mejía Restrepo, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Vol. 21, No. 2, Bogotá, pp. 107-108.
- SOCIEDAD DE MEJORAS PÚBLICAS (1975). *Medellín ciudad tricentenario 1675-1975: Pasado, presente y futuro*, Medellín, Librería Bedout, pp. 398.

Número 20 - ISSN 0121-070X - Medellín, Colombia - Noviembre de 2008

Revista de Economía

OIKOS

Replicating optimal fiscal policies in a deterministic economy: Computational experiments

Diego Andrés Corredor y María Fernanda Cortés Garzón

Implicaciones de los alimentos transgénicos y consideraciones para el caso colombiano

Ángela García Vargas

El desarrollo histórico del Estado capitalista. Economía política de la transformación económica y social

Oscar Javier Pérez Lora

Captura y distribución de rentas en Colombia 1950-1960: una aproximación desde el Neoinstitucionalismo

Mauricio Sabogal Salamanca y Luis Alberto Rodríguez Ospino

Determinantes del acceso a servicios de salud en Antioquia

Aurelio Mejía Mejía, Juan Camilo Tamayo Ramírez y Andrés Felipe Sánchez Gandur

La legislación como un sistema de incentivos para la toma de decisiones de las empresas: el caso de Avianca frente a la ley de reestructuración económica colombiana y estadounidense

Juan Camilo Álvarez López y Alba Cristina Arenas

Comportamiento irracional y teoría económica

Gary S. Becker