

100 años y contando...

Por:

Christiern H. Broberg

Antes de empezar...

La reseña que se presenta a continuación no es más que una compilación de informaciones publicadas en distintos medios y cuyo contenido en algunos casos se reproduce de manera íntegra por su riqueza educativa e informativa, en ningún caso acreditándose como de nuestra autoría. Este trabajo pretende aportar de una manera casi cronológica los eventos principales que forjaron y definieron lo que es la aviación en República Dominicana, a propósito de conmemorarse sus primeros 100 años...

Desde los más remotos tiempos de la civilización, la idea de volar ha rondado el pensamiento de hombres que a través de años de historia han colaborado en desarrollar la imaginación de miles de personas a fin de obtener resultados positivos logrando retar sus limitaciones naturales para emprender un viaje que lo llevaría más allá de su imaginación.

En los sepulcros egipcios, así como en sus templos y monumentos se han descubierto pinturas murales que representaban seres humanos dotados de alas. En la antigua China, durante la época de Han, se escribió el Libro de las Montañas y de los Mares, que recogía una tradición sobre los habitantes de un reino que tenían un solo brazo y tres ojos y que hacían viajes en carros volantes. En Persia entre sus leyendas figura la del Rey Ke-Kaous, una de sus proezas consistió en una excursión aérea en un palanquín tirado por cuatro grullas. La mitología griega también jugó su papel inspirador con la conocida historia de Ícaro y Dédalo y sus alas para escapar de la furia de Minos.

El primer conocimiento histórico sobre máquinas voladoras se atribuye a Archytas de Tarento, filósofo que vivió 400 años A.C, y que fue el inventor de la cometa, el tornillo y las poleas. Siglos después, en plena Época del Renacimiento, un Leonardo Da Vinci impresiona al mundo, en un formidable destiempo, con innovadores prototipos de alas, aeronaves y hasta helicópteros y paracaídas. Es por esto que muchos lo consideran el primer Ingeniero Aeronáutico de la historia ya que escribe y divulga los primeros conceptos fundamentales que pretenden demostrar científicamente, empleando cálculos matemáticos, la teoría del vuelo.

Pasan los siglos, y con apenas tres años de iniciado el Siglo XX, la humanidad alcanza uno de los mayores logros en su historia de la invención, cuando tras fallidos intentos, un 17 de diciembre de 1903, Wilbur Wright desafía la fuerza de gravedad, logrando elevar su aeronave, un avión controlable, que fue capaz de planear en un corto vuelo, cubriendo una distancia de 120 pies, sobrevolando las Dunas de Kitty Hawk, Carolina del Norte, marcando con esto el inicio de la Era de la Aviación.

El 23 de octubre 1906, el brasilero Alberto Santos Dumont, se convierte en primer hombre en despegar a bordo de un avión impulsado únicamente por un motor aeronáutico, siendo el primer vuelo registrado en Europa. Designado 14 bis o Oiseau de proie (francés para "ave de

presa"), la máquina voladora fue el primer avión de ala fija presenciado por la prensa europea y las autoridades francesas de aviación para despegar y volar con éxito. La aeronave voló sobre 60 metros a una altura de 3 metros.

El 8 de enero de 1910, en una pista improvisada en los llanos de la Hacienda de Balbuena en la Ciudad de México, Alberto Braniff subía a bordo de su avión *Voisin* para seguir intentando volar en el cielo de México. Finalmente, Braniff remontó el vuelo, sobrevoló los llanos y logró aterrizar sin ninguna complicación. De esta manera, lograba realizar el primer vuelo en aeroplano en México y Latinoamérica.

República Dominicana no está ausente en esta formidable historia.

Muchos son los protagonistas de los inicios de la aviación en nuestro país, personajes que con su inteligencia y audacia, marcaron el rumbo para lo que es hoy todo el sistema aeronáutico, legislaciones e infraestructura implementados desde ese entonces en la República Dominicana.

Durante estos años, nuestro país participa en concursos de diseños de máquinas voladoras, destacándose el ingeniero Zoilo Hermógenes García, primer dominicano en diseñar y construir un avión. En 1911, este ingeniero vegano, diseñó y voló una aeronave a la que denominó "Poliplano". El aeroplano fue creado en República Dominicana y volado por él en los Estados Unidos, donde fue creado el prototipo. El 12 de diciembre del 1911 se convierte en el primer piloto aviador dominicano cuando vuela el poliplano en el Boulevard Nassau en el Aeroclub de New York.

En Ing. García lleva su invento desarmado a los Estados Unidos, siendo transportado en barco. El modelo de aeroplano fue mostrado en ese país, dejando asombrados a los ingenieros de esa urbe, los cuales tenían el interés de dar vida a la industria de la aviación mundial. Como consecuencia de su invento, fue aceptado en el famoso club de Aviación de Saint Louis en Estados Unidos.

El interés del ingeniero García era poder venir volando al país en su maravilloso invento, pero razones económicas se lo impidieron, ya que el poliplano contaba con un pequeño motor de 50HP y para la travesía necesitaba uno de 100 HP.

Muchos inversionistas involucrados al ámbito de la aviación de la época reconocieron el valor que tenía este invento de este gran dominicano. Entre esas personas estaba el ingeniero norteamericano C.R. Wittemann, representante de la misma casa fabricante de aeroplanos, quien certificó las notables condiciones de la máquina inventada por el ingeniero García.

También el aviador norteamericano Charles D. Henob, en carta dirigida al Listín Diario, el 10 de junio de 1911, expresa que es "notable que un hombre que nunca vio un aeroplano en la República Dominicana, pudiera inventar un aparato con su propia idea y cálculos matemáticos especiales".

Los planos de este aparato fueron patentizados por el Ing. García, por los cuales recibió numerosas ofertas en Estados Unidos para que vendiera su invento, para lo cual se negó por nacionalismo. Las características innovadoras en el diseño del Poliplano fueron incluidas en el Modelo B, fabricado por los hermanos Wright en el año 1911, el cual fue el primer avión fabricado en serie para ser vendido.

En 1912, mientras el Poliplano se exhibía en la Feria Aeronáutica de Long Island, New York, se produjo un incendio en circunstancias hasta hoy no aclaradas en el hangar donde se encontraba la aeronave, quedando la misma completamente destruida.

En ese mismo año, el Ing. García, construye en la comunidad rural de Pontón, La Vega, la primera pista de aterrizaje de la República Dominicana y Latinoamérica, para ser utilizada como pista de vuelo y entrenamiento, la cual fue administrada por una junta directiva conformada por: Agustín Fernández, presidente, Francisco Grullón Veloz, 1er vice presidente, Carlos María Sánchez, Secretario, Casimiro Marte Rodríguez, 2do. Secretario, y Gabriel G. Grullón, Tesorero.

También en 1912, año que estaba la aviación mundial en gran apogeo, se iniciaron los primeros vuelos hacia nuestra isla, como punto de escala entre América del Norte, América del Sur, islas del Caribe, y hasta Europa.

Para esta época, la República Dominicana era ya protagonista de varios atrevidos espectáculos aéreos organizados por dominicanos que costearon a los aviadores norteamericanos para disfrutar de estos eventos. En 1911 llegó a constituirse un Aeroclub en la ciudad de Santiago de los Caballeros, bajo la presidencia de Agustín Malagón hijo, con el propósito de promover y recaudar recursos para el vuelo que el 16 de agosto de ese año realizaría el aviador Antonio Gelabert, que antes había volado en Mayagüez, Puerto Rico, en un biplano Curtis. El club gestó comisiones de propaganda y recolección de fondos en Tamboril, Navarrete, Las Lagunas, Jánico, San José de Las Matas, Mao y el propio Santiago para el que sería el primer vuelo en la ciudad y el país, pero cerca de un mes antes, Gelabert desistió de aquella proeza en ciernes que él mismo había propuesto, alegando que la suma recolectada era “insuficiente” y “que si hubiera sido mayor no hubiera titubeado”. En 1912 se anunció que el canadiense Leonor Chumber vendría con su avión a la ciudad, pero la noticia no se materializó.

En 1914, se realizaron los primeros ensayos del primer vuelo de un avión en Santo Domingo. El 14 de febrero de ese año, llega el primer hidroplano llamado "Thomas" a la ciudad de Santo Domingo propiedad del norteamericano Frank Burnside, (en realidad el nombre de “Thomas” se le dio porque Burnside venía por cuenta de la Thomas Aeroplane Company, de Bath, Nueva York), haciendo una demostración de vuelo con su aparato el 15 de Febrero de ese año. De acuerdo a reseñas de la época, se trataba del acontecimiento de mayor importancia en la historia de la aviación en la ciudad de Santo Domingo. Por primera vez, los capitaleños verían algo que les parecía inverosímil; ver surcar los cielos de Santo Domingo un aparato más pesado que el aire. Fue un vuelo memorable que le dio fama al señor Geo Pou, como el primer dominicano que voló bajo el cielo dominicano. En su vuelo, el 17 de Febrero de ese año, por primera vez la bandera dominicana fue desplegada en el hidroplano de Burnside, la cual ondeo a una altura de 4,500 pies dejando un record en esta capital que difícilmente será superado por otro aviador. A las 5:30 de la tarde comenzó el histórico vuelo que tuvo una duración de cuatro minutos, y allí estuvo Geo Pou, sentado al lado de Burnside, quien lo dejó manipular el hidroavión.

Dicen las reseñas: “Se aglomeraba una gran cantidad de personas para presenciar el espectáculo que se realizaría a ambos lados de la ría del Ozama. Había espectadores apostados en lanchas, buques de vapor y de velas, cerca del muelle y de farallones, encima de las murallas de la capital, torres de iglesias, balcones y azoteas, las calles y plazas, todo estaba lleno de

gentes para ser partícipes del deslumbrante espectáculo nunca visto en Santo Domingo. Podríamos decir que las personas que vivían en la ciudad de Santo Domingo, se olvidaban de sus cosas cotidianas, pues por un largo tiempo la multitud se mantuvo mirando hacia el cielo, emocionadas, observando el raudo y sereno vuelo, los aterrizajes y despegues cual si fuese un cóndor o una golondrina el hidroplano piloteado por el intrépido aviador Frank Burnside. Se observaba el silencio de los espectadores, mientras la máquina voladora, deslizándose con agilidad sobre la superficie del río, a flor de agua, en un gran vuelo se elevaba hasta cinco, seis y siete mil metros, emulando cualquier águila, realizando maniobras difíciles y arriesgadas. Se oían los prolongados suspiros, a todo pulmón y los vibrantes aplausos, cuando el hidroavión volvía al punto de partida y aterrizaba nueva vez. Fue unánime la ovación que hizo la multitud complacida al aviador intrépido. Un éxito rotundo había sido la breve expedición aeronáutica con sus sucesivos vuelos de altura y de evoluciones, organizada y emprendida sobre las aguas del río Ozama, vista de la Torre del Homenaje y el majestuoso Alcázar, el hidroplano despegó, realizó maniobras y aterrizó, dejando a todos asombrados.”

Burnside tuvo exitosas presentaciones en Santo Domingo y San Pedro de Macorís en febrero de 1914.

La ciudad de Santiago de los Caballeros tampoco quedó exenta de disfrutar estos espectáculos aéreos, disfrutando igualmente de los vuelos realizados por Burnside en 1914. La nave era un hidroplano, por lo que evidentemente fue ajustada para volar en Santiago.

En marzo de 1914 viajó con su representante en el país, Tomás Rodríguez, a Puerto Plata, donde no pudo volar por no haberse reunido la suma que pedía. Allí fue contactado por el entonces síndico de Santiago, José Antonio Hungría, y el señor Germán Soriano, para que viniese a la ciudad; se le pagarían \$1,500 por dos vuelos en su hidroplano.

Como sucedió en 1911, Hungría y Soriano articularían un Club de Aviación para reunir el precio fijado, mientras que Julio E. Benedicto constituyó rápidamente la Benedicto y Co., para ‘comprar’ los vuelos y habilitar un aérodromo en la avenida 30 de Marzo (hoy Hermanas Mirabal).

El ayuntamiento decidiría apoyar al comité, acordando votar \$200.00 para que iniciara una suscripción popular, de manera que los vuelos fuesen gratuitos, pero aquel monto no fue erogado y Benedicto finalmente contrató el espectáculo.

Burnside llegó a la ciudad el 19 de marzo de 1914 junto a un aeroplano Thomas y de inmediato despertó expectativas. Se anunció la llegada de “trenes expresos” que arribarían desde Tamboril, Navarrete, Las Lagunas y Moca, con pasajeros que serían testigos de un acontecimiento nunca antes visto; las boletas para ingresar al campo de aviación se colocaron a la venta en el café El Colmado, de Alfonso Aguayo; La Chiquita, de Libón Oviedo; el Café Yaque y las casas de Pichardo Hermanos y Panchito Mencía, mientras que “infinidad de hojas sueltas” circularon por la ciudad dando cuenta del espectáculo.

El sábado 21 de marzo, Burnside realizó evoluciones en tierra; el domingo 22 se elevó por los cielos. Una “concurcencia numerosísima, alegre y bulliciosa, ávida de progreso y adelanto, proveniente de Moca, Puerto Plata, San Francisco de Macorís y casi todos los pueblos

circunvecinos de la provincia, colmó el improvisado aeródromo del Ensanche Eliesco aquella soleada tarde.

Los vuelos, según reseñó el periódico El Diario del día siguiente, “resultaron espléndidos y merecedores de los aplausos delirantes que se le prodigaron repetidas veces”. En el primer vuelo “hizo el aviador derroche de habilidad y pericia técnica en sus variados movimientos giratorios con que demostró el dominio que posee en el arte de la aviación moderna”; en el segundo llegó a los 4,000 pies.

Burnside partiría tres días después hacia Nueva York vía Puerto Plata, dejando en el recuerdo de toda una generación una “hermosa manifestación de cultura, que formará época en la historia contemporánea de la Sultana del Yaque”. Pero también dejó pérdidas: muchos prefirieron no ir a ver de cerca el aeroplano y Benedicto no pudo cubrir la suma pactada con el valor que arrojaron las entradas cobradas. El ayuntamiento le manifestó no poder reponer parte de sus pérdidas, “una vez que dichos vuelos fueron vistos y admirados por todos los habitantes de la ciudad y sus campos”.

En ese mismo año de 1919, tras el término de la Primera Guerra Mundial, y con el auge registrado en el uso de aeronaves, principalmente para usos militares, se firmó en París, Francia, el Convenio de París, mediante el cual se establece el principio de la soberanía en el espacio aéreo. Igualmente se definieron los lineamientos para el registro nacional de aeronaves y se impusieron restricciones al movimiento de aeronaves militares. En este convenio se establecieron además las reglas básicas para garantizar la aeronavegabilidad de las aeronaves y la competencia del personal técnico aeronáutico (certificados y licencias), se definieron reglas para la navegación aérea y para el establecimiento de aerovías internacionales. Igualmente se definieron las reglas para el vuelo sobre territorios extranjeros y se creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea.

También en 1919 se conformó el Primer Escuadrón Aéreo en Santo Domingo, el cual estuvo comandado por el Capitán de la Marina de los Estados Unidos, Walter McCaughtry, hasta 1920, cuando fue sucedido por el Teniente Coronel Alfred Austell Cunningham, también de la Marina de los Estados Unidos. Posteriormente este escuadrón fue trasladado a los Estados Unidos.

Para mediados de los años veinte, República Dominicana contaba con su propia línea aérea, cuando en 1927 se organiza la Primera Compañía de Aviación Civil como negocio en nuestro país. Los primeros pilotos en incursionar en este negocio lo fueron, el puertorriqueño Rafael Colorado, el norteamericano Basil Row, y el mecánico de aviones Antonio Seijo, quienes arribaron a nuestro país tripulando una aeronave de tipo “WACO”, dispuestos a estructurar una línea comercial de vuelos desde Santo Domingo hasta Santiago de los Caballeros primeramente, aprovechando la realización de ferias de exposición comercial.

Además de esa ruta de vuelos comerciales, se realizaban vuelos para los aficionados de la aviación alrededor de la ciudad, por una módica suma de dinero, lo cual por esta razón tuvo poco éxito este servicio entre las personas que tenían que pagar por el gozo.

Realizadas todas las diligencias, por parte de estas personas, las autoridades de nuestro país autorizaron la iniciativa y la línea comenzó a funcionar con el nombre de West Indian Aerial Express (WIAX), compañía constituida bajo las leyes dominicanas con inversionistas dominicanos y extranjeros residentes en su mayoría en Barahona, otra ciudad pionera en el desarrollo de la aviación civil dominicana. Esta aerolínea inicia sus operaciones domésticas a principios del año 1927 y en julio de ese mismo año realiza vuelos experimentales a Puerto Príncipe, Haití, regresando al día siguiente a Santo Domingo, lo cual demostró su capacidad para unir estos 2 países de la Isla de Santo Domingo con Cuba, transportando correo aéreo.

Los servicios de transporte aéreo más adelante fueron ampliados, y se realizaban a nivel de las Antillas, en dos monoplanos bautizados con los nombres de Santa María y La Pinta, nombres alegóricos a los barcos utilizados por Cristóbal Colon en el descubrimiento del nuevo mundo. Esta línea servía las rutas de Santo Domingo - Santiago de Cuba; Santo Domingo - Saint Thomas; Santo Domingo - Puerto Príncipe, Haití; dedicada al transporte de pasajeros y correo. El 1ro. de diciembre de 1927, WIAX, operando con el avión Keystone Pathfinder denominado Santa María, inicia vuelos regulares a San Juan, Puerto Rico 2 veces por semana y a Puerto Príncipe una vez a la semana, siendo ésta la primera línea aérea que realiza vuelos de itinerario en el área del Caribe. Este avión era propiedad de Basil Rowe.

Operando la ruta Santo Domingo - Puerto Príncipe, estaba el hidroplano Marca Fairchild FC-2, llamado "La Niña". Su joven piloto, Cy Caldwell, recibió una llamada donde se le preguntó si deseaba llevar correo desde Key West, Florida, a Cuba. Se ofertó la tentadora suma de US\$150.00, y Caldwell y su aeronave de 65 caballos de fuerza despegaron un 9 de octubre de 1927. El correo pertenecía a un contrato entre la compañía Pan American World Airways y la Oficina de Correos de los Estados Unidos, un contrato que Pan Am no podía cumplir con sus propias aeronaves. Pan American World Airways fue la primera aerolínea internacional para establecer vuelos regulares a Santo Domingo desde principio de los años 20, primero como transportista de correo y carga, y posteriormente de pasajeros.

El Fairchild fue utilizado sólo una vez para llevar correo de PAA. Para el momento en que las salidas se hicieron regulares, a partir del 28 de octubre de 1927, fueron utilizadas aeronaves trimotores Fokker F-7 de ocho. Más tarde, toda la compañía fue adquirida por la naciente empresa norteamericana, cuando Pan American expandió sus operaciones en el área.

Los orígenes en el campo aeroportuario para la República Dominicana se remontan a la utilización de hidroaviones que transportaban el correo internacional, los cuales acuatizaban en los ríos Ozama de Santo Domingo e Higuamo de San Pedro de Macorís. Cabe destacar que San Pedro de Macorís fue donde se construyó lo que podemos calificar como el primer aeropuerto del país, en realidad un hidropuerto, y fue la primera ciudad dominicana en recibir hidroaviones, los cuales transportaban pasajeros desde nuestro país al extranjero y viceversa. Esta práctica se suprimió cuando el dictador Trujillo abrió en la capital el Aeropuerto Internacional General Andrews en 1944.

Fue en los alrededores de la ciudad de San Pedro de Macorís desde donde partieron los 4 aviones que el sábado 10 de abril de 1919, después de maravillarse con sus acrobacias a los habitantes de la capital, aterrizaron por primera vez en la sabana La Encarnación, situada en a

la altura de los kilómetros 6 y 7 de la entonces carretera Duarte de Santo Domingo, donde funcionaba un campo de tiro del Ejército Nacional y la cual fue habilitada para tales fines.

Pero no es sino hasta 1928, cuando se logra la construcción del primer aeropuerto sobre territorio dominicano. Se bautizó con el nombre de "Lindbergh", en homenaje al piloto solitario que hiciera el vuelo trasatlántico New York/París en 1927. Este aeropuerto estuvo situado hacia el noroeste de la ciudad de Santo Domingo, justo donde ahora se forma el ángulo entre las avenidas John F. Kennedy y Luperón, en las proximidades donde se encontraba el Aeropuerto Internacional de Herrera.

El mismo Charles Lindbergh visitó Santo Domingo en 1928, cuando realizó un vuelo de buena voluntad por varios países de Europa, Centro y Sur América y El Caribe. Este renombrado vuelo fue realizado en una aeronave Lockheed Sirius "Tingmissartog", mejor conocido como "El Espíritu de San Luis", por iniciativa de la compañía Pan American Airways.

Poco después de su travesía a través del Océano Atlántico, este célebre aviador, temerario de la aviación, luego de realizar una visita a varias capitales de Centro América, las autoridades del Gobierno Dominicano realizaron las diligencias para que éste, dentro de toda su apretada agenda de aventuras aéreas, agregara en su programa una visita a la República Dominicana. Este acontecimiento podría destacarse como uno de los más trascendentales dentro de los inicios de la aviación en República Dominicana.

El día 4 de Febrero de 1928, "El Espíritu de San Luis", asomo sus alas en viaje de buena voluntad a las tierras Dominicanas aterrizando en el campo del Km.8 de la carretera duarte en medio de aplausos por parte de más de dos mil personas en esa época, acontecimiento que marcó un hito en la historia de la aviación dominicana. El aventurero aviador fue recibido por funcionarios del Gobierno del Presidente Horacio Vásquez, y fue declarado como hijo benemérito. Fue un acontecimiento sin precedentes en el país, además, para sellar este hecho, se bautizó con su nombre el lugar donde aterrizó su aeronave. Charles Lindbergh, más adelante, viendo el potencial comercial de nuestro país, dejó los cimientos de un proyecto de servicio de correo aéreo entre Cuba y República Dominicana, demostrando su interés en el potencial que significaba ese negocio en nuestro país.

El 15 de febrero de 1928, durante la realización de la Sexta Conferencia Internacional Americana, República Dominicana firma, en La Habana, Cuba, la Convención de Aviación Comercial, también conocido como el Convenio de La Habana de 1928, procediendo entonces a organizar lo que sería la base de la navegación aérea en el país, y posteriormente a reglamentar la aviación al compás de los demás países del mundo. En este convenio, se reafirmó el principio de la soberanía en el espacio aéreo, se estipuló que debía darse un trato equitativo a las aeronaves nacionales y a las de otros Estados, se les concedió a los Estados el derecho de requerir el aterrizaje a aeronaves que estén volando en zonas prohibidas, así como se estableció que el registro de aeronaves debía hacerse conforme a las leyes y disposiciones de cada Estado.

La Era de Trujillo, lejos de constituir una amenaza para estos trabajos organizativos, le dio su apoyo. Durante este período fueron sentadas las bases que garantizaban un ordenamiento jurídico y práctico según las circunstancias de seguridad lo permitieron. El desarrollo que tuvo

la aviación en esa época se correspondían a los grandes planes de expansión continental y poderío aéreo que tenía el Dictador.

Como resultado de esto, el Congreso Nacional promulga la resolución No. 314 de fecha 7 de abril de 1932, en la cual se aprueba el Convenio de la Habana de 1928. Con esta resolución, se tomaron una serie de medidas para desarrollar e impulsar el país en la actividad aeronáutica y los Servicios de Navegación Aérea en el país, respondiendo con esto a la necesidad de la existencia de una legislación que rigiese los avances que este nuevo método de transporte alcanzara cada día.

En ese mismo año, se promulga también la Ley No. 295 de fecha 13 de febrero de 1932, en la que se establecían los requisitos necesarios para que agentes locales o pilotos, pudiesen realizar aterrizajes o amarizajes en lugares que no fuesen puertos marítimos autorizados.

En 1935, un dato quizás poco conocido, o al menos comentado, se gradúa de piloto comercial en Nebraska, Estados Unidos, Gilberto Olivares Bencosme, mocano, el primer piloto civil y comercial dominicano graduado en el exterior. Trujillo nunca le otorgó el permiso para volar porque su familia estaba en contra del Régimen.

El año de 1936, se caracterizó por dos hechos o misiones importantes: uno de estos fue el transporte de pasajeros, y el otro, el transporte de valijas postales por todo el país; hechos que sin lugar a dudas dieron origen a la "Aviación Comercial Dominicana".

A mediados de la década de los años 30s y comienzos de los 40s, el desarrollo de la industria de la aeronavegación empezó a crecer vertiginosamente. En 1941 se inauguró el servicio aéreo para viajes de recreo entre las principales ciudades del país.

Llega el 1937. Desde hacía mucho tiempo se deseaba honrar descubridor de América en una forma realmente magnífica y se toma la idea de construir un monumento que perdurara a través de los tiempos. Una obra impresionante con forma de faro. Era el año de 1923 cuando la idea finalmente obtuvo el respaldo de la Quinta Conferencia Internacional Americana de 1923, aprobándose un diseño con el apoyo de la Liga de las Naciones Unidas y la "simpatía" de la mayoría de repúblicas hermanas en el Nuevo Mundo. Entonces se decidió dar a conocer el proyecto y para obtener los fondos necesarios para su construcción mediante un Vuelo de Buena Voluntad a 52 ciudades en 26 países desde Argentina hasta Canadá.

El 12 de noviembre de ese año, desde el pequeño aeropuerto militar de Miraflores, ubicado en los terrenos que delimitaban las Avenidas Presidente Ríos (hoy Leopoldo Navarro) y la carretera Duarte (hoy San Martín), los dominicanos vieron partir, luego de dos aplazamientos, el escuadrilla militar dominico-cubana hacia Puerto Rico, compuesta por el monoplano dominicano "Colón", 450-h. p. Curtiss-Wright 19R que pertenecía al cuerpo de Aviación del Ejército Nacional pilotado por el Mayor Frank Félix Miranda y su mecánico el Teniente Tejada, y de Cuba, las tres máquinas cubanas "Santa María", "Pinta" y "La Niña", tres nuevos aviones monomotor, 285-h. p. Stinson "Reliants," comandados por el primer teniente Antonio Menéndez Peláez, las cuales pertenecían a la Sociedad Columbista Panamericana, al Ejército Constitucionalista de Cuba y a la Marina Constitucional Cubana, respectivamente. Menéndez Peláez fue el primer aviador hispano en volar de América a Europa, volando desde La Habana hasta Sevilla en solitario en 1936.

Dos semanas después se recibía la trágica noticia de que las 3 aeronaves cubanas, por causas de mal tiempo, se habían accidentado saliendo de Colombia hacia Panamá.

Inmediatamente sucedió el accidente, el Congreso Mexicano autorizó la integración de 3 aeronaves, comandadas por el Coronel Roberto Fierro, llevando tanto la bandera mexicana como la cubana, es sustitución de la escuadra que perdió Cuba. El vuelo concluyó en enero del año siguiente en los Estados Unidos, y muchos de los patrocinadores descartaron la idea de continuar con sus aportes ya que entendían que el Faro a Colón probablemente había sido la causa de la desgracia.

Para ese mismo año, se promulga la Ley No. 1422, cuyo propósito fundamental era la regulación de todo lo concerniente a la navegación aérea civil en el país.

A principios del año 1938 se crea la Escuela de Aviación, con la graduación en el país de los dos primeros pilotos aviadores militares dominicanos: los primeros tenientes Fernando Manuel Castillo y Mario Lovatón Pittaluga, quienes fueron ascendidos al rango de capitán piloto a raíz de su graduación. Los pilotos encargados de la instrucción de la incipiente Escuela de Aviación fueron el Capitán Peter Murray, de nacionalidad norteamericana y el Capitán Yanes Triana, de nacionalidad cubana, contratados a la sazón por el Ejército Nacional para la formación de sus pilotos.

En 1941 se construyó el tercer aeródromo de Santo Domingo, en la zona de Villa Duarte, en las inmediaciones de donde se levantaría el Faro a Colón, y llevó por nombre "Aeródromo Colón" en conmemoración a que la única aeronave que regresó fue el monoplano dominicano, (el terreno que ocupó este aeródromo corresponde actualmente a los terrenos de la Escuela Naval 27 de Febrero). Este aeródromo fue inaugurado el 7 de noviembre de ese año.

La Pan American Airways, Inc. fue la primera línea aérea en pactar con el Gobierno Dominicano tras la resolución del Congreso Nacional No. 455 del 23 de mayo de 1941, la cual aprobaba el contrato firmado entre esta empresa norteamericana y el Estado dominicano donde se trataba la realización de mejoras sustanciales y permanentes al aeródromo de Miraflores, en la ciudad de Santo Domingo, entonces Ciudad Trujillo. El aeródromo de Miraflores no contaba con pista asfaltada, sino con una de grama, unos pequeños hangares y una pequeña terminal.

Este aeropuerto fue expandido por órdenes del dictador Trujillo para dar paso al Aeropuerto General Andrews, cuando Estados Unidos se vio obligado a intervenir en la Segunda Guerra Mundial. Se le puso ese nombre en honor del teniente general Frank Maxwell Andrews, muerto en batalla en Europa en la II Guerra Mundial, y quien fuera instructor militar de Trujillo y amigo personal. La expansión fue necesaria ya que las pistas de este nuevo aeropuerto tenían que ser capaces de recibir grandes aviones, tanto de carga como de pasajeros. Este aeropuerto renovado fue inaugurado el 22 de febrero de 1944 como parte de los conmemorativos del centenario de la Independencia Nacional. Las dos pistas principales del aeropuerto comenzaban en la esquina 27 de Febrero con Abraham Lincoln y la John Kennedy con la hoy avenida Lope de Vega, que se llamaba entonces avenida Country Club. En ese perímetro de la 27 de Febrero, Tiradentes y Lope de Vega hasta la Kennedy, se inició la construcción de un ensanche propiedad de la empresa Nacional de Construcciones, C x A, (NACO).

Estuvo en funcionamiento hasta la puesta en operación del Aeropuerto Internacional Las Américas en 1958. Dentro de las instalaciones de este aeropuerto, se encontraban una terminal de la compañía Pan American Airways y otra de la Compañía Dominicana de Aviación, la cual surge el 1ero. de julio de 1944, con tres aviones trimotores Ford.

El 1ero. de Noviembre de 1944, estimulados por el gran auge y complejidad que adquiriría la aeronavegación, debido principalmente a la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos convocaron a sus aliados y a otras naciones, para discutir sobre el tema.

En total, 55 naciones aliadas y neutrales fueron convocadas a participar en la Conferencia de Chicago de 1944, lo cual dio como resultado la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, donde 52 Estados, durante la clausura el 7 de Diciembre de 1944, decidieron sobre el destino que debía llevar la aeronavegación, estableciendo sus Reglamentaciones primarias. En sus 96 artículos, el Convenio de Chicago consagró los derechos de los Estados firmantes, definió sus deberes, y estableció las normativas a seguir en materia de transportación de pasajeros y la seguridad aérea.

El propósito de esta Conferencia fue promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional, así como propiciar el establecimiento de servicios internacionales de transporte aéreo con carácter de igualdad para todos y sobre una base firme y económica.

Las disposiciones principales de este Convenio fueron reemplazar a los convenios de París y de la Habana, conceder a los Estados completa y exclusiva soberanía sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio, reconocer los derechos de sobrevuelo, tránsito y aterrizaje a aeronaves en servicio no regular; los servicios regulares requerirían autorización previa.

Igualmente se dispuso conceder a los Estados el derecho de reservar en forma exclusiva el tráfico doméstico para sus propias empresas nacionales, establecer la aplicación de procedimientos aduanales y normas de tránsito internacional, requerir a los Estados tomar las medidas necesarias para garantizar el más alto nivel de uniformidad en el cumplimiento y aplicación de las normas y prácticas recomendadas, y finalmente, la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como órgano rector de las normas establecidas en el convenio, tres años después, el 4 de abril de 1947, y luego de la ratificación por 26 de los Estados contratantes.

El Convenio de Chicago fue ratificado por el Gobierno Dominicano mediante la Resolución No. 964 del Congreso Nacional de fecha 11 de agosto año 1945, aprobando la Convención de Aviación Civil Internacional, el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional y el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional.

El 01 de julio de 1944, con un capital de RD\$100,000.00 surge la aerolínea Bandera Nacional Dominicana de Aviación, la cual inicia sus operaciones el 4 de julio de ese mismo año con 3 aviones trimotores adquiridos en compra a Cubana de Aviación. La necesidad de una línea aérea nacional surgió inicialmente a partir de la gran cantidad de ciudadanos dominicanos que emigraron a lugares como Nueva York, Miami, San Juan y Madrid.

El 8 de mayo de 1945, es emitido el Decreto No. 2659 del Poder Ejecutivo, que aprueba la tarifa de tránsito en el aeródromo "General Andrews", de Ciudad Trujillo.

A fin de fomentar las actividades de aviación comercial, el Poder Ejecutivo, mediante Decreto No.4317, de fecha 5 de mayo de 1947, reduce la tasa de aterrizaje en el aeródromo General Andrews.

El 11 de enero de 1948, uno de los DC-3 de Dominicana de Aviación se estrelló en Santo Domingo, matando a 28 personas.

La primera ley dominicana de aeronavegación civil (No. 1915) se dictó el 28 de enero de 1949. Sin embargo, en ese momento no existía en el país un sistema de aviación civil articulado con una relativa dimensión de mercado. Los vuelos eran sobre todo de índole comercial en hidroaviones, o si no desde bases militares. La navegación comercial de pasajeros comenzó en el país a tener importancia a finales de los años cincuenta con la inauguración del Aeropuerto de Punta Caucedo en 1959.

Esta Ley 1915 había ya dictado regulaciones a la aviación civil en la República Dominicana. Esta Ley regimentó de una manera científica la navegación aérea civil en el territorio nacional, viniendo a constituirse en el primer en el primer documento formal en que se hace mención al Negociado de Aviación (lo que es hoy la Dirección General de Aeronáutica Civil), dependiente de la Secretaría de Estado de Guerra y Marina y de la cual sería adscrita la Comisión de Aeronáutica, creada también como parte de esta misma Ley y compuesta en un principio de cinco o más miembros designados por el Poder Ejecutivo, entre los cuales, dos de dichos miembros seleccionados de entre el Cuerpo de Aviación Civil y con por lo menos un técnico en asuntos aéreos, un ingeniero técnico y un técnico meteorólogo, creando a la vez las normas como se regiría.

Esta misma Ley dispuso como serían clasificadas las aeronaves de acuerdo a su peso con relación al aire, a su estructuración y según el carácter de la operación, definiendo la forma de matriculación y los requisitos a cumplir de acuerdo a la nacionalidad de donde proveyeran. En otros artículos declaró la libertad de vuelo sobre el territorio dominicano y el espacio aéreo de sus jurisdiccionales e islas adyacentes, excepto en caso de circunstancias especiales.

Esclareció también que toda persona interesada en participar como miembro de la tripulación de un vuelo debía estar dotado del permiso correspondiente, describiendo como debía estar compuesta esta tripulación y las sanciones que serían impuestas en caso de infracción de esta Ley.

Teniendo en consideración el incremento de la actividad aeronáutica entre la República Dominicana y los Estados Unidos, estas dos naciones se abocaron a firmar un acuerdo bilateral, el cual fue firmado el 19 de julio de 1949 y aprobado por el Congreso Nacional mediante resolución No. 2087, de fecha 20 de agosto de ese mismo año.

Otras Reglamentaciones internacionales siguieron siendo adoptadas por nuestras autoridades con las debidas adaptaciones a nuestro medio y así encontramos que el 16 de septiembre de 1949, dando seguimiento a los acuerdos anteriores, se crea el Reglamento del Aire No. 6030, acompañado del Reglamento No. 6031 que habla sobre los requisitos necesarios para el otorgamiento de licencias al personal técnico de aviación civil (éstos son los Anexos 1 y 2 al Convenio de Chicago de 1944).

Para facilitar el transporte aéreo internacional en el país, es dictado en marzo de 1950 el Reglamento No. 6417 y como medio de protección a la seguridad en los alrededores del aeropuerto es promulgada la Ley No. 3199, en el año de 1952.

Durante la década de 1950, la compañía Dominicana de Aviación vivió un proceso de expansión nacional, y comenzó a volar en gran medida entre Santo Domingo y otras ciudades de República Dominicana, como Puerto Plata, La Romana y Santiago de los Caballeros. Ya hacia el año de 1951 inicia sus vuelos dentro del Caribe, hacia Curazao, Caracas y Puerto Rico, posteriormente hacia New York y Europa.

Durante 1955 se aprueban los protocolos modificativos del Convenio de Aviación Civil de Chicago, a través de la Resolución No. 3953 del Congreso Nacional.

La tasa aeroportuaria para vuelos turísticos y deportivos se establece con la Ley No. 4637, dándonos una idea de la importancia adquirida por la aviación en el país para el año de 1957.

La década de 1960 trajo una expansión en el tamaño de la flota de Dominicana de Aviación y se afianzaron sus vuelos internacionales. Durante la década de 1970, la aerolínea creció lentamente y constantemente voló desde Santo Domingo a Nueva York, Miami y San Juan y algunos otros destinos charter. Sin embargo, la nueva década comenzó con una tragedia cuando un DC-9 que vuelan a Puerto Rico se estrelló en una playa cerca de Santo Domingo, después de que la torre de control del Aeropuerto Internacional Las Américas había concedido una autorización de aterrizaje de emergencia. Ciento dos personas perdieron la vida, incluyendo el campeón mundial de boxeo Carlos Cruz, su esposa y su hijo de 18 meses, y algunos miembros del equipo femenino de voleibol de Puerto Rico.

Durante la década de 1980, Dominicana de Aviación agregó vuelos a Canadá. También se expandió en todo el Caribe y en los puntos de América del Sur, tales como Caracas, Barranquilla y Quito, así como Panamá. Por breve tiempo, realiza vuelos hacia Madrid y Frankfurt. A finales de esa década, la situación económica de la aerolínea había empeorado debido a la mala gestión y altos costos de mantenimiento de la flota que había adquirido. Posteriormente, los aviones fueron vendidos y las rutas comenzaron a reducirse, dejándola sólo con las rutas principales. La compañía arrendó sus rutas a Europa, sobre todo a las compañías de charter, estas incluyen Frankfurt y Milán.

En 1990, su situación era crítica y no fueron capaces de dar servicio con las propias aeronaves que habían dejado en su flota. Llegó a ser más barato el arrendamiento y por lo tanto la aerolínea comenzó en los años 90 con varios aviones arrendados. En 1994, la compañía no fue capaz de continuar con los arrendamientos por falta de crédito (y la deuda de un incendio letal en una de sus aeronaves arrendadas en 1992, cuando un cortocircuito en el aterrizaje produjo un fuego que consumió parte del avión al pie de la puerta de embarque A6 del AILA, sin lesionados) y tuvo que depender de wet leasing. A principios de 1995, el gobierno dominicano decidió cerrar Dominicana de Aviación.

Retrocedamos nuevamente en el tiempo.

Ya para finales de los años 1950s, sólo quedaban rastros de los aeródromos ubicados dentro del perímetro urbano de la ciudad de Santo Domingo. De lo que fue el "Lindbergh" surgió el Aeropuerto Internacional de Herrera; desapareció el Aeródromo Colón para dar paso a la Escuela Naval 27 de Febrero, y del Aeródromo General Andrews o de Miraflores, todavía quedan huellas de los estacionamientos periféricos hacia la calle Leopoldo Navarro con esquina San Martín.

El impulso cada vez mayor que iba tomando el desarrollo de la Aviación Civil en el país, hizo reconocer al gobierno de la época la importancia futura del mismo, decidiendo entonces solicitar a la Organización de Aviación Civil Internacional la visita de una misión técnica que orientara a las autoridades locales sobre la recomendación No. 2 del Comité de Control de Transporte Aéreo de la II Conferencia de la OACI sobre Navegación Aérea de la Región del Caribe, celebrada también en la Habana Cuba, en abril de 1950.

Esta misión de la OACI, arribó al país en el año de 1954 realizando una serie de recomendaciones entre las cuales indicaba, como paso preliminar la creación de una Dirección General de Aviación Civil, como autoridad responsable de organizar y supervisar las instalaciones para el suministro de los servicios de tránsito aéreo.

Así, como resultado de la modificación del Capítulo II de la Ley No. 1915 y es creada la Dirección General de Aviación Civil, como autoridad responsable de organizar y supervisar las instalaciones para el suministro de los servicios de tránsito aéreo. Así, como resultado de la modificación del Capítulo II de la Ley No. 1915 y mediante la Ley No. 4119, promulgada el 22 de Abril de 1955, es creada la Dirección General de Aviación Civil, como organismos especializado y técnico dependiente de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, con la autonomía y autoridad suficientes para resolver y disponer todos los asuntos de su competencia.

El 1ero. de Agosto de 1955 quedó definitivamente instalada esta nueva Dirección, pero no es hasta el 10 de noviembre de 1969, cuando fue publicada en la Gaceta Oficial, la Ley del Congreso Nacional No. 505, la cual creó la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), constituyendo la normativa que dirige toda la actividad aeronáutica en la República Dominicana.

En su capítulo II sobre regulación y administración de aeronáutica, determina que la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) será el organismo que tendrá a su cargo la política superior de aviación civil en el país y que la DGAC será un organismo especializado y técnico dependiente del Poder Ejecutivo. Esta Ley sustituyó la Ley 1915 de 1949.

La ley 505 fue el primer instrumento moderno de regulación y ordenamiento de la aviación civil en el país⁴. De hecho, es a partir de dicha ley cuando se comienza a articular un esquema efectivo de control formalmente civil del movimiento de aviación civil. Dicha ley establecía una Junta de Aeronáutica Civil y un director General de Aeronáutica civil.

Por otro lado, como en muchos países latinoamericanos, en la República Dominicana la aviación como sistema de control y ordenamiento del espacio aéreo y de seguridad de las aeronaves, tiene un origen militar. En el caso dominicano su origen se remonta a la post

guerra. Aún así, los primeros ensayos en el campo de la aviación civil se reconocen en el campo del comercio, en torno a ciudades como San Pedro de Macorís y Santo Domingo, siendo producida la navegación aérea en esos momentos en hidroplanos que acuatizaban en ríos como el Higuamo (San Pedro de Macorís) y el Ozama (Santo Domingo) en actividades de comercio y transporte de mercancías. Pero es el fin del conflicto bélico el que traza la pauta moderna de la navegación aérea en el país.

Desde los primeros años de desarrollo aeroportuario, el carácter militar adquirido por las empresas constructoras de aeronaves, producto de las guerras acontecidas en el ámbito mundial, exigieron a su vez la habilitación de recintos para albergar estas aeronaves de combate. Como consecuencia de esto, en República Dominicana se construyeron varias Bases Aéreas.

En 1953, fue remodelada y ampliada la Base Aérea actualmente conocida como hoy en día como Base Aérea de San Isidro, y fue entonces bautizada con el nombre de "Presidente Trujillo" hasta el año de 1961. Durante esa época, la aviación militar dominicana estaba considerada como de las mejores de América, con un gran despliegue de aviones de guerra tipo P - 51, y comandadas por el hijo mayor del tirano, Gral. Rafael L. Trujillo, hijo.

Los antecedentes de la Fuerza Aérea Dominicana nos remontan al año 1928, durante el gobierno del Presidente Horacio Vásquez, al ver el potencial demostrado por el avión a finales de la Primera Guerra Mundial, como armamento aéreo y medio de transporte, siendo pionero en tomar la iniciativa en la creación del primer cuerpo militar aéreo en el país.

En ese año, se inicia la conformación en nuestro país por primera vez de un Cuerpo de Aviación Militar. Mediante la Ley 904 de 1927, la cual compraba los terrenos donde se ubicaría la primera "Escuela militar y de aviación", en República Dominicana.

En 1930 es cuando efectivamente el Poder Ejecutivo da los primeros pasos para la organización de la Fuerza Aérea Dominicana, al enviar un grupo de calificados oficiales y alistados a formarse como pilotos aviadores y técnicos de aviación a la Escuela de Aviación de "Columbia de Cuba", localizada en la Habana.

Desde su creación mediante decreto No. 297 en el año de 1932, entonces llamada el Arma de Aviación, adscrita al Ejército Nacional, posteriormente derogado y promulgada la Ley 283 ratificando y creando dentro del Ejército Nacional el Arma de Aviación como una necesidad para preservar la soberanía Nacional. La misma operó desde el Aeródromo Lindbergh en Santo Domingo, donde se ubicó el primer Asiento de aviación del nuevo Cuerpo de Aviación Militar.

Permaneció allí hasta 1936, cuando sus operaciones fueron trasladadas al Aeródromo Miraflores, el cual mantuvo este nombre hasta ser denominado Aeropuerto General Andrews en 1944.

El Capitán Piloto Aníbal Vallejo Sosa y el Primer Teniente Piloto Frank A. Feliz Miranda, fueron los primeros Comandante y Sub-Comandante, respectivamente, quienes fueron los primeros aviadores pilotos de la aviación dominicana, por lo que son reconocidos como los precursores de la aeronáutica militar dominicana.

El primer período del capitán Frank Feliz Miranda como comandante se caracteriza por los importantes hechos de consecuencia histórica. Uno de esos lo constituyó el servicio de transporte de pasajeros y valijas postales por todo el país, asignado al naciente cuerpo aéreo, hecho que dio origen a lo que es hoy “la aviación comercial” dominicana.

En el año 1932, y con el mismo decreto No. 297, también nace la primera Escuela Militar y de Aviación, adscrita al Ejército Nacional Dominicano.

El 27 de diciembre de 1938, mediante la Ley No.55 se crea la Estación Naval y de Aviación ubicada en la Base Naval de las Calderas en la provincia Peravia, perteneciente al Ejército Nacional.

Ya para el 1953 fue trasladada a la actual Base de San Isidro. El 26 de octubre de 1942, fue renombrada como Compañía de Aviación del Ejército Nacional. El 5 de febrero de 1948, mediante Decreto No. 4918, se crea el Cuerpo de Aviación Militar y su Estado Mayor, desligándose totalmente del Ejército Nacional. El Cuerpo de Aviación Militar tuvo su base en Mediente Decreto No. 6853 del 29 de septiembre del 1950, el Cuerpo de Aviación cambia su denominación y, en lo adelante, se llamará Fuerza Aérea Dominicana. En mayo de 1952 se le cambió el nombre a Aviación Militar Dominicana, y en 1962 nuevamente fue denominada Fuerza Aérea Dominicana.

Por otro lado, el desarrollo aeroportuario inició a finales de la década de los años 1950 su definitivo desarrollo, cuando después de resultar insuficiente e inseguro el Aeropuerto General Andrews, se dispone de la construcción del principal aeropuerto dominicano, el Aeropuerto Internacional Las Américas, en Punta Caucedo, en la costa sureste de Santo Domingo.

El Aeropuerto General Andrews estaba ubicado a escasos kilómetros de lo que en aquel entonces era el centro de la ciudad, ocasionando un problema de seguridad al iniciar la ampliación de la misma a principios de la década del 50.

En 1955, al conmemorarse el vigésimo quinto aniversario de la ascensión al poder de Rafael Leónidas Trujillo Molina, éste ordenó el traslado del aeropuerto hasta el promontorio peninsular de Punta Caucedo. En esos días cae un avión carguero C-46 repleto de carne de res y cerdo, en las inmediaciones del antiguo parque zoológico (actualmente Conservatorio Nacional de Música), en el farallón al norte de la avenida Pedro Henríquez Ureña entre las Avenidas Tiradentes y Abraham Lincoln, en el patio de la residencia de Marina Trujillo, pariente del Dictador. Luego del accidente y las instrucciones de Trujillo para que se aceleraran los trabajos del nuevo aeropuerto que se construía en Punta Caucedo.

Su construcción se inició en 1956 y fue puesto en servicio en 1958 aunque no fue hasta el 10 de noviembre de 1959 cuando fue formalmente inaugurado. Las operaciones fueron transferidas en el año 1958 a su nueva ubicación donde una nueva pista de aterrizaje y terminal aérea (que actualmente es el edificio Terminal del Área de Carga) comenzaron a prestar servicio al viajero internacional con una capacidad muy incrementada, como se consideraba en esa época.

Mediante el Decreto No. 5311 del 10 de noviembre de 1959 fue inaugurado y denominado Aeropuerto Internacional de Punta Caucedo, por el nombre del cabo o punta de tierra dentro del mar Caribe donde se encuentra. El 20 de noviembre del mismo año fue denominado Aeropuerto Internacional General Trujillo.

Luego del traslado, el Dr. Joaquín Balaguer, quien ocupaba la Presidencia de la República al ser decapitada la dictadura la noche del 30 de mayo de 1961, instruyó a ingenieros oficiales a iniciar los estudios para construir en los terrenos del antiguo aeropuerto internacional General Andrews un parque parecido al Central Park, de la ciudad de Nueva York ya que esos terrenos estaban baldíos. Finalmente, las tierras donde se encontraba el aeropuerto fueron utilizadas para ubicar al actual Centro Olímpico Juan Pablo Duarte.

El 25 de noviembre de 1961 se cambia nuevamente su nombre a Aeropuerto Internacional de Punta Caucedo. Sus operaciones se iniciaron con la participación de vuelos regulares internacionales de la compañía Pan American World Airways, primera en establecer vuelos regulares a Santo Domingo.

Posteriormente, luego de la Guerra Civil y las elecciones presidenciales de 1966, mediante la Ley No. 389 de fecha 18 de diciembre de 1968, fue denominado como Aeropuerto Internacional Las Américas. En 1998, se aprobó un proyecto de ley mediante el cual se designaba a la terminal como "Aeropuerto Internacional Las Américas José Francisco Peña Gómez" en homenaje al fallecido líder político dominicano. Finalmente en el 2003, se promulgó la ley 139-03 que nombró a la terminal como Aeropuerto Internacional Dr. José Francisco Peña Gómez, a pesar de lo cual aún sigue siendo conocido como Aeropuerto Internacional Las Américas.

El 11 de febrero de 2009 fue reinaugurada su pista, convirtiéndose el AILA en uno de los pocos aeropuertos de la región capaz de recibir con toda comodidad los Airbus A380. Hay una anécdota sobre Trujillo con referencia a esta pista, y es que en una de las visitas a la construcción de la misma consideró que la pista era muy estrecha y que la quería más ancha, llevándola de 45 m a 60 m de ancho, con lo cual, casi 50 años antes de que se iniciaran los vuelos de estas mega aeronaves ya la pista del AILA tenía capacidad para recibirlos.

Para principios del año 1970, el Gobierno Dominicano, a través del Secretariado Técnico de la Presidencia realizó un convenio con la Organización de Aviación Civil Internacional, a fin de que un grupo de ingenieros de aeródromos visitara la República Dominicana para realizar un Proyecto de Desarrollo de Aeródromos en el Futuro Cercano en el país. Los técnicos fueron los señores B. M. Hellman y U. Smede, y llegaron a la República Dominicana en febrero de ese año, para realizar su misión hasta mediados de mayo de mismo año.

Aunque el programa tentativo de trabajo que se había sido trazado como guía para la misión era demasiado elaborado para ser completado dentro del período de tiempo asignado, los estudios fueron concentrados a los problemas primordiales y actuales solamente.

El estudio incluía Función Regional (área del Caribe) del Aeropuerto Internacional Las Américas y sus posibilidades como centro regional de escala y distribución (único internacional en ese entonces); la posibilidad de operación de uno o más aeropuertos internacionales en el territorio nacional y determinación de su carácter (comercial o turístico) y sus mercados potenciales; la posibilidad de operación de una red de tipo comercial que enlace las principales

comunidades urbanas del país, con la especificación del tipo y ubicación recomendable en cada caso; y la posibilidad de operación de una red de pequeños aeropuertos para fines turísticos en puntos aislados del país.

En ese entonces se trazaron las guías generales tanto para la expansión en un futuro cercano como para el desarrollo de un futuro lejano del Aeropuerto Internacional Las Américas. Igualmente, los problemas relacionados con la idea de proveer a Santiago, Puerto Plata e Higüey con un aeródromo capaz de acomodar hasta tráfico aéreo internacional, limitados al criterio de selección del lugar del aeródromo. Podríamos decir que este estudio constituyó la base para el desarrollo y la planificación de la red aeroportuaria de la cual disfrutamos hoy en día en nuestro país.

Hoy día, la red aeroportuaria de la República Dominicana está catalogada como una de las más completas de Latinoamérica, ya que siendo un país con tan sólo 48 mil kilómetros cuadrados, posee 8 aeropuertos internacionales, 6 aeródromos domésticos y múltiples pistas de aterrizaje y helipuertos, y donde el sector privado ha jugado un papel preponderante de cara a la principal fuente de ingresos de la que se nutre nuestro país, el turismo.

En 1969 se confió a la Corporación de Fomento Industrial la administración de todos los aeropuertos con fines comerciales, aunque dejando la operación de los mismos, en cuanto a la técnica administrativa se refiere, a un organismo creado para esos fines, denominado Comisión Administrativa Aeroportuaria.

Sin embargo, en vista de que la ausencia de una clara delimitación de atribuciones había dificultado en la práctica una racional coordinación entre organismos y funcionarios, siendo fuente de obstáculos y entorpecimientos en la implementación de los planes y proyectos de desarrollo y modernización de nuestros aeropuertos, en 1978 el Congreso Nacional da la Ley 8, promulgada por el Poder Ejecutivo el 17 de noviembre de ese mismo año, adscribiendo nuevamente el Departamento Aeroportuario a la SEOPC, y convirtiéndolo en el órgano permanente de la Comisión Aeroportuaria.

El 17 de noviembre de 1978, el entonces Presidente Don Antonio Guzmán Fernández, promulga la Ley No. 8 del Congreso nacional, mediante la cual se crea la Comisión Aeroportuaria como entidad regente de toda la actividad aeroportuaria, y responsable de la administración de todos los aeropuertos dominicanos con carácter comercial.

Su creación se basó en que los aeropuertos, aeródromos y pistas de aterrizaje civiles con fines comerciales establecidos en el país desempeñaban un papel vital en el desarrollo del turismo, y por tanto era necesario que éstos estuviesen bajo el control de un organismo especializado con la autoridad necesaria para velar eficazmente por la administración, uso y mantenimiento de los mismos, de manera que cumpliesen adecuadamente sus funciones esenciales.

Mediante la misma Ley 8, se faculta al Departamento Aeroportuario como órgano permanente de la Comisión Aeroportuaria. El Departamento Aeroportuario es la dependencia ejecutoria permanente de la Comisión Aeroportuaria en todo lo relacionado con sus resoluciones, directrices, leyes y reglamentos pertenecientes a la materia.

El Departamento Aeroportuario fue creado en el año de 1962 como una dependencia de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) e incorporado como órgano ejecutivo de la Comisión Aeroportuaria a partir de la Ley No. 8 de 1978.

Una serie de Decretos Presidenciales, Reglamentos y Resoluciones tanto de la Comisión Aeroportuaria como de la Junta de Aeronáutica Civil, han venido modificando y complementando las Leyes 8 y 505, para los fines de aplicación de las disposiciones de ambos organismos.

El año 1993 se produce un duro golpe a la aviación dominicana, cuando la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA por sus siglas en inglés), impone la categoría 2* prohibiendo a las aeronaves de matrícula comercial dominicana volar a los Estados Unidos. A raíz de la categorización, se detuvo el desarrollo del transporte aéreo para la República Dominicana, desapareciendo las 14 líneas aéreas nacionales dedicadas al transporte de pasajeros y cargas.

Bajo el Programa IASA (Internacional Aviation Security Assessment) de la FAA, se evaluó a la República Dominicana en Febrero del 1993, con el resultado común de que la ley 505 de Aeronáutica Civil necesitaba su modificación, para poder cumplir con las Normas Internacionales. Las mismas conclusiones repitieron en las evaluaciones de Mayo 2002, y Junio 2004.

Para estos fines se crea una Comisión Legal para elaborar el Anteproyecto para la modificación de dicha Ley, y conjuntamente con esta Comisión Legal se creó otra Comisión con el objetivo de llevar a cabo el Reordenamiento de la Seguridad Operacional.

Del anteproyecto de Ley, surge la Ley No. 491-06, sobre Aviación Civil, publicada en la Gaceta Oficial No. 10399, del 28 de Diciembre del año 2006, la cual crea el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), como ente público especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio, poder de reglamentación, decisión y autoridad para implementar su organización interna; la cual es la base de los Reglamentos Aeronáuticos, Órdenes, Reglas, Circulares, Manuales y Guías de los Inspectores.

Esta Ley surge de la necesidad establecer las normas y los principios para que la aviación civil dominicana pueda desarrollarse de manera segura y regularizada y de que los servicios de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. Su objetivo principal, es fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo a fin de lograr el desarrollo constante y ordenado que nuestro país requiere en el área de la aviación general.

Esta iniciativa permitió que la anterior Dirección General de Aeronáutica Civil diera paso al nuevo Instituto Dominicano de Aviación Civil. Producto de esta ley, más la reestructuración y fortalecimiento institucional del sector aeronáutico.

Las tareas fundamentales del IDAC en cuanto al Reordenamiento de la Seguridad Operacional a partir de la publicación de dicha Ley, estuvieron encaminadas al cumplimiento de la institución con el Programa de Evaluación de Seguridad Operacional en Aviación Internacional (IASA); es por esto que el resultado de estos trabajos conjuntos condujeron a que nuestro país recobrara

la Categoría 1, la cual nos habilita para realizar operaciones comerciales en territorio norteamericano.

En el año 2007 se recibe la certificación de la FAA levantando la categoría 2* a las aeronaves de matrícula comercial dominicana y devolvió la Categoría 1 a República Dominicana, permitiendo nuevamente a las aeronaves de matrícula comercial dominicana volar a los Estados Unidos. Con la obtención de la Categoría 1, por parte de la FAA, los operadores aéreos nacionales, debidamente certificados para operaciones seguras al amparo de la nueva Ley y sus regulaciones técnicas, quedan autorizados a realizar vuelos comerciales hacia los Estados Unidos de Norteamérica. A la fecha un total de 13 aerolíneas dominicanas han obtenido ante la Junta de Aviación Civil su correspondiente Certificado de Autorización Económica (CAE) y cumpliendo con las normas OACI sobre seguridad operacional, fueron certificadas mediante la expedición de su Certificado de Operador Aéreo (AOC), por parte del Instituto Dominicano de Aviación Civil.

En 7 de mayo del año 2005, mediante el Decreto. No. 300-05 del Poder Ejecutivo, se declara el 21 de diciembre de cada año, fecha del natalicio del Ing. Zoilo Hermógenes García, como Día Nacional del Piloto Aviador, considerando que es el precursor de la aviación en la República Dominicana. El 5 de diciembre del 2006, mediante el Decreto No. 591-06, el Poder Ejecutivo se le concede póstumamente la condecoración de la Orden del Mérito de Duarte, Sánchez y Mella en el grado de Caballero.

Ese mismo día, se reconoció mediante el Decreto No. 592-06, los aportes de varios pilotos aviadores por sus grandes aportes realizados a la aviación de la República Dominicana. Se concedió la condecoración de la Orden del Mérito de Duarte, Sánchez y Mella, en el grado de Caballero, a los varios pilotos aviadores.

Uno de ellos fue Tirso Clemente de Jesús García, hijo del Ing. Zoilo Hermógenes García, y quien heredó el gusto por los aviones de su progenitor y fue seleccionado por la Fuerza Aérea Dominicana para formar parte de la primera escuela de aviación militar del país, convirtiéndose en un experto en piruetas en el aire. Durante la tiranía de Trujillo pidió su baja de las filas y posteriormente casó con una puertorriqueña y se marchó a vivir a Puerto Rico, donde con un viejo motor de automóvil inventó la famosa silla voladora denominada "Cabra Loca" o Girocóptero, con la que el 15 febrero del 1983 y en tiempo record (una hora y cuarenticinco minutos) cruzó el Canal de la Mona estableciendo un record mundial, aparte de volar de un país a otro, dedicando ese histórico vuelo al 35 ANIVERSARIO DE LA FUERZA AEREA DOMINICANA.

Una de las anécdotas sobre el vuelo de la Cabra Loca está en que Zoilo fue escoltado por un avión Cesna de un motor pilotado por sus hijos Zoilo y Tirso, pero se tenían que comunicar por señas, ya que para reducir el peso del Girocóptero tuvo que tirarlo. Igualmente el destino final era el aeropuerto de San Isidro pero le negaron el permiso y entonces aterrizó en La Romana y cuando venía llegando abrió el tanque de gasolina para evaluar su reserva, llevándose la sorpresa de que estaba vacío. La Cabra Loca fue donada al Museo del Hombre Dominicano y hay una réplica en el Museo de Puerto Rico.

Mediante el mismo decreto se reconoció igualmente a Carmen Yolanda Vallejo Pérez de Naranjo, quien es la primera dominicana en pilotar una aeronave, y a Alexandra María Comprés, primera en obtener una licencia ATP (Airline Transport Pilot).

De igual forma se reconoció a Ramiro Napoleón Rojas Nolasco y Eugenio de Marchena Santamaría, quien alcanzó 6 mil vuelos de enseñanza. El mismo decreto incluye además a Jorge Humberto Percival Peña, quien fue el primer dominicano en volar en avión de turbina, Gabriel Medina Felipe, considerado una gloria que está a punto de pilotar unos de los aviones más grandes del mundo en Singapur, y a Iván Vásquez Reyes, primero en luchar porque se lograra nuevamente la Categoría 1.

2011. Un siglo ha pasado desde que el Ing. Zoilo Hermógenes García dio a conocer al mundo su significativo invento, el Poliplano, primer avión diseñado y construido en República Dominicana, acontecimiento que marcó el inicio de la aviación en nuestro país.

Hoy, 100 años después de que el Ing. García materializó su sueño, nos toca ser protagonistas de un país con entusiastas y visionarios de profunda vocación aeronáutica. Este destino se ha forjado por una posición geográfica única y privilegiada dentro del mundo y que han sido el referente que ha moldeado el accionar y el espíritu dominicano, el cual ha sentido la necesidad de unir esta media isla y de conectarse al mundo más allá del océano, aspectos claves para impulsar tempranamente nuestro sueño de volar.

Es nuestro deber la noble visión de preservar en nuestras memorias el patrimonio histórico de nuestro país conmemorando un pasado que habla del espíritu indómito y aventurero de nuestros aviadores, y exaltando las virtudes de quienes con su inteligencia, dedicación y patriotismo ha contribuido y contribuyen a ennoblecer e impulsar tan importante actividad, y por tanto el compromiso que tenemos las presentes generaciones, en general, de resaltar y defender los aportes y valores de los dominicanos en el desarrollo de la aviación dominicana.

100 años y contando...