

de las alturas cercanas las torres de las iglesias, los recios paredones de los conventos y de las Casas Reales, el puerto colmado de barcos, que se disponían a partir para el Perú, las calles llenas de comercios y de bazares. Y, sobre todo, el principal edificio de la urbe, la siniestra «Casa de los Genoveses». No eran genoveses todos los negreros; pero el nombre provino de que Felipe II para pagar las deudas que había contraído con los comerciantes de Génova en la organización de la «Invencible Armada», concedió a éstos el primer «Asiento» para que pudieran introducir esclavos a sus dominios del Nuevo Mundo. La «Casa de los Genoveses» era una especie de feria de carne negra: allí iban los dueños de las caravanas, los tratantes y comisionistas, que llevaban los cargamentos a las posesiones del Pacífico, los propietarios de minas y los agricultores que necesitaban de brazos para sus campos.

Uno de los destructores de Panamá, el secretario de Morgan, Alejandro Olivero Exquemelín, dice que en la época del incendio, Panamá vivía dedicado principalmente al comercio de esclavos, y agrega que la ciudad tenía dos majestuosas iglesias de piedra, con altares y retablos de oro, ocho conventos, siete de frailes y uno de monjas, un hospital, doscientas lujosísimas mansiones de los comerciantes ricos y cerca de cinco mil cómodas casas de madera.

Y, sobre todo, un movimiento extraordinario. Jinetes por las calles; frailes franciscanos, dominicos, hospitalarios, jesuitas, que protestaban contra las costumbres relajadas; recuas de mulas y cuadrillas de negros cargadores, que iban y venían de los puertos del Atlántico; flotas en la playa, siempre listas a darse a la vela, para Chile y el Perú, y que en muchas ocasiones constaban hasta de cuarenta barcos; aventureros de todos los rincones de la Península, que en Panamá habían de decidir su rumbo definitivo: mozas de partido, espías de los piratas; tropas del rey y severos oidores y magistrados; mercaderes de todas las razas y que en todo traficaban. Y, principalmente, sobretodos los demás ruidos dominaba el de las cadenas y el chasquido de los látigos que anunciaban las caravanas de esclavos que entraban o salían de la «Casa de los Genoveses».

Allí se separaban las madres de los hijos que habían sido cazados como fieras en el interior de las selvas, para mandarlos a los dos extremos del Continente.

Y al salir del puerto, después de algunas horas de descanso, las bestias de carga de gruesos labios y ojos tristes acaso levantaron muchas veces las manos crispadas hacia lo alto, pidiendo el castigo del cielo para la ciudad despiadada y cruel.

* * *

A las tres de la tarde del miércoles 28 de enero de 1671 penetraron a Panamá las primeras avanzadas del ejército corsario de Enrique Morgan. Horas después, al volarse los depósitos de pólvora,

vora por orden del gobernador, la ciudad toda era como una inmensa hoguera, cuyas llamas oscilantes se copiaban con resplandores sangrientos sobre las aguas del Pacífico.

Morgan, después de la toma de Portobelo, había atravesado el Istmo, venciendo la resistencia que le opusieron las guarniciones españolas. Bajo sus banderas, verdes, rojas o negras, militaba un ejército numeroso, compuesto por aventureros procedentes de todos los rincones de Europa, en su mayoría ingleses y franceses, unidos sólo por la esperanza del botín y por el ansia febril del saqueo.

En el campo de Matasnillos, en los alrededores de la ciudad, donde se emplearon toros salvajes para detener el avance de los asaltantes, las tropas bisoñas del gobernador se perdieron por su propia culpa. Como los piratas fingieran retirarse para efectuar un movimiento envolvente, un grito inconsciente salió de las filas castellanas: «Avancen que se huyen!». Y al avanzar a pecho descubierto, fueron acibilladas por la fusilería de los corsarios; retrocedieron primero y después huyeron en desorden. Cuando comenzaron el espontáneo avance don Alfonso de Alcaludete trató de detener los soldados a cuchilladas, pero estos no le obedecieron; el gobernador Pérez de Guzmán, en la desesperación de la impotencia, también lanzó un grito: «Hijos: a vencer o morir». Y por entre montones de cadáveres, seguido de unos pocos, se arrojó contra las filas inglesas. En breves momentos el desastre quedó consumado; Pérez de Guzmán se retiró hacia Penonome, pueblo indígena, y Alcaludete hacia Portobelo, en tanto que el ejército de bucaneros ocupaba a Panamá.

Desde que se supo el audaz avance de los piratas, al par que se tomaban medidas de índole estratégica, y se ponían en seguro, en bajeles que iban para el Perú, tesoros y personajes, no se descuidaban las precauciones de carácter espiritual; se agotaron los recursos, como dijo en su relación al monarca Pérez de Guzmán, «de procesiones generales, limosnas, penitencias, plegarias y oraciones». Pero ellas también fueron inútiles, a pesar de que Morgan en persona ordenó que fueran asesinados a pistoletazos los frailes franciscanos que en desempeño de su misión divina habían ido a dar la absolución a los agonizantes que se desangraban sobre los campos de batalla.

Las casas de madera, en pocos momentos, quedaron convertidas en enormes antorchas; el fuego, llevado por las brisas del mar, pasó después a las edificaciones cercanas. Los esfuerzos de los piratas, para apagar el fuego que destruiría muchos tesoros (que ya consideraban como suyos), fueron inútiles. La catedral, el cabildo, los conventos de la Merced, San Francisco, Santo Domingo, La Compañía de Jesús, San José y La Concepción; los ricos comercios, las hermitas, las casas reales, y, sobre todo, la fatídica «Casa de los Genoveses» ardieron durante toda la noche entre llamas que se re-

torcian en las alturas y que, desde gran distancia, podían contemplarse dentro del mar y los campos vecinos.

A pesar del incendio, Enrique Morgan sacó de entre los escombros hasta el último alfiler de oro; los cautivos —entre los cuales debieron contarse los ricos tratantes de carne humana, que nunca tuvieron compasión por las caravanas de esclavos— pagaron como rescate cantidades considerables; por medio de atroces torturas fueron obligados los más pudientes a revelar el sitio donde habían enterrado sus riquezas.

Así murió Panamá la antigua, la que fue fundada por orden de Pedrarias el *Justador*, la que conoció los sufrimientos de millares de esclavos que eran considerados como bestias. Y al retirarse hacia las naves que lo esperaban, Morgan dejó clavada sobre las ruinas aún calientes, como emblema simbólico, la negra bandera de los piratas en cuyo centro blanqueaba macabramente una calavera.

*
*
*

A un lado de las ruinas, en las proximidades del mar, un empresario oportuno ha establecido en una casa de madera un restaurante donde los amantes del ayer pueden bailar, a los acordes de una pianola ronca, y contratar el *cicerone* que ha de guiarlos en su peregrinación al través de los escombros.

Los cicerones son generalmente negros, cómicos y parlanchines. El que nos tocó en suerte, nos unió a un grupo de turistas americanos, y comenzó, para mal nuestro, a hablarnos en un idioma nasal, que según él era inglés:

—Ésta era la catedral. . . Aquí estaba el altar mayor de oro que se llevaron los piratas para sus guaridas. Entraban a la iglesia sin descubrirse; cuando veían un vaso sagrado bebían en él vino. . .

Aquí fue donde el fuego causó los mayores estragos; todavía están quemadas las paredes. . . Ninguno de los que aquí vivían quiso regresar después de los sacrilegios de los piratas; todos prefirieron ir a fundar la ciudad de Panamá. ¡No les quedaron gustando los filibusteros! Entre los cautivos que se llevaron de la ciudad figuraban las señoritas más bonitas, recién llegadas de España; las hacían caminar a pie y con cadenas, como si fueran esclavas. . .

Las americanitas lo oyen con los ojos bien abiertos, sin perder una sola palabra; no pueden eximirse, sin embargo, al pensar en las «Spanish señoritas» encadenadas, de lanzar grititos de sorpresa, que bien pueden ser de protesta por la incultura y mala educación de los piratas.

—Allí estaba «La Casa de los Genoveses», continúa diciendo el guía. Aún se encuentran las ruinas de los grandes salones donde millares de esclavos, que estaban sujetos con esposas a las paredes, y que no siendo libertados cuando el incendio, murieron achicharrados. . . Allá era el convento de las monjas de la Concepción, donde vivían cien mujeres; ellas sí pudieron huir cuando Morgan

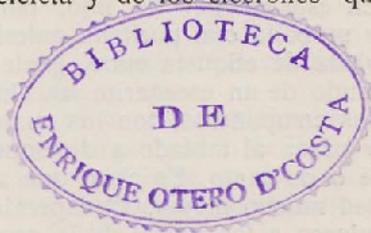
se aproximaba. ¡Cuántos ultrajes no habrían recibido si esperan a los piratas!

Por todas partes, en las ruinas, con cincel o con lápiz, nombres de enamorados, de horteras deseosos de pasar a la inmortalidad codo a codo con Morgan y sus compañeros. Sobre el suelo, cajas amarillas de películas fotográficas; no hay quien no quiera retratarse sobre el fondo espléndido de la catedral derruida.

—Algunos de los piratas,—continúa el cicerone— eran franceses; la mayoría, sin embargo, eran ingleses. También había alemanes, italianos y aun españoles. Hace poco tuve el gusto de mostrarle todo esto a un descendiente de Morgan; vino a averiguar dónde había enterrado su ilustre antecesor los tesoros que se llevó de Panamá... ¡Tesoros inmensos! Suficientes para construir otro canal.

*
* *

Largo rato hemos paseado entre las ruinas, saltando por entre zarzas y malezas. En la paz crepuscular, mientras las sombras comienzan a avanzar como escuadrones compactos, las notas de la pianola del bar cercano y los bocinazos de las motocicletas en las que varias muchachas vestidas de hombres se ejercitan en el deporte, nos arrancan de la evocación del siglo XVII y nos traen de nuevo a estos tiempos prosaicos de la música artificial, de las muchachas varoniles que montan en bicicleta y de los cicerones que tergiversan la historia a su antojo.



Panamá de noche

A la febril actividad del día sucede en Panamá, cuando llegan las horas de la noche, otra vida no menos agitada y llena de complicaciones. Panamá de noche tiene su encanto especial: ante los ojos de los viajeros las luces eléctricas de los numerosos *cabarets* se encienden y se apagan, como invitando a divertirse sobre medidas, según el rango y categoría de cada uno de ellos. Una simple raya blanca sobre el asfalto divide los dos países: Panamá y la Zona del Canal, una tierra «húmeda» y una tierra «seca».

En el *cabaret* lujoso, en medio de decoraciones extrañas que pretenden imitar a Montmartre, a la luz de las bombillas eléctricas ocultas, habréis de encontrar a las artistas en íntimo coloquio con los parroquianos. Los viejos verdes, a la faz de todo el mundo, hacen aquí lo que en otras ciudades mojigatas requiere penumbra y calles poco vigiladas.

La alegría nocturna, sin embargo, es más o menos bulliciosa. En este *cabaret* de lujo, por ejemplo, se bebe con parsimonia, y se baila con puritana pulcritud: parece que estuviéramos en una visita de etiqueta entre gente «bien». La orquesta de negros, al fondo de un escenario; las chicas, cada media hora, se despiden de sus compañeros, con los cuales han bebido en las mesas discretas, y pasan al tablado a desempeñar sus respectivos números de baile o de canto. Es claro que al concluir vuelven a sentarse con una sed mucho mayor. El espectáculo puede pecar de monotonía: comienza a las nueve de la noche y se prolonga hasta las cinco de la mañana, hora en que, según el versito que aquí se canta con desconsoladora frecuencia

*«It is half past kissing time,
and time to kiss again...»*

Una pieza para danzar y otra canción; un concierto y un baile; una copa y otro canto. Aquí la alegría se ingiere metódicamente y a pequeñas dosis...

¡Pobres mariposas de *cabaret*! Vienen de los Estados Unidos contratadas por períodos determinados; en esos contratos solemnes indudablemente, se dispone que soporten con resignación las debilidades y chifladuras de los clientes. El cliente que paga aquí es sagrado e inviolable; por algo la champaña se cotiza con un doscientos por ciento de recargo. ¡Qué puede importarle a una pobre «girl» de Kansas o de Minnessota, que apenas comprende unas

cuantas palabras de español, la disquisición interminable que le haga al oído el buen señor, a quien acaba de conocer, sobre las diferencias sustanciales —no perceptibles para los indoctos— que existen entre un aeroplano que vuela por los aires y un automóvil que camina por las calles? A pesar de todo, la frívola mariposa debe mostrarse extraordinariamente interesada; debe reír a carcajadas ante chistes que no ha comprendido, si así lo hace su interlocutor; debe, por último, fingir alegría cuando insensiblemente se la escapan los bostezos...

El contento va aumentando en bullicio conforme se vaya descendiendo de la categoría del *cabaret*. En los frecuentados por los marinos americanos se oirán gritos, maldiciones y se presenciarán riñas. En otros se encontrarán muchachas hispanoamericanas, oportunas y graciosas, al lado de otras de todos los países del mundo. Hay, sin embargo, un sello de semejanza entre todos los *cabarets*, que no lo hacen los negros azulados de las orquestas, ni la metódica dosificación de la alegría. Por algo se ha pasado la raya blanca de la frontera, que se extiende por asfaltados y gramas.

Con la misma prisa febril con que trabaja durante el día, Panamá se divierte durante la noche...

Charlando con el piloto

Hemos charlado un rato con Manuel Lerch, el aviador austriaco que pilotea el «Colombia» y que, por lo tanto, todavía tendrá en sus manos nuestras vidas durante algunas horas.

Para Lerch su personalidad constituye un mero accidente; él es un simple detalle dentro de la compleja organización de la SCADTA. En este caso, por ejemplo, según nos manifiesta, no debe decirse que él ha hecho un vuelo. El mérito íntegramente debe adjudicarse a una organización que se llama SCADTA.

Nos explica sus ideas:

—Este vuelo, en las condiciones en que se efectúa, no es obra de un solo hombre, ni de varios, sino de toda una organización. Los ingenieros que han estudiado los tipos de aviones adecuados para estos climas, los constructores de estos mismos aviones, los exploradores que hicieron los primeros viajes; los técnicos que efectuaron los estudios meteorológicos y de otra índole; los mecánicos que revisaron los motores y que los han cuidado en todo el vuelo; el piloto que ha dirigido el avión; todos, en una palabra, tenemos participación en el buen éxito del vuelo. Sería una injusticia adjudicarle los méritos a una sola persona. El vuelo, y así es como debe decirse, ha sido realizado por la SCADTA.

A renglón seguido nos explica Lerch las características del «Colombia». Este es un Dornier Wall semejante al «Plus Ultra», en el cual Ramón Franco, en 1926, efectuó la travesía de España

a la Argentina. Es claro que éste, construído después, tiene sobre el «Plus Ultra» innovaciones y mejoras dictadas por la experiencia.

Con dos máquinas de este mismo tipo el desgraciado Amundsen efectuó sus exploraciones en el Polo Norte. Para el transporte de pasajeros este tipo de máquina reúne el máximo de seguridad y de rapidez. Este avión, aunque de diseño alemán, obedeciendo a las estipulaciones del tratado de Versalles, fue construído hace pocos meses en Pisa, Italia.



El capitán-piloto Manuel Lerch, quien condujo el hidroavión «Colombia» en su primer viaje.

Le interrogamos sobre su carrera de aviador. Lerch es austriaco. Combatió como capitán de navío y como aviador naval, durante toda la guerra, desde el primer día. Estuvo contratado para venir a Colombia como instructor del ejército, en lugar de la misión francesa de aviación; inconvenientes de última hora lo impidieron. Meses después fue contratado por la SCADTA.

—Aseguro—dice Lerch—que en el desarrollo y progreso obtenidos en Colombia durante los últimos diez años han tenido una influencia decisiva los transportes aéreos. Ellos han facilitado los negocios de las grandes firmas extranjeras con el gobierno nacional; han unido entre sí regiones que antes estaban separadas por el abismo de varios días de navegación; ellos han permitido que los capitalistas extranjeros, sin perder meses íntegros en un vapor de río, vayan a gestionar personalmente sus asuntos con el gobierno a la capital. Es claro que esta rapidez de comunicaciones entre una región y otra ha facilitado grandemente el desarrollo y progreso de Colombia.

El piloto, a renglón seguido, narra la visita que esa mañana ha efectuado, en unión del presidente de la Scadta, don Carlos Daniel Roca, y del agente de la Scadta en Panamá, señor Boyd, al gobernador de la Zona del Canal y al presidente de la República de Panamá. El recibimiento hecho por el señor gobernador de la Zona no pudo ser ni más franco, ni más espontáneo, ni más cariñoso; el señor Roca solicitó el consentimiento del gobernador para que el «Colombia» volara al través del Canal y el gobernador accedió sin dilación. El presidente Arosemena, después del re-

cibimiento oficial de los visitantes, cuando se despedían, habló a Lerch en correcto alemán; éste, sorprendido, vino a saber que se había educado en Alemania, donde permaneció varios años.

Mientras hablamos con Lerch, las gentes que pasan a nuestro lado nos miran con mal disimulado interés; la publicidad que se ha dado al vuelo nos hace reconocer a cada paso. Nos sentimos muy ufanos, muy satisfechos. Somos como el Lebrich de este Costes o el Jiménez de este Iglesias. Nos sentimos inclinados a decirles a los chiquillos que nos contemplan boquiabiertos: «Guarden su admiración para mañana, cuando nos vean volando sobre el Canal. Aunque es la primera vez que lo hacemos —y la primera también en que un avión comercial realiza esta travesía— ya verán ustedes que no nos perdemos ni nos iremos de cola o de nariz contra los charcos que encontremos»...

La partida

En la pieza del hotel, en las primeras horas de la mañana, nos ha despertado el negro camarero. Todos los días, a la misma hora, al ver este rostro tan negro, tan oscuro, nos han dado ganas de arrojar sobre él un tarro de albayalde.

Esta vez nos ha dicho:

—¿Oye el ruido?

El ruido que mencionaba nuestro solícito informante era familiar para nosotros. Era el motor del «Colombia», al cual ya estábamos acostumbrados, y cuya diferencia con los demás aviones que volaban constantemente sobre la ciudad era para nosotros notoria desde el primer momento. Comprendimos lo que quería decirnos este negro tan negro y tan afable: el «Colombia» en el cual debíamos regresar, después de volar sobre el Canal, se preparaba a acuatizar en Balboa.

Los preparativos de marcha fueron vertiginosos; ropas metidas rápidamente entre las maletas entreabiertas; requisa sobre todos los muebles del hotel para saber qué se había olvidado; carrera hacia el auto que nos esperaba ya en la puerta y que debía llevarnos al muelle 18 de Balboa, que era el señalado para nuestra partida.

Al recorrer las calles de Balboa creemos encontrarnos en una pequeña población de los Estados Unidos en pleno verano: calles admirables, campos de grama, casas juguetonas escondidas entre la verdura. Cuando llegamos al muelle ya se encontraban allí numerosos automóviles; en la lejanía en medio de las aguas tranquilas, se balanceaba nuestro viejo amigo el «Colombia».

—¿No se ha quedado nadie?

Cada uno de los pasajeros estaba rodeado de su grupo. Fuimos haciendo el balance mental. Faltaba uno de los que habían venido de Barranquilla: Mr. Agnew, el representante de la United Fruit. La consternación fue general. ¿Le habrá sucedido algo? ¿Lo

habrán arruinado en el Perródromo y se habrá suicidado? Los exploradores enviados en su busca le encontraron poco después en su cama del hotel, durmiendo a pierna suelta, y soñando en carteras espléndidas de galgos con alas. Mr. Agnew para vestirse, batió todos los records de los transformistas; no dejó olvidado en la pieza del hotel sino el sombrero. Llegó al muelle, medio ahogado, cuando todavía no habíamos ascendido a la lancha que debía llevarnos a la máquina volante.

En el muelle encontramos a la señorita Rosita Ehrman, de la sociedad de Panamá, sobrina del ministro Lefevre, quien iba a ser nuestra compañera de viaje hasta Barranquilla. Como el capitán ecuatoriano Anda, iba a regresar por el mar a su patria, su sitio había sido ocupado por la señorita Rosa, la primera mujer que salía de Panamá para un país vecino por la vía aérea, según lo anunciaban profusamente los diarios matinales.

Un bote de gasolina nos llevó al lado del «Colombia». Ya familiarizados, uno detrás de otro, fuimos saltando a la proa del avión y descendiendo por la empinada escalerilla, cada uno a nuestro puesto. El del capitán Anda vino a corresponder a la gentil señorita Ehrman, que subió al avión valientemente, echando a un lado todos los prejuicios, como lo hará cualquier mujer dentro de cincuenta años.

En el bote había numerosas personas que habían salido a despedirnos. Los ministros de Colombia y Ecuador; los simpáticos hermanos Boyd; muchachos colombianos; señoritas amigas de nuestra compañera de viaje, que le llevaban grandes ramos de flores. Desde nuestros puestos cruzamos las últimas palabras de despedida con los ocupantes de la lancha. Cuando se dió la orden ya conocida, de «Cierren las ventanillas», al clausurarse la escotilla por donde habíamos descendido, y quedar encerrados en nuestro salón, ya los vidrios habían sido levantados espontáneamente.

Lerch y los pilotos han subido a su sitio. El ancla se levanta. El motor se prende y el «Colombia» comienza a deslizarse por la bahía.

Recorremos, preparándonos para elevarnos, las aguas azules. Las costas van desfilando ante nuestros ojos con velocidad vertiginosa. La señorita Rosa saluda a los pasajeros de la lancha, que se va empequeñeciendo cada vez más, agitando los ramos de flores.

Nuevamente nos hemos desprendido de las aguas sin saber cuándo. El algodón ha vuelto a pasar de mano en mano. Miramos hacia abajo y vemos cómo el avión, inconscientemente, va subiendo sobre la superficie de las aguas.

Cuando nuestro avión todavía permanece inmóvil hemos oído el ruido de otro. Es un hidroplano naval norteamericano al cual vemos, a trescientos metros de nosotros, arrastrarse por las aguas y luego levantarse graciosamente en el límite de la bahía y penetrar dentro del canal.

Sobre el Canal de Panamá

Lo seguimos. Ya al penetrar al canal vamos a una altura considerable. Poco después el «Colombia» deja atrás al avión norteamericano: nuestra velocidad es superior a la suya.

Aquí comienza la obra con la cual el hombre corrigió, valiente y tenaz a la naturaleza. Vamos sobre un río manso, cuyas aguas se han confundido calladamente con las de la bahía. Desde la altura nos parece angosto, como una delgada cinta azul.

Estamos ya en un lago: es el de Miraflores. Aquí los barcos llegan al nivel del océano Pacífico, al bajar las esclusas del mismo nombre. Después de la travesía del lago de las esclusas de Pedro Miguel, donde los barcos bajan cincuenta y cuatro pies. A un lado y otro de la cinta azul caseríos de techos rojos, amplios edificios: es la población que vive al lado de la arteria artificial, que requiere de atención y de cuidados constantes.

Súbitamente la cinta azul se angosta. Estamos en el corte de Culebra, que tiene una extensión aproximada de siete millas náuticas. Aquí la naturaleza se rebeló violentamente contra el hombre; a la obra de las dragas y a las excavaciones pacientes de meses enteros se sucedieron los derrumbes, los desmoronamientos y obstrucciones de la tierra deleznable.

Sobre la línea del ferrocarril que atraviesa el istmo, al lado del canal, pasa apresuradamente un tren diminuto.

Estamos ya sobre otro lago; las aguas se desparraman en una gran extensión. Por medio de represas al río Chagres, se construyó este lago artificial de Gatún, que abastece de agua las esclusas del mismo nombre. Las aguas sobrantes salen por el bajo Chagres hacia el mar. El mismo río cenagoso suministra el agua del acueducto de Panamá que purifican plantas consideradas como unas de las más perfectas del mundo.

Un barco está en las esclusas de Gatún. Aquí comienza a descender al nivel inferior del Pacífico.

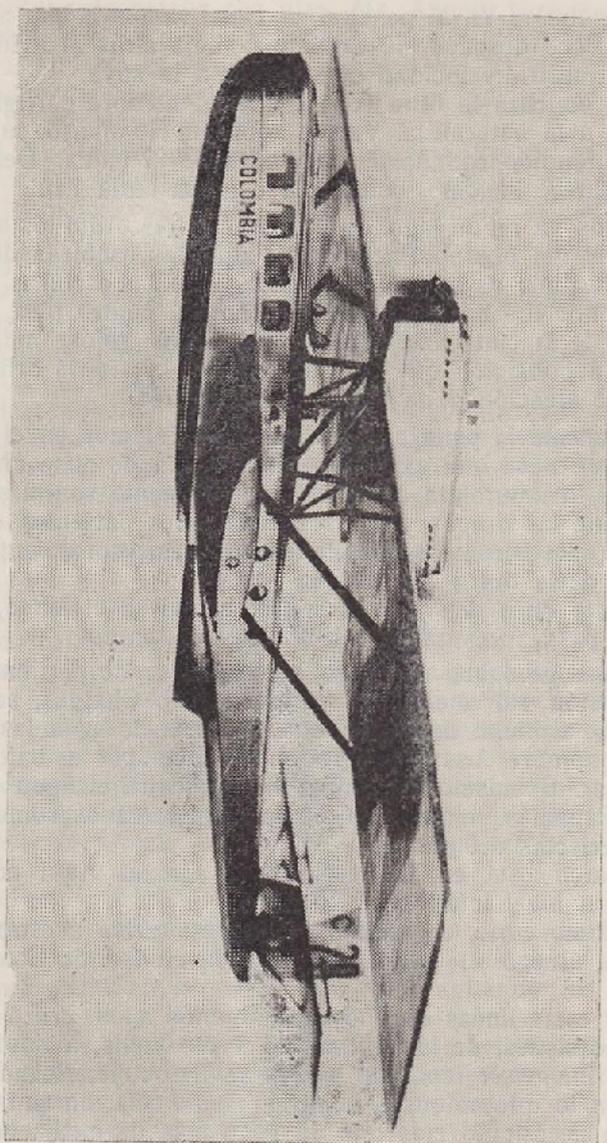
Un último corte, en seguida. Otra vez vuelve a estrecharse la cinta azul. Luégo el golfo de Limón, la ciudad de Colón, el Atlántico.

Quien estas líneas escribe hace algunos años cruzó el canal en dos ocasiones, de ida a Panamá y de vuelta, a bordo de un barco que iba a ser reparado en los astilleros americanos del Pacífico. Para lo que entonces requirió medio día, en cada ocasión, hoy no ha necesitado más que un poco más de media hora.

Alvaro de Saavedra, uno de los compañeros de Balboa en el descubrimiento del mar del Sur, fue quien primero tuvo la idea de construir el canal que comunicara los dos mares. Los primeros estudios se hicieron en 1534. Luego, al través de los siglos, planos y proyectos, hasta el contrato con Luciano Bonaparte Wyse en

1878 y el comienzo de los trabajos de la Compañía Francesa. Las aguas de los dos mares se unieron el 15 de agosto de 1914.

El superhidroavión «Colombia», de la Scadta.



El cielo límpido, antes de desembocar al Atlántico, a gran altura se cubre de una bandada de mariposas azules. Estas se alejan y se acercan; nos adelantan y vuelven a retroceder para pa-

sar al lado nuestro. Son los aeroplanos de caza de las bases navales del canal, que efectúan ejercicios de persecución a grande altura.

Nuevamente hemos volado sobre Colón y hemos comenzado a desfilarse por la costa de la antigua Castilla de Oro. Como en esta ocasión no hemos de penetrar a Sautalá, dentro del Atrato, haremos una línea recta desde la Isla de los Pinos a las proximidades de la ciudad de Cartagena. Durante algunas horas sólo habremos de ver mar y cielo, guiándonos apenas por la brújula y por los instrumentos náuticos, como acostumbra los aviadores en los grandes raids trasatlánticos.

Nuevamente comenzamos a oír nombres célebres. Portobelo, en la lejanía, parece una aldea insignificante. Estamos tomando notas, en un cuaderno de apuntes sobre las rodillas sin experimentar el más ligero movimiento, como si escribiéramos en una mesa.

Nuestra hermosa compañera de viaje, la señorita Rosita Ehrman, no ha experimentado ni la menor molestia ni la más ligera impresión; parece una veterana del aire. Se ha colocado una red sobre los cabellos, para defenderlos de la brisa; con la frente reclinada sobre la ventanilla va embebida en la contemplación del bello espectáculo matinal. Algunos de nuestros compañeros — aquellos que quisieron despedirse de Panamá esperando la aurora en cualquier *cabaret*— no se han preocupado ni por el paisaje ni por el canal; con la cabeza reclinada sobre el espaldar van quedándose dormidos unos tras otros.

No ha pasado una hora desde nuestra salida de Colón cuando los motores se detienen. Poco a poco vamos descendiendo. Hemos llegado a Puerto Nicuesa, donde también nos detuvimos en el primer viaje. Debemos renovar nuestra provisión de gasolina.

La “República Tule”

El mismo paisaje. La goleta sobre la arena. Las canoas de los indios en las playas; las casas de madera: en unas se lee en inglés: «Comisariato para los indios». Cuando, uno detrás de otro, saltamos a tierra, sale a nuestro encuentro un oficial de la guarnición panameña, con uniforme semejante al de los soldados americanos y la pistola al cinto. Los indiecitos más jóvenes, riéndose con socarronería, responden con filial sumisión a unas palabras para nosotros incomprensibles que les pronuncia el ministro Lefevre. No hay que olvidar que el hábil diplomático de hoy fue hace veinte años explorador en estas solitarias comarcas.

Aquí hay un joven español que es el propietario de la goleta y que hace bastante tiempo reside en estas soledades. El tema de la conversación en la conferencia que con él y con el oficial panameño sostenemos, mientras el «Colombia» devora su gasolina, es naturalmente el de la vida y costumbres de los indiecitos. Nos

presentan a varios colombianos: son negros de San Andrés y Providencia que no hablan una sola palabra de español y a los cuales ha traído hasta aquí un inquieto espíritu aventurefo.

La aventura de March, como es claro, sale a relucir. Para unos de nuestros informantes March era un caballero de industria y un estafador; para otros un nuevo Buneau-Varilla; hay algunos, por último, que lo consideran una caricatura de Washington.

Hace cuatro años March —que había desempeñado el cargo de encargado de negocios de los Estados Unidos en Panamá— llegó a la costa de San Blas. Sabía de las enormes riquezas que se encierran en estas comarcas y que esperan la mano del hombre que las saque a la luz; conocía la índole de los indios y trató de explotar su pueril anhelo de independencia.

Formó un partido autonomista, que tenía el objeto de proclamar la independencia del archipiélago y de sus veinte mil indios, y que debía proclamar la república soberana de Tule. Su principal aliado fue el cacique Kalman. March ofreció a los indios el amparo y tutela de los Estados Unidos.

Hablarles a los indiecitos ignorantes de San Blas de uniformes y condecoraciones, de ejército y marina, de amistad con reyes y con príncipes! La revolución estalló sin demora. Fue una carnicería inútil. Veintidos soldados de la guarnición panameña y muchos indígenas enemigos de la loca aventura fueron asesinados.

Y sobre la sangre caliente de las víctimas se redactó el acta de independencia en la cual se hablaba del origen divino de la raza caribe, dueña por millares de años de todas estas regiones. Está escrita en inglés y se caracteriza como un documento deliciosamente humorístico. ¿Por qué en las épocas de la *self-determination*, los indios iban a ser menos que los polacos, o los checos, o los croatas?

Cuando llegaron las noticias de la revolución a Panamá, se enviaron fuertes destacamentos armados. El acorazado americano «Cleveland», que se encontraba en Balboa, partió para el archipiélago llevando a bordo al representante diplomático de los Estados Unidos ante el gobierno panameño.

La rebelión fue sofocada con facilidad. March fue llevado preso a bordo del «Cleveland» a Panamá. El gobierno de la joven república no le permitió que desembarcara y dictó un decreto prohibiéndole volver a pisar en su vida tierra panameña.

Pero en el fondo el germen de independencia y autonomía subsiste entre algunas de las principales tribus. Nosotros mismos lo experimentamos más tarde por nuestros propios ojos en las islas más avanzadas; cuando pasábamos sobre ellas, veíamos ondear en la palmera más alta, en un mástil rudimentario, la bandera panameña; en las más alejadas la bandera «tule» de la autonomía. Se nos dijo que en la de Inapaquiña se había desplegado a nuestro paso la bandera colombiana, pero no la vimos. La bandera «tule» es un trapo rojo con una extraña cruz en el centro.

El gobierno de Panamá, en los últimos años ha hecho toda clase de esfuerzos para civilizar a los indios. Se les han fundado escuelas especiales, principalmente de artes y oficios, se les han enviado misioneros; se llevan a Panamá a las escuelas y colegios. Pero el mayor antagonismo y las mayores luchas se presentan entre los indígenas partidarios de la tradición y los que, después de conocer otras tierras, llegan con propósitos modernistas a las islas donde nacieron.

Cuando el «Colombia» asciende nuevamente, en un rincón de la costa, un indio fornido, completamente desnudo, apoyado en un arco, sobre el fondo de la naturaleza bravía, nos da la sensación de una estampa antigua de descubrimientos y conquistas.

*
* *

Un aviador americano nos decía:

—Una cosa son estas islas desde las alturas y otra es verlas de cerca y visitarlas. Desde arriba son pintorescas, graciosas, simpáticas; abajo son sucias, antihigiénicas; carecen de la menor belleza.

Nuevamente la sucesión de islas. El mar poblado de piraguas cuyas blancas velas parecen arañar el azul bruñido y quieto de las aguas. Los pequeños poblachos que se entusiasman con nuestra llegada; las mujeres semidesnudas que agitan trapos rojos, los chiquillos que se suben a los techos y a las palmeras; los hombres que se quitan las gorras para saludarnos.

Mar y cielo

Al llegar a la Isla de los Pinos —cuyas altas costas aparecen cubiertas de árboles— el motor ha suspendido su monótono ruido. Enfilamos hacia alta mar. Las costas van haciéndose más confusas, a nuestra espalda, hasta que finalmente desaparecen.

Vamos a muy poca altura sobre las aguas. El espectáculo igual: mar y cielo.

Nadie ha experimentado el menor sobresalto. Estamos tan acostumbrados a la marcha cronométrica de los motores y a la seguridad del «Colombia» que parece viajáramos en el más seguro de los barcos. Ni por un momento se nos ocurre cuán fatal podría ser un accidente en estas aguas, acaso poco frecuentadas por las líneas ordinarias de vapores.

El mecánico-*maitre d' hotel* vuelve a aparecer a nuestra espalda, y de nuevo trincha el pollo y nos pasa nuestra ración de sandwiches. El elemento masculino hace toda clase de honores a los víveres; las travesías aéreas despiertan considerablemente el apetito.

El agua es siempre la misma; no tiene la menor ondulación. Ya cuando comenzamos a vislumbrar en la remota lejanía las costas de Colombia varios peces extraños salen a la superficie como queriendo saltar hacia nosotros.

Pasamos a gran altura sobre Cartagena y después, penetrando nuevamente por las Bocas de Ceniza, llegamos a Barranquilla, sobre la cual volamos largo rato admirando desde la altura el pujante progreso de esta ciudad privilegiada.

Barranquilla

Barranquilla se asemeja a aquellas chicuelas que uno deja de ver durante años, y que lo sorprenden, al encontrarlas de nuevo, convertidas en madres o en abuelas.

El desarrollo de Barranquilla es realmente asombroso. Hace siete años que no visitábamos esta ciudad prodigio, a la cual nos sentimos ligados por vínculos especiales de cariño y admiración. Durante ese tiempo se ha transformado de manera casi radical. Desde la ventanilla del superhidroavión «Colombia», al volar sobre la ciudad, nos hemos admirado al ver cómo ésta se extiende cada vez más, desalojando los campos que la rodeaban y que parecían asfixiarla; reconocemos las torres y construcciones de antaño, familiares para nosotros; vemos, aquí y allá, los esqueletos de hierro y cemento armado con los cuales se inicia la era de los rascacielos; admiramos los barrios nuevos, especialmente el de El Prado, floreciente y elegante, digno de la más adelantada ciudad moderna; y como una mole gigantesca en medio de las nuevas edificaciones, el hotel del mismo nombre que será, cuando quede concluido, el mayor de Colombia; debajo de nosotros las calles de asfalto semejan cintas negras de zigzaguean al través de los jardines; los amplios bulevares se ven con su parque en el centro; por último, al final de la ciudad, en las márgenes del río, centenares de embarcaciones que cargan o descargan. Febrilmente Barranquilla vive para el trabajo, con actividad incansable.

Nuestra compañera de viaje, la señorita Rosa Ehrman, viendo lo diminuto de casas y de torres nos ha dicho:

—¡Parece un pesebre!

Nos admira que en Panamá se use el mismo modismo bogotano para el tradicional nacimiento de la Nochebuena.

Cuando se concluya la obra necesaria de las Bocas de Ceniza, Barranquilla será en poco tiempo la más populosa de las ciudades de Colombia. Esta mancha blanca y roja del poblado —tal como la vemos desde lo alto— seguirá desalojando campos y malezas; y, en pocos años, la ciudad activa, la ciudad que se desborda, sólo podrá ser detenida por la infranqueable barrera del mar.

Al saltar a los muelles de la SCADTA nos reciben brazos fraternales: Andrés y Enrique Rodríguez Diago, Antonio Luis Carbonell, Juan B. Fernández, Luis Enrique Osorio, José Umaña Bernal...

Pero, desde antes de saltar a tierra, echaremos ya de menos a los que no hemos de ver más, a los que durante nuestra ausencia se llevó la muerte. A Pedro Pérez Rodríguez, a Aurelio de Cas-

tro, a Enrique Molinares, a Pedro Pastor Consuegra, a muchos más. Las mismas calles por donde ahora vamos, en muchas ocasiones las recorrimos con cualquiera de ellos. Los viejos e inolvidables coches barranquilleros, que parecían cajas de fósforos —y esto es lo primero que llamara nuestra atención— ya no existen. Por todas partes encontraremos automóviles, particulares y de plaza en número muy considerable. Al dirigirnos hacia el centro de la ciudad seguiremos recordando a los muertos: a Pedro Pérez Rodríguez, con su eterna sonrisa, rigurosamente vestido de blanco, abanicándose con su sombrero de paja mientras explicaba los progresos de Barranquilla y planeaba su futuro grandioso. Como por una de estas calles quedaba situada la oficina de *El Pueblo*, recordamos al inolvidable Tableau escribiendo en su escritorio desvencijado, con la mano izquierda, cuartillas y más cuartillas de esas crónicas admirables y deliciosas que acogían todos los periódicos de habla española, mientras que con la mayor naturalidad y espontaneidad seguía la conversación con seis o siete visitantes. Mentalmente leíamos de nuevo las cartas que, desde la gerencia de *Diario de Comercio* nos escribía Enrique Molinares sobre la pujanza juvenil y el crecimiento de esta ciudad. Y, por fin, recordamos las charlas de Pedro Pastor Consuegra —uno de los más completos talentos periodísticos que hayamos encontrado en Colombia— sobre las exigencias y necesidades del diarismo moderno.

—¿Y las calles?,— hemos preguntado a Enrique Rodríguez al dar un salto en el automóvil que nos conduce, por efecto de un hoyo en el piso.

—Es lo que nos falta, nos ha respondido. Ya tenemos agua y luz en condiciones inmejorables; pronto tendremos también calles. Enviaremos dos o tres manotazos de arena al museo como recuerdo del pasado.

El tráfico se dirige aquí por medio de postes metálicos, con señales luminosas automáticas, muy elegantes, y por lo tanto muy diferentes a los barriles antiestéticos que se han colocado en algunas esquinas bogotanas para que se estrellen los automóviles.

Hemos visitado las instalaciones de dos de los grandes periódicos barranquilleros: de *Diario de Comercio* y de *La Prensa*.

Diario del Comercio, desde cuyas columnas la pluma áurea y el espíritu sereno y patriótico de Abel Carbonell trata con acierto ejemplar los más graves problemas nacionales, fue el primer diario a la moderna que se fundó en Barranquilla, y el primero que introdujo toda clase de elementos modernos, incluyendo rotativas. Es diario vespertino de amplia circulación y de notoria influencia, cuyos propietarios tienen en vía de desarrollo un muy vasto plan de mejoras. Los hermanos Carbonell, el general Bernal, jefe de redacción, y todo el personal del periódico recibieron al enviado de la Agencia SIN, cuyos servicios exclusivos tienen en Barranquilla, con el más franco y cordial compañerismo.

Con *La Prensa* se ha hecho un diario joven, a la moderna, con las maquinarias más completas que se hayan introducido al país. Su circulación es muy vasta, como pudimos comprobarlo al verlo en todas las manos en Barranquilla y al encontrar en las poblaciones cercanas, donde se detuvo el hidroavión, a los vendedores que salieron a ofrecernos los ejemplares de ese día. *La Prensa* tiene una admirable presentación; hasta en las más mínimas informaciones, en todas sus páginas, se adivina el llamado «sentido de la noticia». Juan B. Fernández, para el cual el periodismo moderno no tiene secretos, los hermanos Martínez Aparicio, de los cuales cada uno se ha especializado en un ramo, Paco Lince, el ágil y delicioso cronista, cuentan con un admirable cuerpo de redactores y con un competentísimo personal subalterno. La organización de *La Prensa* podría considerarse como ejemplar entre las de todos los diarios del país.

Ante la enorme rotativa tubular Hoe de *La Prensa*, pensando en el periodismo de antaño en Barranquilla, recordamos la rotativa animal de Aurelio de Castro que imprimía *El Pueblo*. Un negro semidesnudo, sudoroso, que daba vuelta a una máquina de manubrio, tiraba la edición íntegra del periódico.

La Nación, el diario que fundó Pedro Pastor Consuegra, es ahora matinal, y lo dirige Sánchez Santamaría. En él trabajan Limógez, corresponsal de los diarios bogotanos, y Clemente Manuel Zabala. *El Porvenir* de Cartagena, que es el decano de los diarios colombianos, fue llevado por su propietario Miguel Araújo a Barranquilla, y ahora está convertido en estilo *tabloid*, en formato y factura semejantes a *Mundo al Día*. En él trabajan el periodista chileno Argañ Mateluna y José Restrepo Jaramillo. De los diarios de otro tiempo volvimos a encontrar *El Día* de Julio H. Palacio y *El Liberal* de Pedro Juan Navarro, periódicos de índole netamente política.

En la casa de Luis Enrique Osorio, poco después de nuestra llegada, oímos la lectura que este infatigable luchador nos hizo de su última obra *El Iluminado*, drama en cuatro actos, de gran vigor e interés, y que según su autor, sólo podrá ser representado dentro de cincuenta años. En la casa de Osorio encontramos lo más granado de la intelectualidad barranquillera. El interés con que se oyó la lectura del drama nos demostró que en Barranquilla, a la vez que se trabaja y se vence, no se olvidan las cosas del espíritu.

El río Magdalena

Como las carreras de ciertos políticos, estas deshilvanadas notas van a terminar por donde han debido comenzar: por el principio, que en este caso es el viaje, de ida y regreso, de Bogotá a Barranquilla, al través del río Magdalena.

Este es, sin embargo, un viaje que efectúan en ambas direcciones todos los días los aviones de la Scadta. Ya, también lo han realizado millares de personas. Se hace con cronométrica regularidad, sin peligros de ninguna clase, con comodidades muy superiores a las de otros medios de transporte. Cualquier lector, al imaginar uno de estos viajes, piensa que es el que diariamente efectúan las cartas que envía y recibe de la costa Atlántica y del exterior.

En todas las oficinas de la Scadta de los lugares que hemos visitado, hemos encontrado en letras bien visibles el siguiente cartel, que debe ser como una norma de los empleados de la compañía que tienen contacto con los correos:

«De una carta están muchas veces pendientes el porvenir de un individuo, la salud de un enfermo, la tranquilidad honrada de un hogar, los destinos de un pueblo y la prosperidad, paz y crédito de un país».

Este aviso es, por sí solo, la enunciación de toda una política. El cuidado extraordinario que se tiene por los correos, en todas partes, al través de toda la organización de la Scadta, salta a la vista de cualquier viajero. Ante este cartel hemos meditado largamente: él revela, mejor que largas disertaciones, el por qué de la confianza que el pueblo colombiano ha depositado, desde su fundación, en la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos.

A través de todo el Magdalena, lo mismo en medio del río que en las proximidades de Barranquilla o a la salida de Girardot, el paisaje peca muchas veces de monotonía; durante horas enteras se vuela sobre selvas vastas e incommensurables que semejan un mar ondulante de copas de árboles en las cuales, aquí y allá, se destacan flores extrañas y multicolores. ¿Cuándo será que la mano del hombre pueda, dentro de este inmenso territorio deshabitado, domar el «infierno verde»? El triunfo del hombre sobre la selva puede verse, y de manera harto elocuente, al volar a mil quinientos metros sobre Barranca hermeja. Hace diez años esta población ordenada y minúscula, esos caminos, ese ir y venir constante de trenes y automóviles, esos enormes tanques que desde arriba nos parecen quesos que podrían cogerse en la palma de la mano, no existían; todo era selva inhospitalaria, malsana, impenetrable. Aquí el hombre ha vencido.

Por todas partes, durante el viaje, hemos recibido solícitas atenciones de los pilotos, mecánicos y agentes de la Scadta. La mayoría son muchachos simpáticos, insinuantes, que nos hacen pensar que si desde el punto de vista técnico y científico la Compañía nada deja que desear, el estético tampoco se ha descuidado.

Al pasar desde la altura y ver cómo, arrastrándose con dificultad, van sobre las aguas los buques —que parecen juguetes insignificantes— el pasajero que usa la vía aérea y que experimenta una temperatura deliciosa, tiene algo así como compasión por

los que van por la vía fluvial y que emplearán días enteros en recorrer una distancia que él volará en horas.

Es sugestivo que sea sobre el Magdalena por donde pasan los pájaros metálicos, en uno y otro sentido. Las aguas turbias del río que durante siglos ha sido el lazo de unión entre unas y otras regiones del país están siempre dispuestas a recibir, en caso de peligro o de accidente, los aviones que constituyen la última palabra de la civilización. Como a las piraguas de los indios, a los champanes de la Colonia o a los buques de la república, las aguas del Magdalena siempre están dispuestas a acoger a aquellos que las cruzan desde las nubes.

Todos los pasajeros, cual más, cual menos, tenemos nuestras experiencias de navegación fluvial, que a gritos y con esfuerzo —no hay que olvidar el ruido de los motores— nos cambiamos unos con otros.

—En este sitio —dirá uno al pasar sobre «El Ciego»— estuvimos varados en una ocasión durante quince días. No nos atrevíamos a irnos en balsas y por este motivo se nos iban concluyendo los víveres. ¡Horrible!

Otros recuerdan esos «leñateos» de antaño, playas altas, odiosas, asfixiantes, donde se detenían los barcos horas enteras a renovar su cargamento de leña y donde a los viajeros, en forma de nubes que muchas veces oscurecían el sol, se les presentaban los mosquitos como nuncios de todas las enfermedades tropicales.

¡Qué diferente ahora! Vamos siempre por el río; sólo en muy contadas ocasiones, cuando éste da una vuelta aguda, atravesamos las lenguas de tierra para ir a buscar de nuevo la superficie de las aguas —que se arrastran con felina calma entre la doble hilería de árboles pujantes— centenares o millares de metros más allá. Todo, en realidad de verdad, es diferente: el buque de tardo andar de tortuga, los carros-hornos de los ferrocarriles, las piraguas y barcas primitivas.

Horas enteras, a velocidad fabulosa, vamos devorando la distancia; sólo, a grandes trechos, encontramos insignificantes centros poblados en una u otra orilla del río. Las ciudades de alguna importancia —Honda, Puerto Berrio, Mompós, Calamar— sólo habremos de hallarlas muy de tarde en tarde. El viajero, que muellemente sentado, fuma cigarrillo tras cigarrillo o apréta regularmente las bolitas de algodón dentro de las orejas, prefiere la contemplación del paisaje a la lectura de libros frívolos que después de ojear un rato abandona indiferentemente sobre las rodillas. A cada rato lanza una expresión que revela su estado de ánimo: «¡Qué enorme extensión deshabitada!» Y piensa que llegará el día en que cada una de estas agrupaciones de techos pajizos, sea una ciudad floreciente; en que cada una de estas selvas, descuajada por mano robusta y nervuda, sea reemplazada por campos cultivados o por ricos emporios de ganadería; en que el hombre fuerte haga despertar de su sueño a la naturaleza muerta...

Poco después de salir de Girardot nos hemos elevado a cerca de dos mil metros. Vamos sobre colinas que se extienden, ante nuestra vista, como inquietas ondulaciones de esmeralda. Luégo, a los pocos minutos de vuelo, encontramos el ferrocarril de La Dorada, semejante a una interminable cinta arenosa que se esconde de trecho en trecho entre el verdeoscuro de la vegetación. Un poco más allá de la ciudad de Honda, mancha blanca y rojiza; puentes sobre los ríos, movimiento febril en algunos sitios. Creemos estar volando sobre la ciudad de los liliputienses.

La «Scadta»

Sólo prácticamente puede comprenderse la decisiva influencia que ha tenido para el desenvolvimiento de Colombia la navegación aérea. Esta, para los colombianos, puede representarse hasta ahora por un sólo nombre: la «Scadta». ¡Prodigioso desarrollo el de esta Compañía que vino a abrir ante el país horizontes nuevos y a infundirle nuevas fuerzas, nuevas ilusiones, nuevas energías! La «Scadta» fue organizada el 5 de diciembre de 1919. Va a cumplir pues, dentro de algunos meses, la primera década de su existencia.

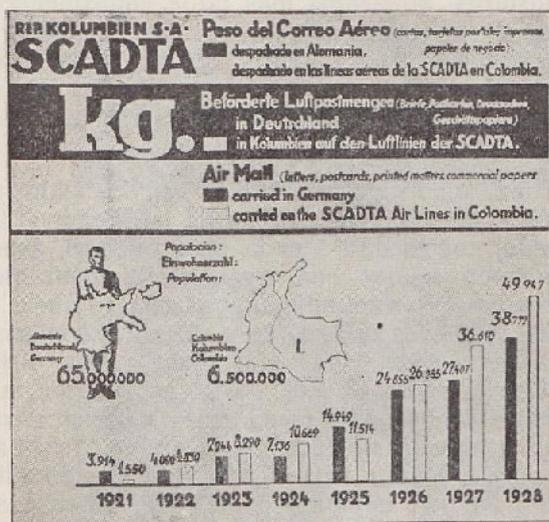


El aumento continuo en el número de pasajeros transportados de 1920 a 1928 puede verse claramente explicado en el presente gráfico.

El capital inicial de la Compañía fue de cien mil pesos, elevado a doscientos mil en 1923; a cuatrocientos mil el año pasado y a seiscientos mil en el curso del presente año. En el día de hoy, como es natural, las reservas de la Compañía sobrepasan al capital. La política financiera de la «Scadta» ha sido hasta ahora la

de no pagar sino dividendos moderados, semejantes a los de cualquier otro negocio; la mayor parte del dinero ganado ha sido empleado en el ensanche de las líneas y en el perfeccionamiento de la empresa. Suficientemente puede explicarse de esta manera la gran valorización interna de las acciones. Esta política, en resumen, puede sintetizarse en pocas palabras: procurar un servicio cada día mejor para el público; tratar de conseguir diariamente una nueva mejora en una organización que pueda considerarse como ejemplar.

La opinión nacional —expresada en diarios de todo el país, de manera hasta ahora unánime— considera enfáticamente, en contra de lo expresado en otras naciones, a la «Scadta» como una organización colombiana. Es claro, se ha dicho en Colombia, que tratándose de una industria nueva, era necesario un personal técnico extranjero, que la conociera y la estudiara en sitios donde



EL CORREO AEREO DE LA SCADTA —La línea negra indica el correo transportado en Alemania y la blanca el transportado en Colombia desde 1921 a 1928. Puede verse por el presente gráfico cómo ha ido aumentando el transporte de este material en Colombia, sobrepasando al de Alemania. La población de este país se calcula en sesenta y cinco millones de habitantes y la de Colombia en seis millones quinientos mil.

ella se hubiera implantado y perfeccionado con anterioridad. De aquí que la mayoría del personal técnico de la «Scadta» sea europeo, aunque día tras día el número de colombianos formados al lado de los expertos extranjeros va aumentando. Los dirigentes de la «Scadta» han manifestado en diferentes ocasiones que la consideran como una compañía nacional colombiana, establecida al amparo de las leyes colombianas, y que no habría podido alcanzar el estado de desarrollo a que ha llegado, sin el apoyo y ayuda constantes del pueblo colombiano.

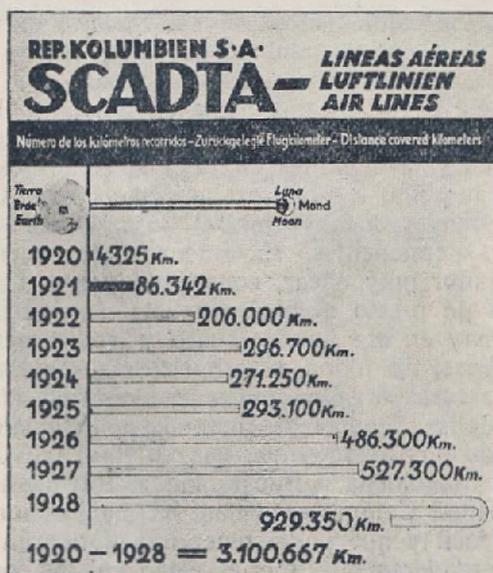
Todas las literaturas antiguas, antes de que se trocara en realidad el sueño portentoso de la aviación, hablaron del majestuoso vuelo de las águilas, que fueron llamadas en todos los idiomas las reinas de los aires. Hoy el águila es una reina destronada por el genio incontenible del hombre. Al volar sobre estas tierras deshabitadas del Magdalena y al ver cómo, debajo de nosotros, las águilas tratan de alcanzarnos, agitando furiosas e impotentes las alas curvas, sentimos trocarse en decepcionada compasión el entusiasmo de nuestros abuelos. La admiración sólo la tendremos al encontrar otro pájaro metálico que a una altura semejante a la nuestra venga en sentido contrario. Primero se le ve como un punto insignificante, en el cual clava certeramente sus rayos el sol; luego, a medida que se acerca, va aumentando de tamaño hasta pasar a nuestro lado convertido en una ave de plata, desde la cual ondeando las manos o agitando pañuelos, nos saludan seres humanos como nosotros. Momentos más tarde, empequeñeciéndose de nuevo, se pierde en la remota lejanía que hemos dejado atrás. Así como nosotros vemos a estos viajeros desconocidos, que van al sitio de donde nosotros salimos, ellos han debido vernos a nosotros, experimentando, al igual nuestro, la convicción enorgullecadora de que ya el hombre es el rey del aire.

Con la misma solícita galantería nos han recibido por todas partes los agentes, pilotos y mecánicos de la «Scadta». Con todos hemos conversado, conociendo a cada paso nuevos aspectos que nos revelan en todo sentido una organización admirable. Al salir de Puerto Berrío para Barranquilla fuimos citados por el piloto del «Simón Bolívar» para las seis de la mañana. Pocos minutos antes de esa hora salimos del Hotel Magdalena y nos dirigimos hacia la orilla. Llovía copiosamente. Al llegar al avión, a la difusa luz del amanecer, veíamos pasar confusamente por en medio del río, que en ese sitio tiene una anchura considerable, los barcos que iban o venían para el puerto. El «Simón Bolívar» prendió los motores y ascendió. Nuestro compañero de viaje, señor Lefevre, hoy veterano del aire, era la primera vez que volaba: él nos hizo notar que nada sentía el pasajero cuando el avión se desprende de las aguas y se eleva, al contrario de lo que cree el que aún no ha ascendido en una máquina voladora. En esta ocasión, como en todas las demás, nos desprendimos sin saber cuándo; poco después de que el agua aún azotaba los flotadores vinimos a encontrarnos de repente sobre las copas de los árboles. La naturaleza, en una y otra margen del río, se despertaba perezosamente bajo el manto de la lluvia. Apenas habríamos volado quince kilómetros cuando, delante de nosotros, como una impalpable muralla de algodón, se presentó la niebla. Esa niebla que según nos explicó detenidamente el técnico general Quiñones, constituye el mayor peligro y el mayor terror para los aviadores; cuando ella los envuelve, pierden la orientación, se estrellan, se extravían. Nos devolvimos nueva-

mente a Puerto Berrío. Y esto sucedió en dos ocasiones: siempre la niebla cerrándonos el paso.

El avión buscaba el abrigo del puerto. La lluvia seguía cayendo a torrentes por todas partes; resbalaba en grandes chorros por las alas de duraluminio, por los techos de las casas, que veíamos a lo lejos, por las ramas de los árboles ribereños. No pretendíamos batir record alguno, y aunque hubiéramos tenido —que no la teníamos— prisa en llegar, sabíamos aplicarnos el sabio precepto que los americanos resumen en dos palabras: «Safety first». Este cuidado extraordinario de efectuar los vuelos con el máximo de seguridades es lo que ha hecho que los accidentes de la «Scadta», en todo el tiempo que lleva de funcionamiento, hayan tenido un porcentaje insignificante.

Y allí, mientras podíamos continuar el viaje, y mientras llovía fuera sin cesar, hemos pasado las horas conversando preferentemente de la organización de la «Scadta».



Este gráfico demuestra el número de kilómetros recorridos por los aviones de la Scadta desde 1920 a 1928. En la primera línea puede verse la distancia que existe entre la tierra y la luna; los aviones de la Scadta, en 1928, con los kilómetros que han recorrido, habrían podido ir hasta la luna y regresar. Es claro que el recorrido que harán este año de 1929 ha de ser muy superior.

Nuestro piloto, con la mayor cortesía, nos dice a cada paso: «Todavía no es prudente seguir. El tiempo es muy malo». Lo interrogamos. Se llama Grautoff, tiene veinticinco años, y nació en Leipzig. Durante varios años trabajó con la «Lufthansa», efectuando vuelos entre Alemania y Holanda. Tiene un record de 130.000

kilómetros sin accidentes. El mecánico, físicamente semejante al anterior, se llama Friedrichsen y tiene 23 años. Nos sorprende la facilidad con que ambos hablan español.

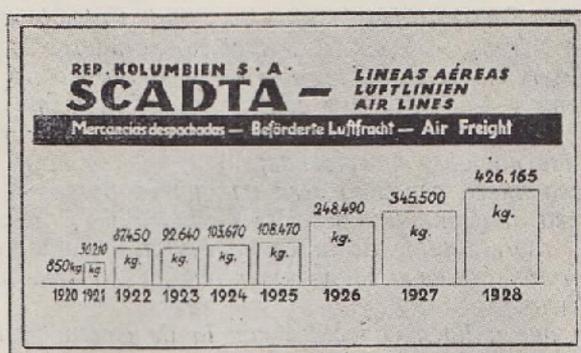
Se nos han dado, mientras llueve, largas explicaciones acerca de la organización de la «Scadta». El presidente y dos tercios de la junta directiva de esta institución son colombianos; el vicepresidente y director general es el doctor P. P. von Bauer. En la organización interna de la «Scadta» hay una asamblea de accionistas y una junta directiva, compuesta por los jefes de sección, que asesora a la dirección, y a la que ésta consulta todos los asuntos de importancia. La sociedad está dividida en las siguientes secciones: Administrativa; de tráfico —que comprende las sub-secciones de pasajes y de correos; — Técnica, que maneja todo lo relativo al material, a los puertos aéreos, etc.; de Aviación, bajo el mando del piloto-jefe; y finalmente, la científica, que se encarga de todos los estudios meteorológicos y geográficos, del levantamiento de aerofotografías, por encargo particular, etc. El personal instructivo es extranjero en su mayoría; la proporción de empleados, sin embargo, es de diez y seis colombianos por cada cuatro extranjeros. El personal postal se selecciona cuidadosamente; recibe enseñanza por medio de conferencias y otra clase de cursos.

La gerencia de la «Scadta» está en Barranquilla y las oficinas principales en Barranquilla y Bogotá. La sección técnica funciona en Barranquilla y la científica en Bogotá. El principal puerto aéreo es el de Barranquilla; los puertos auxiliares son Girardot, Cartagena, Bucaramanga, Buenaventura y Curazao. En todos ellos hay construcciones permanentes. En Buenaventura cuenta la «Scadta» con un deslizador muy eficaz, construido por la Casa de Reymond Concrete, con un precio de cien mil dólares y necesario por la diferencia que hay en ese puerto cuatro y medio metros entre la alta y baja mareas. En todos sus puertos la «Scadta» ha ofrecido hospitalidad a otras organizaciones de aviación.

La flota de la «Scadta» se compone actualmente de catorce hidroplanos y de dos aviones que usa su filial la «Cosada» para el vuelo del río Magdalena a Bucaramanga. Hay pedidos tres aviones más. La Sociedad Colombo-Alemana ha manifestado que comprar máquinas es fácil y que podía tener una flota aún mucho mayor; los gastos verdaderamente fuertes están en los puertos y demás instalaciones aéreas de carácter permanente.

La política de negocios de la «Scadta» se caracteriza como marcadamente latinoamericana. No quiere incorporar en ella a organizaciones similares que puedan presentarse en éste o en países hermanos; está dispuesta a no perturbar cualquier clase de organizaciones individuales que se hayan formado o puedan formarse y a colaborar estrechamente con ellas. Cada país —es su idea— puede contar con sus propias compañías de aviación; la organización, sin embargo, debe ser igual para las tarifas, los itinerarios y la uniformidad del material.

Mientras llueve incesantemente sobre el río Magdalena, en nuestros cómodos sillones, hemos hablado largamente de la «Scadta» y de los servicios que ha prestado a Colombia. Se recuerdan servicios como el de la crisis producida por el Banco López, cuando fue posible transportar los billetes desde Medellín; las exploraciones aéreas, el levantamiento de planos en las fronteras. La «Scadta», lejos de explotar, ha contribuido poderosamente al admirable desarrollo del país en los últimos diez años; si el servicio aéreo se suspendiera por ocho días en todo Colombia se sentirían graves trastornos. La «Scadta» tiene todos sus intereses vinculados íntimamente con Colombia; y en toda la república, por esta causa, se la considera como una empresa netamente colombiana, a la cual es preciso prestar toda clase de apoyo.



LAS MERCANCIAS transportadas por las líneas de la Scadta desde 1920 a 1928 expresada en kilogramos.

Sobre el río Magdalena, tanto al ir a Barranquilla como al volver, llaman la atención dos poblaciones: Mompós, con todo su aire de vieja urbe española, espléndidamente aislada, en una isla llena de cultivos, de poblaciones, de vida, que se contemplan con agrado después de tantas horas de soledad y de selva; y Zambrano, destruida por un incendio, y que es hoy tan sólo un hacinamiento de paredes derrumbadas, de ruinas y de desolación.

* * *

Cuando bajamos en Girardot con el ministro Lefevre habíamos volado cerca de cuatro mil kilómetros en cuatro aviones diferentes, sin el menor accidente, molestia o sobresalto. Luégo, para recorrer la distancia que separa a Girardot de Bogotá —que por los aires, a velocidad moderada, nos habría significado menos de una hora— necesitamos, cerca de un día de calor, de fastidio, de incomodidad en ese anticuado medio de transporte que se llama un carro de ferrocarril.

La siguiente proposición de la Sociedad Bolivariana de Colombia fue aprobada por unanimidad al saberse la inauguración del nuevo servicio aéreo entre Colombia y Panamá.

«LA SOCIEDAD BOLIVARIANA DE COLOMBIA,

CONSIDERANDO:

«Que la Empresa Nacional «Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, «SCADTA», iniciará el miércoles próximo 17 de abril, el servicio semanal regular de pasajeros entre Barranquilla, Cartagena y Colón, lo que contribuirá eficazmente a estrechar más aún los lazos de unión y fraternidad existentes entre Colombia, Panamá y las naciones americanas;

«Que esa nueva conexión será una nueva parte del servicio de dicha empresa denominado «Servicio Bolivariano», que según declaraciones del representante de la Compañía en la ciudad de Panamá, «unirá por rutas aéreas a todas las repúblicas libertadas por el genio de Bolívar»;

Que la nueva línea conectará con la de Bogotá y luego con la de Buenaventura, Guayaquil y Paita,

RESUELVE:

«Expresar por nota oficial de la Presidencia la sincera satisfacción de la Sociedad Bolivariana de Colombia para la inauguración del nuevo e importante servicio aéreo entre Colombia y Panamá, por lo cual felicita muy cordialmente a la Directiva de la SCADTA, a la vez que aplaude y se congratula por la feliz iniciativa de denominar «Servicio Bolivariano» el que se ha venido estableciendo entre las repúblicas hijas del Libertador Simón Bolívar.

«Copia de esta resolución se enviará al Gerente de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos en Barranquilla, por medio del representante de dicha empresa en Bogotá.

«Bogotá, abril 10 de 1929».