

Retrospectiva histórica de la aviación en Colombia



Por: Gonzalo Duque-Escobar*

Portada: Estampilla conmemorativa del hidroavión Junkers F-13 (1920). Fuente W101

A continuación, el desarrollo histórico de la aviación en Colombia en una narrativa continua y estructurada por ejes temáticos y cronológicos.

Introducción y contexto geográfico

La historia de la aviación en Colombia, iniciada formalmente a comienzos del siglo XX, convirtió al país en uno de los pioneros mundiales del transporte aéreo comercial. La accidentada topografía andina —caracterizada por tres cordilleras de difícil franqueamiento— y las complejas condiciones dinámicas del río Magdalena (histórica arteria del transporte nacional cuya navegación demandaba semanas) impusieron un severo aislamiento entre las regiones. En este escenario geopolítico y territorial, el avión no solo resolvió las barreras de integración física, sino que acortó drásticamente las distancias interurbanas, transformando la economía y la logística nacional.

1. Los pioneros y las primeras exhibiciones (1843 - 1918)



Imagen: Hidroavión de SCADTA en el río Magdalena. Fuente: Facebook

El contacto inicial del país con la navegación aérea se remonta a mediados del siglo XIX, mediante experiencias aerostáticas y vuelos de exhibición:

- El vuelo en globo (1843): El argentino José María Flórez efectuó en Popayán la primera ascensión en un globo aerostático registrada en el territorio nacional.
- Exhibiciones y acrobacias (1912-1913): En diciembre de 1912, el canadiense John Smith realizó vuelos acrobáticos en Barranquilla. Meses después, en enero de 1913, voló sobre Medellín en un biplano tipo Farman.
- Las primeras travesías con correo (1911-1921): Aviadores extranjeros como el estadounidense William Knox Martin y el italiano Ferruccio Guichardi realizaron los primeros trayectos de transporte de pasajeros y correo postal rudimentario a lo largo del valle del río Magdalena.

2. El nacimiento de la aviación comercial y el hito de SCADTA (1919)

Dado que las difíciles condiciones geomorfológicas impedían el trazado rápido de redes férreas de integración nacional, Colombia se convirtió en uno de los primeros países del mundo en constituir empresas formales de aviación comercial, superada temporalmente a nivel global solo por la neerlandesa KLM.

- Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA): Fundada en Medellín el 26 de septiembre de 1919, es reconocida como una de las pioneras de la aviación comercial en el continente americano. Operó con aeronaves francesas Farman.
- Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA): Constitutivamente establecida el 5 de diciembre de 1919 en Barranquilla por iniciativa de empresarios colombianos y alemanes, comenzó a operar formalmente en 1920 con hidroaviones Junkers F-13 sobre la cuenca del río Magdalena. En 1921 consolidó la ruta regular entre la Costa Caribe y Girardot, reduciendo a ocho horas un trayecto que por vía fluvial tomaba varios días.
- Los pioneros nacionales: En este contexto sobresale la figura del cucuteño Camilo Daza, quien tras realizar sus primeros vuelos en 1919 impulsó la infraestructura aeroportuaria inicial del país y se consolidó como el patriarca de la aviación civil colombiana.

3. La creación de la aviación militar y la Fuerza Aérea Colombiana (1919 - 1930)

La necesidad de salvaguardar la soberanía nacional, articular la frontera y controlar el espacio aéreo condujo al Estado a institucionalizar la aviación militar bajo el gobierno del presidente Marco Fidel Suárez.

- Fundación e instrucción inicial: Mediante la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919 se sentaron las bases de la aviación militar. En febrero de 1921 inició operaciones la primera Escuela Militar de Aviación en el municipio de Flandes (Tolima), apoyada por una Misión Francesa de instrucción.
- Traslado institucional: Tras sortease fallas operativas, inclemencias climáticas e insuficiencia de repuestos en Flandes, el proyecto formativo se consolidó definitivamente en la década de 1930 con el traslado de la sede a Cali (Base Aérea Marco Fidel Suárez), incorporando misiones técnicas de Suiza y Estados Unidos.

4. El Conflicto con el Perú y el bautismo de fuego (1932 - 1933)



Guerra colombo peruana 1932 hidroavión Junkers F13 FAC

Imagen: Hidroavión Junkers F13 FAC de la Guerra colombo peruana en 1932. Wikipedia org.

El conflicto colombo-peruano (1932-1933), derivado de la ocupación de Leticia, constituyó el bautismo de fuego para la aviación militar y demostró la importancia geopolítica de la integración aeronaval en la Amazonia.

- Modernización relámpago: El Estado adquirió flotillas de aviones estadounidenses Curtiss Hawk y Falcon, adaptando aeronaves Junkers con flotadores para operar en los ríos amazónicos.
- Integración civil-militar: Pilotos de SCADTA (muchos de ellos de origen alemán) se incorporaron a las misiones de apoyo logístico, transporte de tropas y reconocimiento. Los combates de Tarapacá y Güepí consolidaron el valor del poder aeroespacial en la defensa de la soberanía territorial.

5. De SCADTA a Avianca: consolidación e internacionalización (1940 en adelante)



Imagen: Scadta y Avianca- protagonistas de la aviación comercial de Colombia. Avianca.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial y las tensiones geopolíticas internacionales motivaron una reestructuración de la aviación comercial colombiana.

- Nacimiento de Avianca (1940): El 14 de junio de 1940, la fusión de SCADTA con el Servicio Aéreo Colombiano (SACO) dio origen a Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca), contando inicialmente con participación accionaria de Pan American Airways (Pan Am).

- **Expansión y Era del Jet:** En la posguerra, Avianca incorporó los *Lockheed Constellation* para abrir rutas hacia Estados Unidos y Europa. En los años 60 ingresó a la era del jet con la flota Boeing (720, 727) y en la década de 1970 incorporó el emblemático Boeing 747 ("Jumbo Jet").
- **Otras aerolíneas y regulación estatal:** Paralelamente, surgieron empresas como SAM (Sociedad Aeronáutica de Medellín) y Lansa para la conectividad regional, mientras que el Estado creó la Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (Aerocivil) para normar el tráfico aéreo y modernizar la red de pistas e infraestructura aeroportuaria.
- **Reestructuraciones contemporáneas:** En las primeras décadas del siglo XXI, Avianca superó severas reestructuraciones financieras (como el proceso de Chapter 11 tras la crisis de 2020), se integró a *Star Alliance* y adaptó su modelo operacional, consolidando al Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá como uno de los principales *hubs* de conexiones aéreas en América Latina.

6. Modernización de la aviación militar en la segunda mitad del siglo XX



Imagen: Cazabombardero IAI Kfir de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC). Wikipedia.org

La Fuerza Aérea Colombiana (FAC) adaptó su doctrina operativa a los requerimientos de la Guerra Fría y la seguridad interior:

- **Era de la Reacción (Jet):** En 1954 la FAC adquirió sus primeras aeronaves a reacción (Lockheed T-33 y F-80), seguidas posteriormente por los cazas franceses *Dassault Mirage 5* y los cazabombarderos israelíes *Kfir*, estos últimos pilares de la defensa de la soberanía del espacio aéreo nacional.
- **Estrategia contrainsurgente y rescate:** A partir de la década de 1980 y en el marco del Plan Colombia, la FAC intensificó el uso de helicópteros (UH-60 Black Hawk, Bell 212) y aeronaves de ataque aéreo cercano (*Embraer A-29 Super Tucano*), logrando un rápido despliegue de tropas en geografías de difícil acceso y desarrollando una destacada capacidad en rescate y evacuación aeromédica.

7- El Aeropuerto El Dorado



Imagen: Aeropuerto El Dorado- Wikipedia.org

- **Historia:** Inaugurado el 10 de diciembre de 1959 durante el gobierno de Gustavo Rojas Pinilla, el Aeropuerto Internacional El Dorado nació para reemplazar al antiguo aeródromo de Techo y posicionar a Bogotá en la era de la aviación comercial moderna. En 1998: Se construyó la segunda pista para responder al vertiginoso crecimiento del tráfico aéreo; en 2012: La terminal original fue demolida para dar paso a una infraestructura moderna y sostenible a cargo del concesionario Opain; en 2017: Finalizó una importante ampliación de sus muelles nacional e internacional; y hoy es el aeropuerto con mayor movimiento de carga en Latinoamérica y el tercero en tráfico de pasajeros, consolidándose como el principal hub de conexión regional.
- **Ubicación y Operatividad:** ubicado a 2.548 m s. n. m. de altitud: en la sabana de Bogotá, lo que exige especificaciones particulares de rendimiento aerodinámico y combustible para las aeronaves al despegar en aire poco denso, el Dorado cuenta con 2 pistas paralelas de 3.800 metros de longitud cada una (14L/32R y 14R/32L), equipadas con sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), y una capacidad operativa le permite gestionar más de 40 millones de pasajeros al año y coordinar más de 90 operaciones aéreas por hora en horas pico.
- **Infraestructura de Terminales:** son dos terminales, la terminal 1 (Principal), que atiende vuelos nacionales e internacionales; y la terminal 2 (Puente Aéreo), destinada principalmente a la operación regional de aerolíneas locales como Clic y Satena. Además, El Dorado posee la terminal de carga más transitada de Latinoamérica (con más de 700.000 toneladas anuales), impulsada en gran medida por la exportación de flores e industria manufacturera.

Conclusión

La aviación en Colombia transformó radicalmente la relación geopolítica entre el centro andino y las periferias marítimas y fluviales del país. La superación del relieve montañoso mediante la integración aérea permitió consolidar el correo, el comercio internacional, la defensa nacional y el desarrollo territorial, posicionando al país como un referente histórico de la aeronáutica en el continente.

...

*Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia, Ingeniero Civil con estudios de posgrado en Geotecnia, Geofísica y Economía. Web: <https://sites.google.com/unal.edu.co/godues1>

Documento de la U.N. de Colombia y de la SMP de Manizales, para el Módulo de Economía del Transporte del Posgrado en Vías y Transportes de la FIA. Manizales, Julio 7 de 2018. Act., en 2026.

...

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

- *Alas sobre Colombia: Historia geopolítica de la aviación*. Uribe, H. (1999). Ediciones Lerner.
- *Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia*. Díaz Olariaga, O. (2016). *Revista Transporte y Territorio*, (14), 122–143.
- *Aviación y soberanía territorial: El caso del conflicto del Leticia y el papel de SCADTA*. Rodríguez, M. (2017). *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 44(2), 201–225.
- *Cien años en el cielo de la patria: Historia ilustrada de la aviación militar y civil en Colombia (1919-2019)*. Fuerza Aérea Colombiana. (2019). Ministerio de Defensa Nacional.
- *El impacto de la aviación comercial en la economía colombiana de la primera mitad del siglo XX*. Ramírez, J. H. (2012). *Lecturas de Economía*, (76), 135–158.
- *El río Magdalena y la aviación: Historia de las conexiones pioneras en el Caribe colombiano*. Bell, G. (2009). Editorial Universidad del Norte.
- *El transporte aéreo en Colombia: Una perspectiva desde la geografía histórica (1919-1950)*. Arias, A. M. (2018). Universidad Nacional de Colombia.
- *Fundamentos de economía y transportes*. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Book Universidad Nacional de Colombia.
- *Historia de la aviación en Colombia: 90 años de surcar los cielos*. Comisión Colombiana de Aviación Civil. (2011). Fuerza Aérea Colombiana & Aerocivil.
- *Historia de la aviación en Colombia: Desarrollo de la infraestructura aeronáutica y el correo aéreo*. Valencia, M. (2010). Academia Colombiana de Historia Aérea.
- *Historia de la aviación militar colombiana (1919-1980)*. Corradine, A. (1993). Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares.
- *Infraestructura fluvial y aérea en la integración territorial de Colombia*. Echeverri, A. (2014). Universidad de los Andes.
- *Introducción a la economía del transporte*. Duque Escobar, Gonzalo (2007). [Objeto de aprendizaje] Posgrado de Vías y Transportes U.N. de Colombia.
- *La aviación comercial en Colombia y el papel de SCADTA en el desarrollo territorial (1919-1940)*. García, L. M. (2018). *Revista Historia Crítica*, (68), 85–104.
- *La Compañía Colombiana de Navegación Aérea, 1919-1921: Una empresa pionera*. Mayor Mora, A. (2008). *Estudios Sociales*, (30), 88–112.
- *La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial*. Sarache C., William Ariel; Cardona A., Carlos Ariel; Giraldo G., Jaime Alberto; Duque-Escobar., Gonzalo; Orrego A., Carlos Eduardo; Tamayo A., Johnny Alexander; Builes O., Sabina; Cardona J.o, Adriana; Granados O., María Luisa (2007). Universidad Nacional de Colombia – Sede Manizales.
- *La Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) y la modernización del transporte en Colombia*. Mendoza, C. (2005). *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 42(68), 45–67.
- *Pioneros de los cielos colombianos: Historia de las primeras rutas aéreas sobre la geografía andina*. Gómez, J. O. (2015). Universidad Nacional de Colombia.
- *SCADTA: Pionera de la aviación comercial en América y la integración del Caribe colombiano*. Restrepo, R. (2012). Biblioteca Virtual del Banco de la República.
- *Vida, pasión y muerte de SCADTA: Origen y desarrollo de la aviación*. Villegas, J. (1998). *INNOVAR, Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*, 8(12), 121–138.