



Definición de Aviación

En el año 1864 los franceses Gabriel de la Landelle, Pontón d'Amecourt y Felix Tournachon forman una sociedad para el estudio de empuje, que se llamaría "Sociedad de Aviación". Estos habían diseñado un invento similar a lo que se encontraría en la novelas del popular escritor del siglo diecinueve Julius Verne, habían diseñado un "trasatlántico aéreo" de rara apariencia que contaba con ocho hélices para la sustentación y paracaídas que abrirían al ser necesarios. Dicho aparato nunca llegó a concretizarse pero la sociedad formada por estos, nos da el registro más antiguo de la palabra "Aviación".



Origen y Evolución de las Primeras Aerolíneas

- Reseña histórica
- Primeras Aerolíneas Extranjeras en el País
- Primeras Aerolíneas Dominicanas

RESEÑA HISTÓRICA

El 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk Carolina del Norte, los hermanos Wilbur y Orville Wright lograron hacer sus sueños una realidad al levantar su invención al aire por 12 segundos, logrando alcanzar una distancia de 450 pies. Aunque solo fue por breves segundos, fue un hecho histórico que despertó el interés del mundo. Seis años después, el 25 de Julio de 1909, el pionero aviador Francés, Louis Bleriot hizo historia al cruzar el Canal Inglés en una pequeña aeronave monomotor y con estos hechos nació el sueño de la aviación.

Nos dice la historia que las primeras aerolíneas surgieron con la contratación de vuelos charter y posteriormente con vuelos para el transporte de correo; sin embargo, los primeros vuelos regulares de pasajeros y carga se iniciaron durante la Primera Guerra Mundial, cuando las bandas opuestas utilizaban aeronaves militares para transporte complementario.

No obstante, antes de la llegada de cualquier piloto o aerolínea extranjera a nuestro país, tenemos registros que en 1911 Don Zoilo Hermógenes García "Mogito", nacido en La Vega, diseñó y patentizó un aeroplano de forma curentilínea. Don Zoilo se graduó de Ingeniero Civil en el "Instituto Industrial du Nord de la France", siendo el primer dominicano en obtener un exequátur en 1902.

Para 1912 Don Zoilo toma la iniciativa de fundar en dicha ciudad un "Centro de Aviación" con el fin de estudiar esta actividad en ascenso. Según los registros, la junta directiva estaba compuesta por los señores Agustín Fernández Pérez, que fungía como presidente, Francisco Grullón Veloz, primer vicepresidente, Manuel Matías Meléndez, segundo vicepresidente, Carlos María Sánchez, secretario, Casimiro Marte Rodríguez, segundo secretario, y Gabriel Grullón como tesorero.



● Don Zoilo García "Hermógenes".



● Aeroplano de forma carentilínea diseñado por don Zoilo en el año 1911.

Un aviador alemán de nombre Shuedthaus, en 1912, voló sobre los cielos dominicanos, montado un espectáculo sobre lo que es hoy el parque Enriquillo.

En 1914 un aviador norteamericano, de nombre Frank Burnside, trae un hidroavión de marca "Thomas", el cual arma en un taller improvisado, y por varios días monta un espectáculo aéreo sobre el río Ozama. En este mismo espectáculo, un joven piloto aficionado, de nombre Geo Pou, se convierte en uno de los primeros dominicanos en volar un aeroplano en el país al concedérsele el permiso para maniobrarlo, luego de firmar un documento de descarga en caso de accidente.

Ya para el 22 de febrero de 1919 empieza a moldearse la aviación comercial en el plano internacional, al realizarse el primer servicio civil de transporte aéreo, regular y sostenido, por la aerolínea Alemana "Deutsche Luft Reederei" (D.L.R.), utilizando bimotores AEG con una operación diaria entre Berlín y Weimar. Mientras que el primer servicio civil de transporte aéreo internacional, inició el 25 de Agosto de 1919 por la aerolínea Británica "Air Transport & Travel" (AT&T), entre las ciudades de Londres (Hounslow) y París (Le Bourget), utilizando un equipo De Havilland DH49. El vuelo tuvo una duración de dos horas y media y tenía un valor de 21 libras Esterlinas.

En abril de este mismo año salen desde San Pedro de Macorís 4 aviones que aterrizaron por primera vez en la ciudad de Santo Domingo en la llamada Sabana de la Encarnación, donde funcionaba un antiguo campo de tiro del ejército en los kilómetros 6 y 7 de la entonces Carretera Duarte y en donde años después, específicamente el 5 de febrero de 1932, el Poder Ejecutivo, mediante Decreto, crea un Destacamento de Aviación a cargo de los dos primeros pilotos Dominicanos graduados en Cuba en 1931, el Cap. Anibal Vallejo y el 1er Teniente Frank Félix Miranda. Estos dos se pueden considerar también como los primeros pilotos dominicanos de aviación comercial, pues a la vez realizaban servicios de correo bajo paga.

El 2 de Febrero de 1925 el Acto de Correo Aéreo de 1925, "The Kelly Act", fue promulgado por el Congreso Norteamericano, en el cual traspasaban el servicio aéreo de correo a los operadores pri-

vados por un período de cuatro años y otorgado bajo lícito u oferta de postor. Las principales rutas transcontinentales fueron ofertadas el 15 de Noviembre de 1926 y con estas medidas surgieron las primeras aerolíneas transcontinentales de carácter formal, incluyendo Boeing Air Transport, National Air Transport, United Airlines, American Airways y TWA, con el nombre entonces de Trans Continental Air Transport. TWA operaba la ruta Nueva York - Los Angeles y United operaba la ruta Nueva York- San Francisco.

No obstante, el primer servicio civil de transporte aéreo, regular y sostenido, empezó el 22 de Febrero de 1919, por la aerolínea Alemana Deutsche Luft Reederei (D.L.R.), utilizando bimotores AEG con una operación diaria entre Berlín y Weimar. Mientras que el primer servicio civil de transporte aéreo internacional, inició el 25 de Agosto de 1919 por la aerolínea Británica Air Transport & Travel (AT&T) entre las ciudades de Londres (Hounslow) y París (Le Bourget), utilizando un equipo De Havilland DH49. El vuelo tuvo una duración de dos horas y media y tenía un valor de 21 libras Esterlinas.

AEROLÍNEAS EXTRANJERAS EN REPÚBLICA DOMINICANA

La aviación comercial hacia la República Dominicana se remonta a finales de la primera década del siglo veinte, cuando por medio de influencias y corrientes internacionales arriban al país las primeras aeronaves y consigo la modalidad de transportar pasajeros vía aérea.

No obstante, tenemos registros que en 1911 Don Zoilo Hermógenes García, nacido en La Vega, diseñó y patentizó un aeroplano de forma carentilínea. Don Zoilo se graduó de Ingeniero Civil en el "Instituto Industrial du Nord de la France", siendo el primer dominicano en obtener un exequá-tur en 1902. Para 1912 un aviador alemán de nombre Shuedthaus voló sobre los cielos dominicanos por vez primera, montado un espectáculo sobre lo que es hoy el parque Enriquillo.

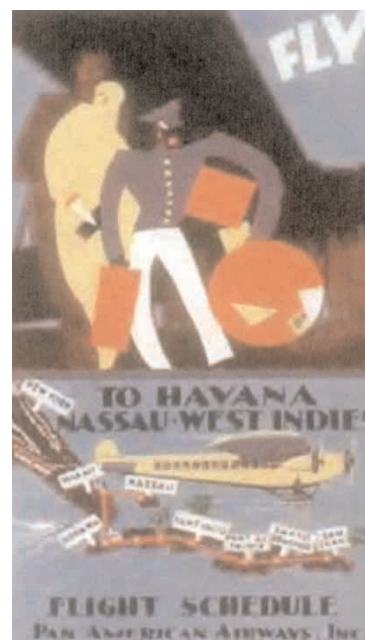
La primera aerolínea extranjera en transportar pasajeros desde y hacia nuestro país de manera sostenida fue la norteamericana "Pan American Airways" en un hidroavión "Clipper" con capacidad para 30 pasajeros, siendo el río Higuamo de San Pedro de Macorís el primer aeródromo receptor de aerolíneas extranjeras.

Este vuelo se realizó el 9 de enero de 1929, siendo los señores Anthony J. García, Thomas A. Mcneal y Thomas y José Maria Grillesca los primeros pasajeros que inauguraron el vuelo.

● Podrán apreciar el Clipper de "Panam", arribando al río Higuamo de San Pedro de Macorís a finales de 1930.



Como reseña, es importante destacar que para el año 1930 la monopólica Pan American Airways no solo había adquirido a la primera aerolínea dominicana "West Indian Aerial Express", sino que también había adquirido a la compañía cubana "Curtiss Cubana de Aviación". Esto le daba a "Panam" todos los derechos de vuelos hacia y desde el Caribe.



- Diseño de afiches de "Panam", promocionando las rutas operadas hacia América Latina.



● Ticket Jacket de "Panam" utilizado en San Pedro de Macorís en 1939.



FORM B. No. **25-60-96**
PAN AMERICAN
 AIRWAYS SYSTEM
BAGGAGE CLAIM CHECK

TO	DATE
AT	WEIGHT
TOTAL WEIGHT	

194

TERMS AND CONDITIONS

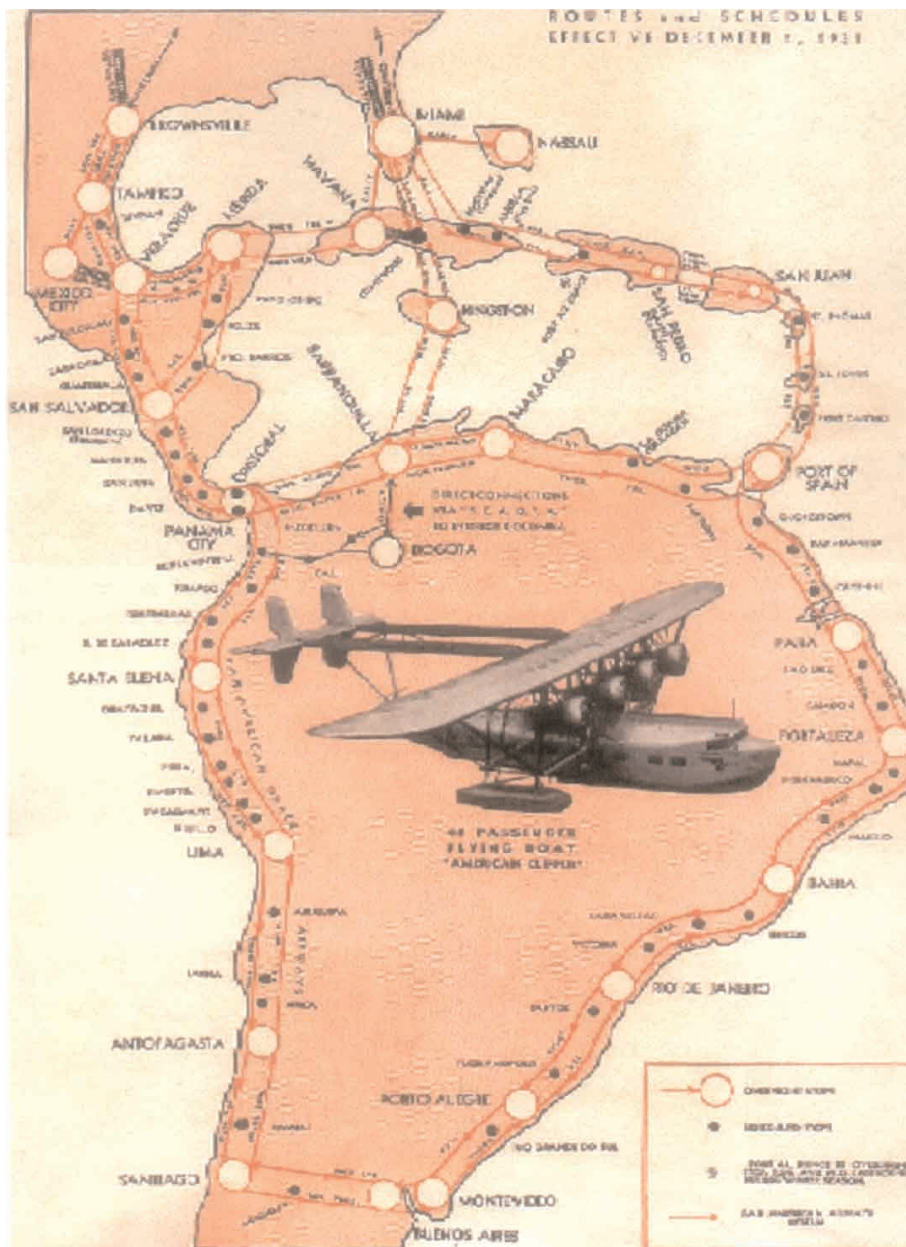
● Tag de equipaje de "Panam". 1939.

PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS SYSTEM
CONTRACT TICKET
 PASSENGER COUPON

20755

TERMS AND CONDITIONS

● Formato de los primeros boletos utilizado por "Panam" en la ruta hacia San Pedro de Macorís. 1939



El mapa de rutas de "Panam" del 01 de diciembre de 1931, donde se puede apreciar el primer destino dominicano operado por una aerolínea extranjera "San Pedro de Macorís".

- Llegada de turistas de la empresa norteamericana "Sealy" por el Aeropuerto Internacional General Andrews, a través de Panam. En el fondo podrán apreciar el Constellation volado por dicha aerolínea.



- Llegada de Pasajeros a la ciudad Trujillo por el Aeropuerto Internacional General Andrews. Se puede apreciar también parte de la tripulación de vuelo y en el centro un cartel que daba el apoyo a la reelección de Trujillo en el periodo 1959-1962.





- El Sr. José María Bonetti Burgos, entonces funcionario del gobierno, y demás pasajeros arribando al Aeropuerto Internacional General Andrews por un DC-3 de la aerolínea Panam.



- La famosa actriz norteamericana Esther Williams a su llegada al Aeropuerto Internacional General Andrews de Ciudad Trujillo. También se pueden ver oficiales de migración de dicho aeropuerto.



● La famosa cantante lírica norteamericana Grace Moore y los pilotos del Clipper de "Panam" a su salida de San Pedro de Macorís, a mediados de los 30's.



● Miembros de la aerolínea norteamericana "Panam", celebrando una fiesta en el Club de Oficiales de la Marina de Guerra en Sans Souci.

El 3 de noviembre de 1942, a las 1:30 de la tarde, "Panam" suprimió oficialmente la ruta de San Pedro de Macorís por la de Santo Domingo, al iniciar sus operaciones desde Estados Unidos hacia el recién modernizado aeródromo Miraflores, con un moderno DC-3 de 21 pasajeros. En este aeródromo comenzaron a funcionar las oficinas principales de dicha aerolínea y los registros nos indican que en el piso bajo del edificio operaba la terminal de pasajeros y en el segundo piso las oficinas del señor R.M. Lund, Gerente de la aerolínea, entre otras. A este acto asistió el Gral. Héctor B. Trujillo, Gral. Fernando Sánchez, Crnl. Antonio Leyba Pou y los tenientes coroneles Sebastián Robiou, Frank Félix Miranda y Joaquín Cocco.

Según registros de la Fuerza Aérea Dominicana, para el año 1944 inicia sus operaciones en el país la aerolínea centroamericana Taca Airways, la cual era propietaria de uno de dos aeródromos construidos en la margen oriental del río Ozama.

Un DC-8-63 de la aerolínea española Iberia, utilizado para sus vuelos desde Madrid a Santo Domingo.



A través de un ajuste de itinerario, el 14 de abril de 1947 "Panam" inaugura el nuevo servicio a la ciudad de Nueva York con un DC-4 con capacidad para 55 pasajeros. Dos años después, en 1949, un DC-4 de la línea aérea española Iberia, realiza un viaje de exploración para abrir futuras conexiones comerciales. La ruta

fue Madrid – Villa Cisneros – Cayena – Caracas – Santo Domingo – La Habana – México – Miami – Puerto Rico – Bermudas – Azores – Madrid. Pero fue en 1968, que Iberia inicia sus vuelos regulares con una frecuencia de 4 vuelos a la semana con una aeronave DC-8-63, con capacidad para 208 pasajeros. La ruta era Madrid – Santo Domingo – México.

Posteriormente llegaron al país aerolíneas como Varig de Brasil con operaciones desde Sao Paulo y posteriormente solicitó y fue autorizado por Aeronáutica Civil el derecho de quinta libertad pero sin derecho a tráfico, de operar vuelos Río de Janeiro - Santo Domingo – Miami, lo que les permitió continuar hacia Miami pero sin derecho a vender en territorio dominicano.



● Aeronave SUD SE120 Caravelle, de la aerolínea brasileña Varig. Primer avión de turbinas que llegó al país, pero en vuelo de prueba y sin pasajeros. (Aeropuerto Internacional Las Américas).

También ya habían iniciado operaciones al país las aerolíneas Aerocondor de Colombia con un B-707 en la ruta Bogotá-Santo Domingo-Washington; Venezolana Internacional de Aviación "VIASA" desde Caracas y posteriormente Aeropostal desde el mismo destino y siendo ambas aerolíneas, en aquel entonces, propiedad del Estado Venezolano.

En 1970 la aerolínea norteamericana "Eastern Airlines", con base en Miami y Nueva York, inicia formalmente sus operaciones regulares a nuestro país con vuelos diarios desde Nueva York al "Aeropuerto Internacional Las Américas" con un L-1011, denominado "El Grande de Eastern", utilizado para sus vuelos desde Nueva York, como también con B-727 y DC-9 para las rutas de Puerto Rico y Miami, respectivamente.



L-1011 de Eastern Airlines
"El Grandote de Eastern"

En este capítulo, cabe destacar que la aerolínea American Airlines entró formalmente al país con la compra de los derechos de operaciones o Certificado de Explotación a la también aerolínea norteamericana Pan American Airways. De manera que American Airlines inició sus operaciones al país el 08 de septiembre de 1975 en la ruta que operaba "Panam", Nueva York-Santo Domingo.

Posteriormente, "Panam" volvió a solicitar el derecho a operar las rutas hacia República Dominicana y se le fue otorgado nuevamente por Aeronáutica Civil, creciendo significativamente la competitividad en el mercado.



B707-323C de American
Airlines. Septiembre de
1975

PRIMERAS AEROLÍNEAS DOMINICANAS:

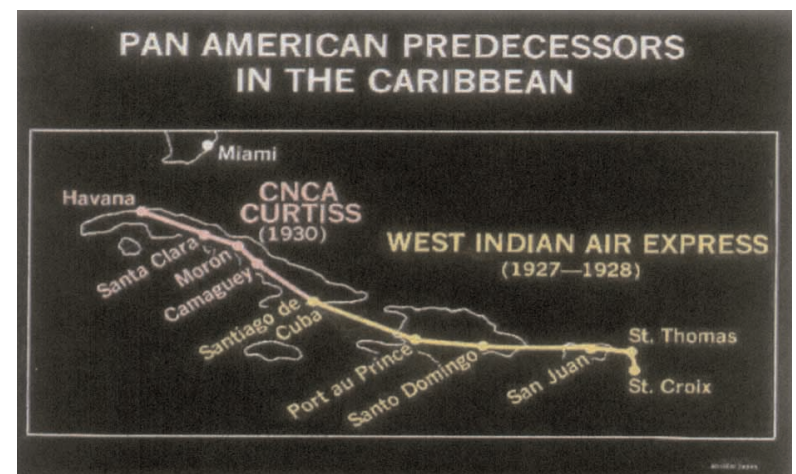
Para asombro de muchas personas, la primera aerolínea dominicana no fue Dominicana de Aviación, sino aquella constituida por el norteamericano Basil Rowe en el año 1919. Me refiero a "West Indian Aerial Express", siendo la ciudad de Barahona a 65 millas náuticas al suroeste de la ciudad de Santo Domingo, localidad pionera en el desarrollo de la aviación civil dominicana. En esta ciudad un grupo de empresarios, liderado por el norteamericano Basil Rowe, organiza la primera línea aérea dominicana con operaciones domesticas a principio del año 1927, con 2 aviones biplanos tipo Waco. En julio de ese mismo año la aerolínea realiza sus primeros vuelos internacionales hacia Port-Au-Prince, Haití, retornando al día siguiente a Santo Domingo, lo cual demostró su capacidad para unir a ambos países de la isla.

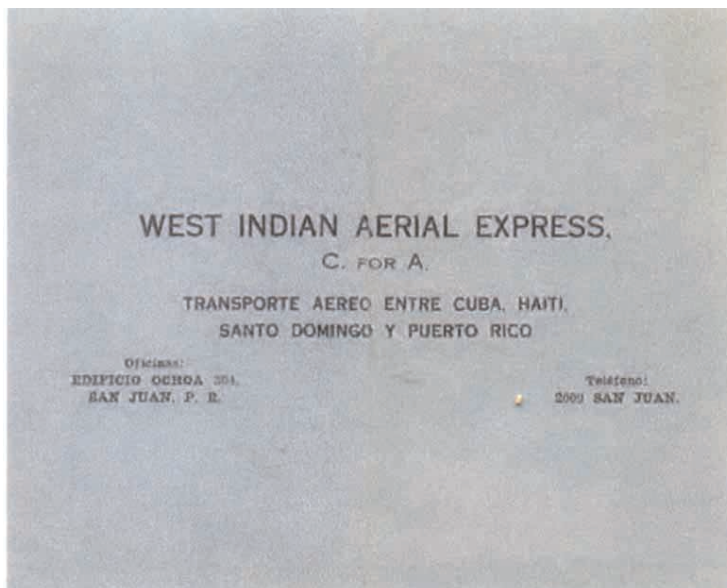
El 1 de diciembre de 1927, "West Indian Aerial Express", equipada con un "Keystone Pathfinder" denominado "Santa María" y con capacidad de hasta 20 pasajeros, inicia vuelos regulares a San Juan, Puerto Rico 2 veces a la semana y a Port-Au-Prince, Haití, una vez a la semana, siendo esta la primera línea aérea que realiza con éxito vuelos regulares en el área del Caribe.

El 20 de febrero de 1928 "West Indian Aerial Express" ya extendía sus servicios hacia Santiago de Cuba. Este servicio pareció amenazar las operaciones en aquel país de Pan American Airways, por lo que se motivó a adquirirla el 16 de octubre de 1928, abriendo "Panam" simultáneamente servicios desde Miami a San Juan, vía Habana, Santiago de Cuba, Port-Au-Prince y San Pedro de Macorís el 9 de enero de 1929.



El mapa de rutas señalando los destino operados por "West Indian Aerial Express" y Curtiss "Cubana de Aviación".





- Se puede apreciar el itinerario publicado por la aerolínea "West Indian Aerial Express", informando las rutas y horarios de salida y llegada, fechada el 1 de diciembre de 1927.

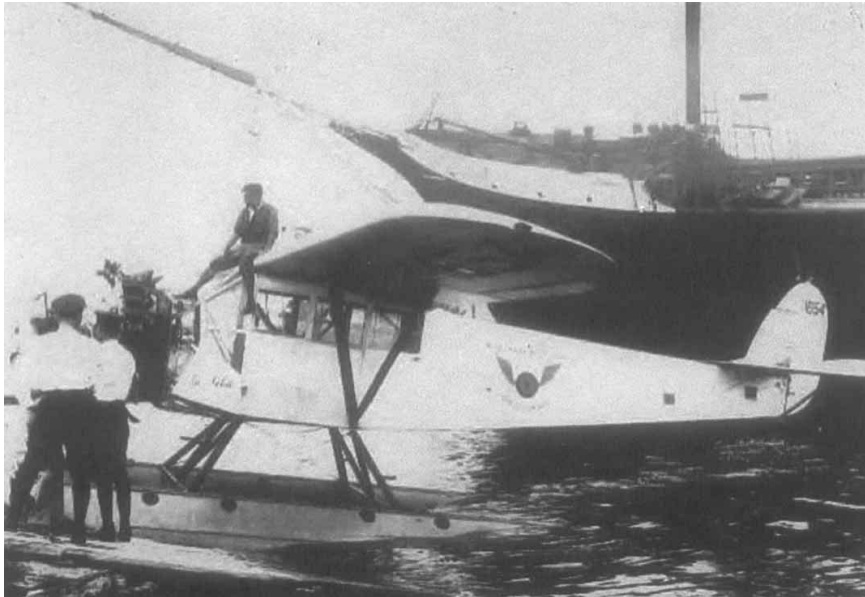
**ITINERARIO FIJO PARA EL AEROPLANO
"SANTA MARIA"**

Jueves,	Diciembre 1	Salida de Santo Domingo	7:00 a. m.
		Llegada a San Juan	10:00 a. m.
		Salida de San Juan	2:00 p. m.
		Llegada a Santo Domingo	5:00 p. m.
Viernes,	Diciembre 2	En Santo Domingo.	
Sábado,	Diciembre 3	Salida de Santo Domingo	7:00 a. m.
		Llegada a San Juan	10:00 a. m.
		Salida de San Juan	2:00 p. m.
		Llegada a Santo Domingo	5:00 p. m.
Domingo,	Diciembre 4	Salida de Santo Domingo	2:00 p. m.
		Llegada a San Juan	5:00 p. m.
Lunes,	Diciembre 5	Salida de San Juan	9:00 a. m.
		Llegada a Santo Domingo	12:00 m.
		Salida de Santo Domingo	2:00 p. m.
		Llegada a Port-au-Prince (HAITI)	4:30 p. m.
Martes,	Diciembre 6	Salida de Port-au-Prince	8:00 a. m.
		Llegada a Santo Domingo	10:40 a. m.
Miércoles,	Diciembre 7	En Santo Domingo.	
Jueves,	Diciembre 8	Comienzo del itinerario otra vez.	

Fijese que la "SANTA MARIA", llegará a San Juan, P. R., todos los Domingos a las 5 de la tarde; todos los Jueves a las 10 de la mañana, y todos los Sábados a las 10 de la mañana.

Y sale de San Juan, P. R., para Santo Domingo, R. D., y Port-au-Prince, Haiti, todos los Lunes a las 9 de la mañana; saliendo para Santo Domingo, R. D. todos los Jueves y Sábados a las 2 de la tarde.

(El itinerario está sujeto a cambio sin previo aviso)

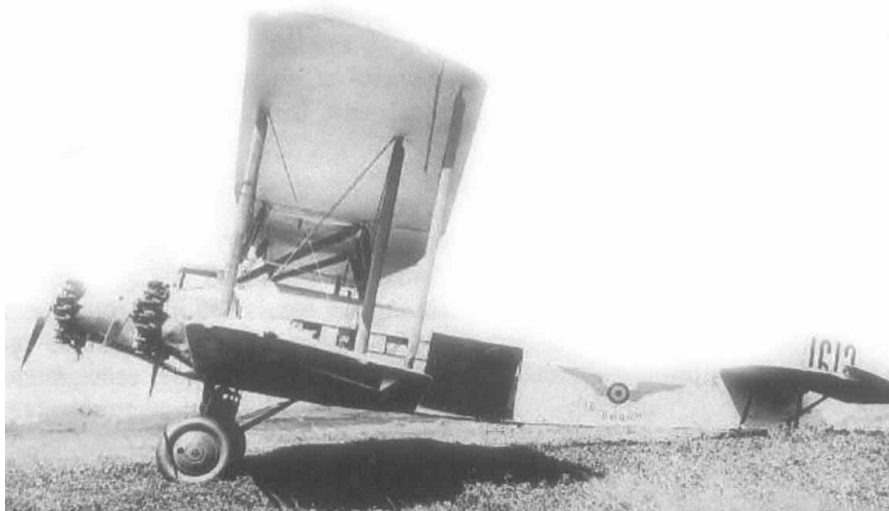


- El Fairchild FC-2 de cuatro pasajeros, propiedad de Basil Rowe, realizando un servicio de correo para "Panam" en la Havana, Cuba. 19 de Octubre de 1927.



- La primera carta transportada por Basil Rowe de "West Indian Aerial Express" con destino a Havana, Cuba vía Santiago de Cuba.

Luego de la compra de "West Indian Aerial Express", Basil Rowe sería reconocido posteriormente, como uno de los pilotos más famosos de Pan American Airways.



- El Keystone Pathfinder "Santa Maria" de la primera aerolínea dominicana "West Indian Aerial Express", el cual fue utilizado en las rutas de Port-Au-Prince, Haití, San Juan, Puerto Rico, y Santiago de Cuba, con capacidad de hasta 20 pasajeros. Luego pasó a "Panam" cuando fue vendida.



- Primer avión adquirido por el gobierno dominicano para realizar el servicio interno de correo.

No cabe dudas que la aviación comercial en la República Dominicana recibió una gran influencia a raíz de la incursión de la aviación militar en el país, cuando el 7 de marzo de 1928 se promulga la Ley No. 904, mediante la cual se autoriza la erogación de 125 mil dólares para la creación de la Escuela de Aviación Militar, influida por la firma de la Convención sobre Aviación Comercial en la Sexta Conferencia Internacional Americana, celebrada en La Habana, Cuba el 15 de febrero del mismo año.

Y a pesar de ser "West Indian Aerial Express" la línea aérea pionera de vuelos comerciales, el desarrollo sostenible de una aerolínea nacional con capital e integrantes cien por ciento dominicanos, nació el 1 de julio de 1944, que mediante un capital de 100,000 pesos surge Dominicana de Aviación, la cual inicia sus operaciones ese mismo año con 3 aviones trimotores Ford, adquiridos a Cubana de Aviación.

Dominicana de Aviación fue creada mediante decreto 19-23, que se convertiría posteriormente en otra de las muchas empresas ligadas al entonces dictador Rafael Leonidas Trujillo, creada como medida para impulsar y desarrollar los servicios de navegación aérea. En sus inicios dependió fundamentalmente de las operaciones de la aerolínea "Pan American Airways", bajo un acuerdo en 1944, que les permitía transportar pasajeros receptores de dicha aerolínea extranjera mediante vuelos domésticos hacia las ciudades internas más desarrolladas, como desde Santo Domingo a Santiago, Puerto Plata, La Romana y Montecristi. Por el lado de carga, sus aviones también realizaban servicios de importancia considerable para la época, tales como las operaciones hacia Puerto Plata en un avión C-46 para traer leche hacia la capital dominicana, vuelos piloteado por Fernando Batista, Jorge Bujosa y el norteamericano William Yates, como también vuelos posteriores que suplían de carne la vecina isla de Puerto Rico.

En tal sentido, Pan American Airways incentivaba, principalmente en los países de América Latina donde operaba, el nacimiento de sus líneas aéreas nacionales. Por tal razón el 40 por ciento de las acciones constitutivas de Dominicana de Aviación pertenecían, en sus inicios, a Pan American Airways.

Otra importante influencia fue la creación en 1938 de la Escuela de Aviación, ya autorizada su creación en 1928, pero fue bajo la presidencia de Gral. Rafael L. Trujillo que se contrató a los capitanes Peter Murray, norteamericano, y James Tiraba de Cuba para el entrenamiento de los primeros oficiales graduados en el país. La formación de esta escuela influyó significativamente en la creación posterior de la segunda aerolínea nacional, Dominicana de Aviación, pues algunos pilotos que volaban para esta aerolínea provenían de dicha escuela.

Los primeros vuelos internacionales de Dominicana de Aviación se realizaron en 1951 hacia las rutas de San Juan, Puerto Rico, Haití, Cuba y Curazao con un C-46 hacia Miami, Florida con un avión DC-4 y posteriormente un DC-6. Podemos afirmar que la época de oro de la aerolínea vino con la llegada simultánea de aviones de turbinas, característicos por ser más rápidos y de mayor alcance. En tal sentido, el primer avión moderno de turbina operado por la aerolínea fue un DC-9, propiedad de la aerolínea española Iberia, el cual integraron inmediatamente a sus operaciones hacia Miami y San Juan, Puerto Rico. No obstante, una tragedia ocurrió con esta aeronave en 1969 al precipitarse al agua justo después del despegue del Aeropuerto Internacional Las Américas rumbo a San Juan, Puerto Rico. Todos los pasajeros y tripulantes a bordo perecieron.

Posteriormente, Dominicana de Aviación contó con su segunda aeronave de turbina, un B-707 arrendado a la aerolínea Pan American Airways, con la cual inicia ya operaciones regulares hacia la ciudad de Nueva York.

La década de los setenta y ochenta representó grandes logros para la aerolínea, pues ya contaba con una flota de siete aeronaves propias y con operación exitosa hacia rutas como Miami, Nueva York, Caracas, Curazao, Puerto Rico, España e Italia, entre otras operaciones bajo charter. En estas décadas podemos citar que la aerolínea:

- Adquiere directamente a la fábrica Boeing en Seattle, su primer avión de turbina un B-727-200 y dos B-727-100 en 1972.
- Adquiere su propio B-707 con el cual continúa sus operaciones hacia Nueva York y utilizado también en otros destinos como Caracas, Venezuela y ocasionalmente hacia España e Italia para vuelos charter.
- Adquiere un B-747-123 de 418 pasajeros para las operaciones sostenidas hacia Madrid, España y Malpensa, Italia, como también hacia Nueva York.

No obstante, Dominicana de Aviación siempre permaneció como propiedad del Estado Dominicano y que por razones que expondremos en el capítulo VII cayó en bancarrota, y por consiguiente fuera de servicio en 1993.

- Brochure de Dominicana de Aviación, promocionando la ruta y tarifa de Miami-Santo Domingo, 01 de diciembre de 1958



- Mapa de Rutas de Dominicana de Aviación promocionando las rutas operadas, 31 de Julio de 1984





- DC-3 (HI-7) de Dominicana de Aviación partiendo desde el Aeropuerto Internacional General Andrews, a finales de la década de los 40.



- C-46 (HI-46) de Dominicana de Aviación, operado para las rutas de Haití, Curazao, Puerto Rico y rutas domésticas.

- DC-6 (HI-292): Operado para las rutas de Miami, en combinación con las del Caribe



- Hangar de Mantenimiento de Dominicana de Aviación en el Aeropuerto Internacional de Las Américas. En el fondo se pueden apreciar los aviones de la aerolínea a finales del 1995 ya en estado de abandono.



Abajo podemos apreciar fechas y datos importantes en la historia de la aerolínea:

- En 1951 se inicia el primer vuelo internacional, Santo Domingo-Miami-Santo Domingo, pero se mantienen los vuelos domésticos.
- En 1959, la compañía suprime los vuelos domésticos y solo opera vuelos internacionales.
- En 1970 el Poder ejecutivo nombra Dominicana de Aviación la "Línea Bandera"

El volumen de pasajeros transportados por la empresa al inicio de sus operaciones en 1944 era de 400 al mes, alcanzando en 1983 un promedio de 36,000 pasajeros mensuales y la cifra record de 65,218 pasajeros en Agosto de 1984.

Para principios de la década de los setenta surgió otra aerolínea nacional que había creado un nombre en el mercado, lo fue Aerovías Quisqueyana, aumentando la oferta de asientos y creando considerable competencia para Dominicana de Aviación, considerando que fue de capital privado, específicamente propiedad del Señor Manolo Bordas y administrada por el Señor Rafael Espada.


Aerovías Quisqueyana operaba un DC-8 con vuelos diarios hacia Miami y San Juan, Puerto Rico. Como también vuelos hacia Madrid, España dos veces a la semana, que era una continuación de su vuelo proveniente de Miami, Florida. La aerolínea también insertó la ruta de Roma, Italia que luego operó con un B-707. También se caracterizó por operar la ruta de San Juan, Puerto Rico con un equipo Lockheed Constellation L-49 y fue la última aerolínea en el mundo en operar esta aeronave en vuelos regular de pasajeros hasta el 19 de Enero de 1979.

● Afiche de 1974, Aerovías Quisqueyana, promocionando sus vuelos hacia Santo Domingo. Derecha: Brochure informando el itinerario y tarifas de sus vuelos, como también sus vuelos en continuación hacia España.

"We Kissed all the way to Santo Domingo."

Aerovías Quisqueyana

(Say: Kiss-Kay-Ahna)



We high tail it from Miami to Santo Domingo \$102 R/T*
Now you can have breakfast in Miami, and be in Santo Domingo before lunch. Aerovías Quisqueyana's Flight 51 departs Miami International Airport at 9:15AM, EDT, and arrives in Santo Domingo at 11:05AM. Our complimentary "Kiss" drink ("Besito Rojo") is served.

DC-8 Services Miami-Santo Domingo

OO51	OO52
Mo/Th/Fr/Bkfst	Tu/Th/Su/Dinner
9:15AM Dep Miami	1 Arr 8:20PM
11:05AM Arr S. Domingo	1 Dep 6:30PM

*21-day excursion fare applicable all week.
All year R/T fare: \$150. GIT fares:
Min. 10 passengers \$94, min. 20 passengers \$84.

We high tail it from Santo Domingo to San Juan. Twice daily, \$51 R/T*
Aerovías Quisqueyana has the first flight of the day to San Juan from Santo Domingo. Flight Number 201 departs at 10:00AM daily, and arrives San Juan at 10:45AM. Flight Number 203 departs at 3:00PM, and arrives at 3:45PM. Our complimentary "Kiss" drink ("Besito Rojo") is served.




DC-8 Services Daily Santo Domingo-San Juan.

OO201	OO203	OO202	OO204
Daily	We/Fr/Su	Daily	We/Fr/Su
10:00AM	3:00PM Dep S. Domingo	1 Arr 1:45PM	6:45PM
10:45AM	3:45PM Arr San Juan	1 Dep 1:00PM	6:00PM

*21-day excursion fare applicable all week.
All year R/T fare \$58.

We high tail it from Miami to Santo Domingo to Madrid. Twice a week, \$424 R/T Total!
Beginning this Spring, Aerovías Quisqueyana will fly to Europe. Our first destination is Madrid with flights to other major cities scheduled for later in the year. (GIT and other fares available soon.) This flight is a continuation of our flight from Miami to Santo Domingo. Europe-bound baggage remains on the aircraft so passengers do not have to clear customs in Santo Domingo. Great fares. Great food. Great service. And a complimentary "Besito Rojo."

†Miami/Santo Domingo and Santo Domingo/Madrid based on all year Miami/Santo Domingo and Santo Domingo/Madrid fares. Total all year fare \$490/Total 30-day excursion fare \$424.
Start up date: April 15, 1974. Schedule and air fares subject to change and governmental approval.

Aerovías Quisqueyana

(Say: Kiss-Kay-Ahna)

2121 Biscayne Boulevard, Miami, Florida 33137
Reservations/Information:
Miami (305) 526-6285 Broward County 527-1778
District Sales Office: (305) 573-7023
City Ticket Office: (305) 573-7023
Cargo: (305) 573-7023
Telex Number: Aero Quis Mia 51-576



● Lockheed Constellation L-49 (HI-270) de Aerovías Quisqueyanas: San Juan, Puerto Rico



● B707-321 (N731JP), de Aerovías Quisqueyanas, arrendado a una compañía norteamericana para sus operaciones de Miami y Europa. Abril de 1976

En 1973 se inauguró el Aeropuerto Internacional de Herrera en la capital dominicana y a la vez inició operaciones domesticas desde este aeropuerto la recién creada aerolínea dominicana "Alas del Caribe", propiedad del Gral. Nival Seijas y posteriormente vendida al ex-vicepresidente de la República Jacinto Peynado. Dicha aerolínea ofertaba vuelos internos en las rutas Santo Domingo - La Vega – Santiago y Santo Domingo – Santiago – Puerto Plata.



● DC-3(HI-237) de "Alas del Caribe"

● Itinerario de la aerolínea "Alas del Caribe" informando el horario de sus rutas operadas. 15 de Junio de 1973

ALAS DEL CARIBE, N.A.			
AEROPUERTO DE HERRERA, TELS. 505-0274 – 506-2141 STO. DGO. R. D.			
ITINERARIO EFECTIVO: DIA 15 DE JUNIO, 1973			
SIGUE LA ERA DE LOS VIAJES CORTOS! CUBRIENDO TODO EL TERRITORIO			
FLETE A CUALQUIER LUGAR DEL PAIS			
SANTO DOMINGO–LA VEGA–SANTIAGO			
DIARIO			
SANTO DOMINGO	LA VEGA	SANTIAGO	VUELO
Salida	Llegada	Llegada	
6:30 am	6:55 am	7:25 am	715
4:00 pm	4:25 pm	4:50 pm	717
SANTIAGO	LA VEGA	SANTO DOMINGO	VUELO
Salida	Llegada	Llegada	
7:25 am	7:55 am	8:30 am	716
5:00 pm	—	5:40 pm	718
SANTO DOMINGO–SANTIAGO–PUERTO PLATA			
DIARIO			
SANTO DOMINGO	SANTIAGO	PUERTO PLATA	VUELO
Salida	Llegada	Llegada	
8:30 am	—	7:15 am	701
9:30 am	10:05 am	10:35 am	703
2:00 pm	2:35 pm	3:05 pm	705
3:30 pm	4:05 pm	4:35 pm	707
PUERTO PLATA	SANTIAGO	SANTO DOMINGO	VUELO
Salida	Llegada	Llegada	
7:30 am	—	8:10 am	702
10:50 am	11:05 am	11:55 am	704
3:20 pm	3:35 pm	4:25 pm	706
4:45 pm	—	5:35 pm	708

Creación de Aeródromos y Estructuras Aeroportuarias

DIFERENCIA ENTRE AERÓDROMO Y AEROPUERTO:

El aeródromo comprende únicamente el terreno, tanto tierra como mar, destinados a la llegada y salida de aeronaves. Mientras que el aeropuerto contiene, además del aeródromo, las instalaciones complementarias para el servicio de navegación aérea.

RESEÑA HISTÓRICA:

Ya hemos destacado que el primer vuelo comercial de pasajeros, de forma sostenida, se realizó por "West Indian Aerial Express" desde Santo Domingo y posteriormente por "Panam" al río Higuamo de San Pedro de Macorís, sin embargo, aun no podemos considerar esta última estructura, creada para tales fines, como la primera, pues sí existen registros que durante la intervención norteamericana de 1916-1924 fue que se crearon las primeras estructuras destinadas a la aviación.

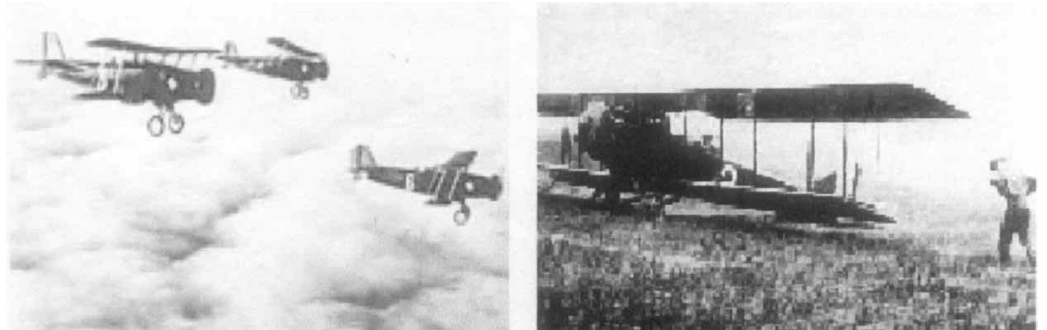
En la ciudad de La Vega, ya existía un aeródromo que se denominaba "Sabana de Pontón". Pero específicamente en el año 1919, ya habían arribado al país escuadrones de Marines que contaban con aviones biplanos JN-6 que tenían la responsabilidad de rastrear desde el aire a los nacionalistas dominicanos que pudiesen atentar o luchar contra la intervención.

Para alojar los aviones de este escuadrón, se creó un aeródromo ubicado a 12 millas al norte de San Pedro de Macorís en la cercanía del Ingenio Consuelo, el cual fue posteriormente trasladado a un campo nuevo en un área más céntrica a Santo Domingo. No obstante, la falta

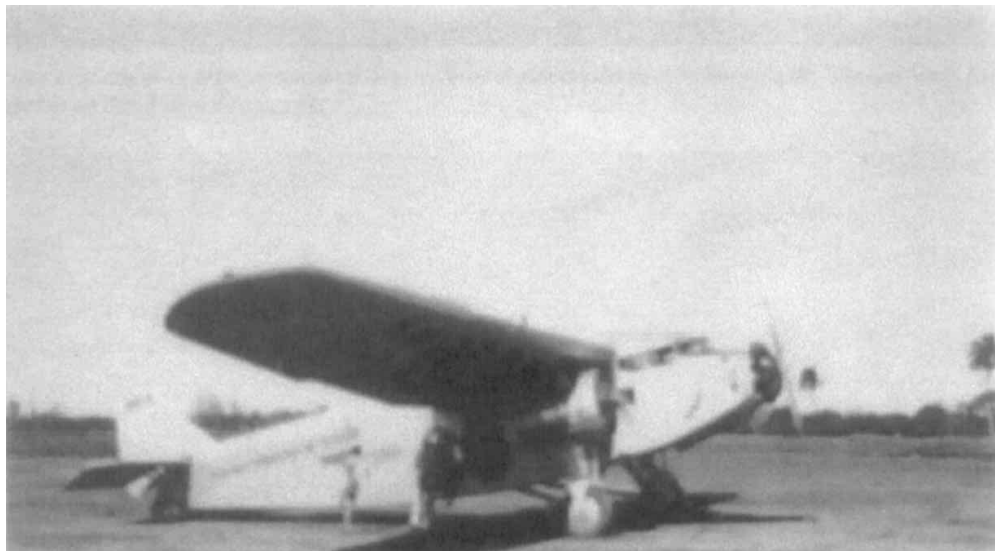
- Diferencia entre Aeródromo y Aeropuerto
- Reseña histórica
- Privatización de los Aeropuertos Dominicanos

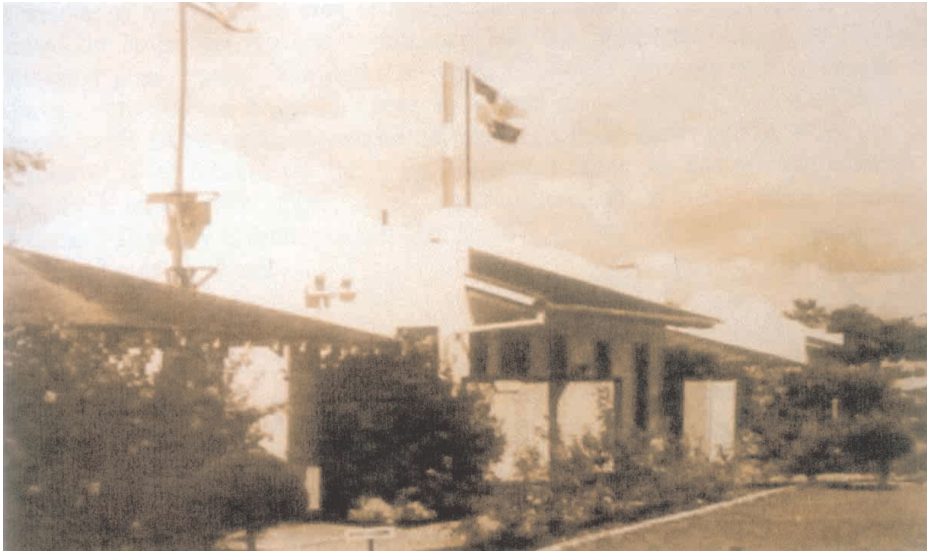
de aeropuertos en la isla, sumado al terreno montañoso peligroso, agilizaron los planes para la construcción de un aeropuerto apto para mantener las misiones militares en el país y asistir en las operaciones de correo y el transporte de heridos.

● JN-6 "Jennys" Escuadrones Aéreos de los Marines Norteamericanos



● Avión Fokker de Dominicana de Aviación arribando al Aeródromo de San Pedro de Macorís.





- Edificio de la primera terminal de pasajeros donde arribaba el hidroavión de "Panam" en el Rió Higuamo de San Pedro de Macorís




- Casa de madera y cana en el Aeródromo de San Pedro de Macorís, donde aguardaban los pasajeros para sus vuelos. Actualmente es la ubicación del Estadio de Béisbol Tetelo Vargas.

Al llegar la década de los años 20 se crea el aeródromo "Miraflores" construido en la capital dominicana, lo que comprende hoy el Km. 8 de la Carretera Duarte, entre la Ave. John F. Kennedy, la Ave. Luperón y la Núñez de Cáceres, específicamente en las inmediaciones donde se encuentra hoy "Distribuidora Corripio". Este aeródromo fue auspicio de la llegada el 6 de febrero de 1928, del famoso aviador norteamericano Charles E. Lindbergh en su avión "Spirit of St.Louis", el cual fue recibido por el Presidente Horacio Vásquez y el entonces General Trujillo, suceso que acrecentó el entusiasmo por la aviación en el país.

Dicho sea de paso, en este viaje Charles E. Lindbergh hacía su recorrido por parte de Centro América y el Caribe, llevando desde Cuba correo aéreo para "West Indian Aerial Express", siendo la única vez que su famoso "Spirit of St.Louis" se prestó para fines comerciales.

Otro evento memorable del cual fue partícipe este aeródromo fue la travesía del Vuelo Panamericano en 1937, desde donde salieron cuatro aviones, tres cubanos y uno dominicano en su misión por recorrer los países de América Latina. De esta travesía solamente sobrevivió el piloto dominicano Frank Félix Miranda, pues los demás chocaron con una montaña en Cali, Colombia.

 Pilotos de las Fuerzas Aéreas Cubana y Dominicana, respectivamente, antes de salir desde el Aeródromo Miraflores hacia el Vuelo Panamericano Pro-Faro a Colón en 1937.

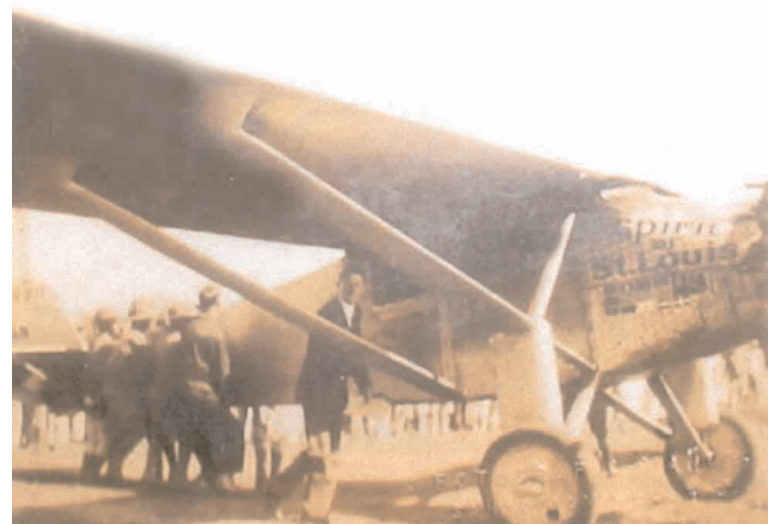




● El aviador norteamericano Charles Lindbergh (con traje negro) a su llegada al Aeródromo Miraflores. También figuran el entonces Embajador norteamericano en el país, Sr. Young.



● De izquierda a derecha, Lindbergh, el Ministro Americano Mr. Young y Trujillo entre otros, en el aeródromo Miraflores,



● Foto de Charles Lindbergh y su monoplano "Spirit of St. Louis" a su llegada al aeródromo Miraflores. 6 de febrero 1928.

- Parte del fuselaje del avión de Charles Lindbergh, el cual contiene la bandera dominicana al igual que todas las banderas de los países latinoamericanos por el cual viajó en su recorrido.



- El avión original de Charles Lindbergh, el "Spirit of St. Louis", donde yace actualmente colgado en el "Smithsonian Institute".



Por la demanda aérea y crecimiento vertiginoso que experimentó y se pronosticaba experimentar la ciudad de Santo Domingo hacia el margen occidental durante la década de los 40 y 50, se sustituyó el Aeródromo "Miraflores" para darle paso al "Aeropuerto General Andrews", cuya terminal estaba ubicada próximo a la Avenida San Martín y Leopoldo Navarro, anteriormente conocida como Avenida Presidente Ríos.

Este aeropuerto fue creado para las operaciones tanto militares como civiles, el 22 de Enero de 1944 e inaugurado en el primer centenario de la Independencia de la República Dominicana. El moderno Aeropuerto "General Andrews" fue nombrado en honor al comandante de las Fuerzas de Defensa de los Estados Unidos, Frank Maxwell Andrews; el mismo General Andrews asistió a la inauguración del aeropuerto por invitación del Presidente Trujillo. Justamente un año después de esta inauguración falleció dicho General. El aeropuerto contaba con dos pistas de aterrizaje de 7,000 y 5,500 pies, respectivamente, pasando estas por encima de lo que es hoy el Centro Olímpico Juan Pablo Duarte, la Avenida 27 de febrero y la Avenida John F. Kennedy, abarcando sus terrenos los sectores actuales de Naco, Piantini, El Vergel y el Ensanche La Fe, pero que en aquel entonces solo eran las afueras de Ciudad Trujillo.

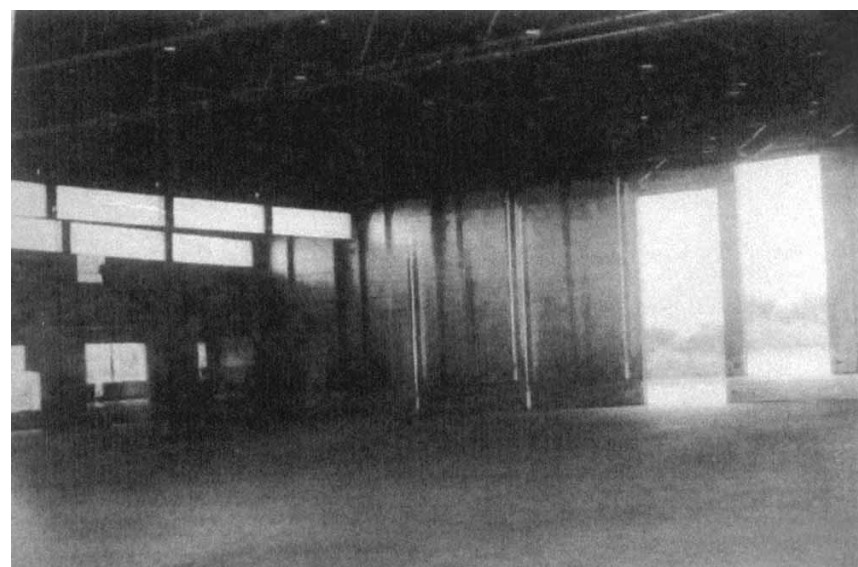
En el año 1959 fue trasladado a Punta Caucedo el "Aeropuerto Internacional General Andrews", pasando a llamarse "Aeropuerto Internacional Generalísimo Trujillo", nombre que llevó hasta su muerte en 1961 al cual se le fue cambiado por "Aeropuerto Internacional Punta Caucedo" y posteriormente "Aeropuerto Internacional Las Américas".

En la inauguración del "Aeropuerto Internacional Generalísimo Trujillo" el 11 de diciembre de 1959, a las 12:40 de la tarde, arribaron al país los primeros pasajeros en un avión de turbinas, específicamente en el B-707 "Jet Clipper Lark" de "Panam". Con la llegada de este vuelo se inauguró formalmente dicho aeropuerto, y en la ceremonia, en adición al Presidente Rafael L. Trujillo y Joaquín Balaguer, Vicepresidente, asistieron Wilbur Morrison, Vicepresidente de "Panam", Porfirio Herrera Báez, Secretario de Relaciones Exteriores, compañías de viajes, periodistas y funcionarios de la aerolínea en el país.

Publicación aparecida en el periódico "La Nación", informando sobre la inauguración del Aeropuerto Internacional General Andrews. En la foto se puede apreciar Rafael L. Trujillo colocando un pin conmemorativo a la Sra. Andrews. Febrero de 1944.



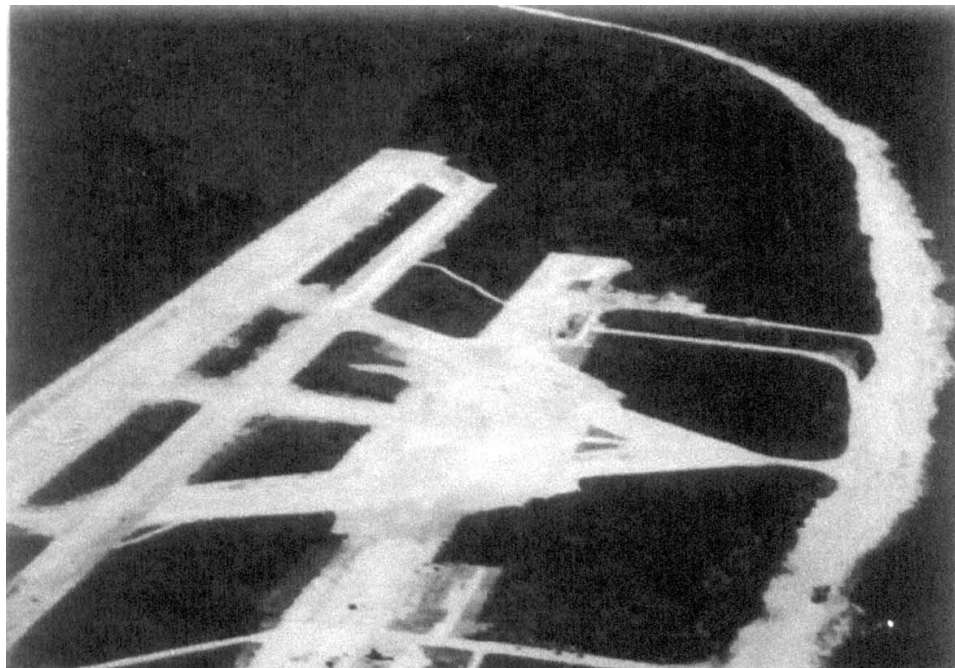
Foto del interior del primer hangar del Aeropuerto Internacional General Andrews.



Actualmente y bajo aprobación del Congreso Nacional se le agregó el nombre del fenecido líder político Peña Gómez para llamarse "Aeropuerto Internacional de Las Américas, Dr. José Francisco Peña Gómez". Este aeropuerto fue modernizado a través de una ampliación en el año 1994 por el Estado Dominicano, bajo el gobierno del doctor Joaquín Balaguer, y más recientemente por "AERODOM", para ser frente a los cambios tecnológicos y de estructuras necesarios para mantenerse a pie con los requisitos y normas de la industria aérea internacional.

AQUI VA LA FOTO DEL MAPA EN PAGINA COMPLETA

● Foto aérea de la construcción del Aeropuerto General Andrews. Enero de 1944



● Foto aérea actual del Aeropuerto Internacional Las Américas "JFPG".



En el año 1978, bajo el gobierno de Don Antonio Guzmán, el Estado Dominicano inauguró en Puerto Plata el Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón, como un esfuerzo conjunto para incentivar el turismo del primer polo turístico del país. Esta construcción fue realizada con fondos provenientes del Banco Mundial y la directriz del Banco Central, específicamente del Departamento de Incentivos e Infraestructuras Turísticas "INFRATUR", presidido en aquel entonces por el señor Francisco Cruz y posteriormente por Frank Rainieri.

En sus inicios este aeropuerto solo contaba con la oferta de asientos aéreos de la aerolínea dominicana "Hispaniola Airways", propiedad de Jacques Bernateau, en la ruta Miami-Puerto Plata y Nueva York-Puerto Plata con un B-707 y B-727; y posteriormente servicios de la aerolínea norteamericana "Capitol Airways", que operó en la ruta anterior con un equipo DC-8. Por tanto la oferta y las opciones de rutas eran prácticamente inexistentes, pues también existía cierto temor en la incursión de esta ruta por parte de las aerolíneas, por la sencilla razón de que la República Dominicana no era un destino turístico aún reconocido, que sería el movimiento principal de pasajeros desde y hacia dicho aeropuerto.



● B707-124 (HI 384HA) de Hispaniola Airways; primer avión que inauguró el Aeropuerto de Puerto Plata desde Miami. Enero de 1982.

● DC-8 de Capitol Airways



No fue hasta 1983 que Dominicana de Aviación, línea aérea nacional, asignó a este destino de manera regular, un vuelo diario desde y hacia Nueva York, operado con un equipo Boeing 727-100, reemplazando inmediatamente a Capitol Airways de la ruta en cuestión. La decisión de iniciar estas operaciones reflejó un éxito instantáneo, pues no solo ofertaba vuelos directos para los turistas hacia un nuevo y excitante destino, sino que por su posición geográfica se convirtió en el aeropuerto de preferencia para los dominicanos nativos de ciudades cibañas como San Francisco de Macorís, Santiago, Moca, entre otras.



● Foto aérea del Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón de Puerto Plata.

A principios de la década de los ochenta, durante el gobierno de Salvador Jorge Blanco, el empresario turístico Frank Rainieri, construyó mediante autorización de la Carta-Acuerdo No.11678 de fecha 9 de Noviembre de 1982, el primer aeropuerto privado del país, nombrado “Aeropuerto Internacional Punta Cana”, ubicado en Higüey, provincia La Altagracia. Esta Carta-Acuerdo también otorgaba los privilegios de exenciones fiscales a la empresa propietaria del Sr. Rainieri, “Corporación Agropecuaria del Este, C. por A.”

Esta construcción estratégica enfrentaría el crecimiento inédito que experimentaría la zona este de la isla como polo turístico dominante de la República Dominicana.



Vista externa del Aeropuerto Internacional de Punta Cana

Actualmente es el segundo puerto de entrada del país con mayor volumen de pasajeros, después de “Las Américas”, y el primero en turistas arribados. No cabe dudas la importancia que ha significado la construcción de este aeropuerto para el desarrollo del turismo nacional, gracias al esfuerzo y visión estratégica de este empresario.

A mediados de los 90, el Estado inauguró en el suroeste del país el Aeropuerto Internacional María Montéz, específicamente en Barahona. No obstante ser un excelente aeropuerto para empezar a

proveer servicios aéreos a los residente del sur del país, las aerolíneas extranjeras aún no se sienten motivados a incursionar en operaciones regulares a dicho aeropuerto, entre otras razones por la falta de inversión en infraestructuras turísticas y complementarias y la falta de pasajeros étnicos y de negocios. Situación que sin dudas cambiará en los años venideros.

La construcción del segundo aeropuerto privado, de envergadura, fue el “Aeropuerto Internacional La Romana” en el 2001, propiedad del Consorcio Central Romana.

Se construyó para dar abasto al desarrollo del proyecto turístico de Casa de Campo. Realmente se puede considerar este como un traslado del antiguo aeropuerto de La Romana, cuya ubicación yacía en los terrenos dentro de dicho complejo turístico, pero que para fines de expansión y más importante para estar en capacidad de recibir aeronaves de gran capacidad y mayor alcance, fue trasladado a lo que hoy se denomina “Punta Aguila”. Aunque la mayoría de los vuelos arribados a este aeropuerto son charters, sí operan vuelos regulares desde Miami y San Juan, Puerto Rico por las aerolíneas norteamericanas American Airlines y American Eagle, respectivamente; y más recientemente vuelos regulares de US Airways desde Charlotte, Carolina del Norte de Estados Unidos y por otro lado de Mexicana de Aviación en la ruta La Romana – Ciudad México.

● Foto del actual
Aeropuerto
Internacional de La
Romana




Cabe destacar que en lo que antes era la pista de aterrizaje del antiguo aeropuerto, actualmente se han construido villas, sin quedar rastros alguno de la actividad que una vez realizaba.

En el 2003 se inauguró en Santiago, municipio de Licey, el tercer aeropuerto privado del país, el “Aeropuerto Internacional del Cibao” bajo inversión privada de diversos empresarios Santiaguenses, teniendo éxito instantáneo por ser la ciudad de Santiago la segunda en tamaño poblacional y geográficamente posicionada para servir de puente a las demás ciudades aledañas. Aunque si existía ya un aeropuerto pequeño en la ciudad de Santiago, con vuelos desde y hacia San Juan, Puerto Rico por la pequeña aerolínea dominicana Dominair y la norteamericana American Eagle, se consideraba no apto para dar abasto a las operaciones de grandes aeronaves que pudiesen desarrollar en gran escala el potencial real de esta ciudad, como lo está haciendo actualmente el nuevo aeropuerto.

En tres años de funcionamiento ya este aeropuerto ha transportado 550 millones de pasajeros, recibiendo vuelos desde Nueva York, Miami, Puerto Rico y al momento de esta obra se tiene contemplado nuevos vuelos desde las ciudades de Boston, Venezuela y Panamá. El aeropuerto tiene la



 Vista frontal del Aeropuerto Internacional del Cibao

capacidad para recibir 80 vuelos diarios y su pista de aterrizaje posee 2,620 metros de longitud y 45 de ancho.


La construcción de este aeropuerto ha tenido un efecto devastador para el “Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón” de Puerto Plata, pues ha disminuido dramáticamente la llegada de pasajeros étnicos, pues por mucho tiempo este solía ser el aeropuerto de preferencia para los dominicanos con lazos familiares en las ciudades cibañas. De manera que el futuro del “Aeropuerto Gregorio Luperón” yace en la recuperación eventual que pueda experimentar el turismo en la zona norte del país.

En el 2004 se finalizó la construcción del “Aeropuerto Internacional La Isabela” el cual se le bautizó con el nombre del fenecido líder político Dr. Joaquín Balaguer. Este se convierte en el tercer aeropuerto internacional construido en la capital dominicana y el cual fue también enmendado junto con el Aeropuerto Internacional de Samaná, cuya construcción ya ha sido iniciada, al contrato de concesión con Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI “AERODOM”.

Desde su construcción y su eventual entrada en operación han existido polémicas y acciones legales contra el Estado, provenientes de los propietarios de aerolíneas que operan desde el Aeropuerto Internacional de Herrera, por el gobierno querer desahuciar o trasladar a estos hacia dicho aeropuerto. Los propietarios, en colaboración con la Asociación de Pilotos, argumentan con mucha validez, los esfuerzos y riesgos incurridos a través de más de 30 años de estos empresarios en levantar mediante vuelos comerciales el Aeropuerto de Herrera. En adición a vuelos domésticos, actualmente también operan pequeños vuelos internacionales hacia Puerto Rico, Haití, entre otros.

Al momento de esta redacción el Departamento Aeroportuario ha informado en repetidas ocasiones el traslado definitivo de dicho aeropuerto, pues los terrenos que ocupa la terminal pertenecen a la empresa “Gran Realty”, la cual reclama su propiedad.



 Aeropuerto Internacional de Herrera

No obstante, el Aeropuerto de Herrera que dicho sea de paso se creó en 1973 como un terreno donado por el gobierno para el incentivo de la aviación deportiva en el país, tiene sus limitaciones y siempre lo tendrá, que es su tamaño, no solo de sus estructuras sino el tamaño de su pista, lo cual imposibilita a aeronaves de mayor capacidad y alcance a operar hacia él.

Por tanto, de permanecer abierto, su capacidad de crecer y desarrollarse en un Aeropuerto Internacional de envergadura es imposible. Este factor ayuda, sin lugar a dudas, la acción de tener el nuevo Aeropuerto Internacional La Isabela, construido en un área que se estima crecerá notablemente y que eventualmente se convertirá en un gran aeropuerto alterno y más céntrico a la ciudad que el actual Aeropuerto Internacional Las Américas-“JFPG”.

El Aeropuerto La Isabela si cuenta, en estos momentos, con un gran problema, que es la existencia del vertedero duquesa en sus proximidades. Dicho problema es considerado un factor grave de seguridad por la cantidad de aves que merodean el área, convirtiéndose en un peligro palpable para las posibles aeronaves que pudiesen operar hacia el aeropuerto. El riesgo que puede suceder es lo que se denomina técnicamente como “Jet Intake” o “Bird Strike”, que consiste en la succión de un ave por la turbina de una aeronave.

Es cierto que muchos aeropuertos del mundo tienen problemas de ave, como es el caso del Aeropuerto Internacional Barajas de Madrid, España, sin embargo estos cuentan con métodos y equipos modernos para ahuyentar dichas aves, pero mucho más importante es que no cuentan con vertederos en sus proximidades como es el caso del Aeropuerto La Isabela.

En adición a los servicios consultores contratados por la Dirección General de Aeronáutica Civil con la Organización de Aviación Civil Internacional “OACI” para la rápida evaluación y solución del mismo; el Estado Dominicano en esfuerzos de colocarlo en niveles óptimos de seguridad, ha realizado rellenos sanitarios de más de 300 mil metros cuadrados de un total de 700 mil. No obstante, la Administración Federal de Aviación “FAA” de los Estados Unidos y la Organización de Aviación Civil Internacional “OACI” han redactado informes que califican no satisfactorio dicho aeropuerto, por no satisfacer las regulaciones de aeronavegación. Los informes advertían sobre el peligro que representa la presencia de aves, ganado y perros en las proximidades.

● Foto aérea del Aeropuerto Internacional Higüero-La Isabela (Dr. Joaquín Balaguer)



En cuanto a las inversiones recientes realizadas por las autoridades dominicanas en materia de Aeronáutica y Aeronavegabilidad para equipar los aeropuertos del país, tanto en adquisición y modernización de equipos, podemos citar las siguientes:

- Sistema de enlace de micro-ondas para las comunicaciones aéreas instalado en el Pico de Alto Banderas en Constanza, por un valor de US\$1,500,000. Abajo foto de las mismas:
- Instalación de 4 pantallas de 22 pulgadas y sistema “Eurocar-2000” en el Aeropuerto Internacional Las Américas “JFPG”.
- Se envió en septiembre del 2002 a 52 controladores aéreos hacia la ciudad de Miami, Florida para entrenamiento recurrente en manejo de radar.
- En octubre del 2002, mediante resolución No.196-2002 la Junta de Aeronáutica Civil aprobó un aporte económico solicitado por el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Dominicana para la adquisición de componentes e instalaciones de equipos de radio para la ayuda a la navegación aérea en la base aérea de San Isidro.

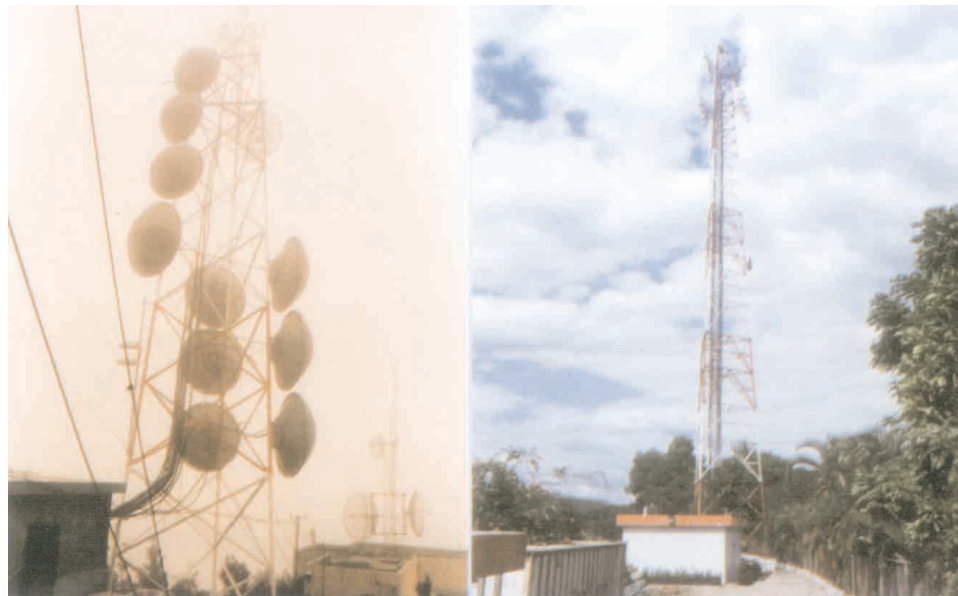


● El Radar del Aeropuerto Internacional Las Américas “JFPG” instalado a principios de la década de los noventa.

- El 30 de Octubre del 2002 se autorizó la adquisición de 6 magnetrones a ser utilizados en las Unidades Radar y 200 micrófonos necesarios para ser utilizados por el personal de control de tránsito aéreo.
- La reparación y upgrade de impresoras de franja de vuelo, programa de tránsito aéreo EuroCat 2000, Monitores de 21" marca Mitsubishi, work station e integración de meteorología.
- Instalación de un nuevo radar en el Aeropuerto Internacional de Punta Cana, valorado en 6.9 millones de dólares el cual consta de dos radares complementarios, el primario que tiene un alcance de aproximadamente 60 millas náuticas, lo que equivale a 110 kilómetros de radio; en tanto que el secundario tiene una eficacia de 250 millas náuticas, que se traducen en aproximadamente 450 kilómetros de radio".

En términos de inversión aeroportuaria, es importante destacar que al momento de redactar esta obra, se ha anunciado la intención de construir en la zona fronteriza con Haití cuatro aeropuertos con fondos de la Unión Europea. Dichos aeropuertos serían para operaciones domésticas.

● Sistema de enlace de micro-onda para las comunicaciones aéreas instalado en el pico de Alto Bandera, Constanza.



PRIVATIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS DOMINICANOS:

Actualmente existen nueve aeropuertos internacionales y domésticos en el país que reciben tanto vuelos regulares como charter, y es sorprendente la cantidad de aeropuertos que hay en el país en proporción a la población y extensión.

De estos nueve aeropuertos, seis son propiedad del Estado Dominicano, estando los cinco principales concesionados o arrendados por un periodo de 20 años, por medio de un contrato de Ley No. 374-00 al Consorcio “Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI – AERODOM”. Dichos aeropuertos son:

- *Aeropuerto Internacional Las Américas “JFPG”*
- *Aeropuerto Internacional de Puerto Plata “Gregorio Luperón”*
- *Aeropuerto Internacional Arroyo Barril en Samaná*
- *Aeropuerto Internacional María Montéz en Barahona*
- *Aeropuerto Internacional La Isabela “Dr. Joaquín Balaguer”. Adherido posteriormente al contrato de concesión.*

Según la Gaceta Oficial No. 10033, de fecha 31 de diciembre del 1999, el contrato firmado de una parte, entre el Estado Dominicano, representado por el Secretario de Estado de Obras Públicas y por la Comisión Aeroportuaria; y de otra parte por “Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI-AERODOM”, mediante su presidente Ing. Abraham Hazoury, denominados los “Concesionarios” y de esta misma parte las siguientes empresas de operaciones licitantes:

- *YVR Airport Services LTD “YVRAS”, compañía organizada bajo las leyes de Columbia Británica en Canadá, representada por el Sr. Raynald Imbeault, Director de Proyecto*
- *La compañía italiana “IMPREGILO, S.P.A., representada por el Sr. Antonio Dotti.*
- *Operadora del Aeropuerto del Caribe, S.A., empresa de la República Dominicana, representada por Ing. Abraham Hazoury; y*
- *Orden Central and South America, Inc. Compañía constituida del Estado de Delaware, Estados Unidos y representada por David W. Watson.*

De estas empresas, *Vancouver Airport Services “YVRAS”* fue la ganadora de la licitación oficial. Esta empresa administra 16 aeropuertos en 6 países del mundo, tales como el “Aeropuerto Internacional Arturo Meriño Benitez” de Santiago de Chile y el “Sangster International Airport” en Montego Bay, Jamaica; el Aeropuerto Internacional de Turks and Caicos y el propio Aeropuerto de Vancouver en Canadá.

En la gaceta anteriormente citada se puede apreciar todo en cuanto a las responsabilidades del “Concedente” y la “Concesionaria”, dígase Operación y Mantenimiento, Explotación Económica, Construcción, Remodelación, Expansión y las Actividades Aeroportuarias en general.

Una vez entra en operación la concesión otorgada a “AERODOM”, estos proceden en primera etapa, al proceso de levantamiento de bienes y estructuras de los Aeropuertos Internacionales Las Américas y Gregorio Luperon, respectivamente. Realizan también una sinergia mediante diversas reuniones con los sectores involucrados en las actividades aeroportuarias, tales como las Líneas Aéreas, empresas de alquiler de vehículos “Rent-a-Cars”, empresas “Duty Free”, Aduanas y Migración para contemplar su rol activo en la remodelación de dichos aeropuertos.

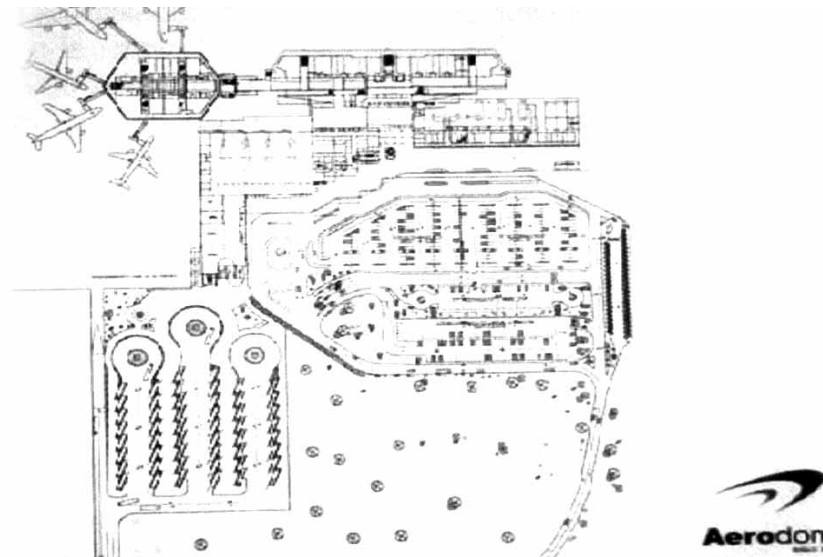
En tal sentido, quien suscribe tuvo la oportunidad de participar en el 2001, mediante La Asociación de Líneas Aéreas de la República Dominicana, en una reunión con los representantes de “AERODOM”, en la cual presentaron el “Site Plan” a continuación, con los fines de ilustrar los planes de expansión contemplada por la Concesionaria:

Al momento de escribir este libro, el consorcio Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI “AERODOM” ha informado el reinicio de la construcción del Aeropuerto Internacional “El Catey” de la provincia de Samaná, así como de su respectivo taxi way que concluirán en el 2006. Esta construcción será realizada con un préstamo de 100 millones de dólares provenientes del Banco Mundial.

- Site Plan Arquitectónico preparado por AERODOM del Aeropuerto Internacional Las Américas al momento de tomar la administración de los aeropuertos del país.



- Site Plan Arquitectónico preparado por AERODOM del Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón de Puerto Plata.



De igual forma, el Director de Relaciones Públicas, Ellis Pérez, ha informado que con este préstamo también remodelarán por completo la pista principal del Aeropuerto Internacional Las Américas “JFPG”, una vez finalizado la pista del taxi way.

No cabe dudas el desarrollo y mejoramiento que se han producido en los aeropuertos del país desde que hayan sido concesionados a AERODOM. Un ejemplo palpable lo es la certificación otorgada por la Administración de Seguridad del Transporte de los Estados Unidos (TSA).

Según Víctor Guardia, Inspector de la TSA para América Latina y el Caribe, este manifestó que en las inspecciones más recientes realizadas al Aeropuerto Internacional Las Américas “J.F.P.G.” no se encontraron fallas, por lo que ha sido calificada como la terminal aérea más segura del país. Pues en la penúltima inspección realizada en dicho aeropuerto se encontraron tantas fallas que los ejecutivos de la TSA dieron un plazo de tres meses para que se corrigieran, de lo contrario las aeronaves norteamericanas serían sacadas de esta terminal.

● Vista actual de los mostradores de chequeo en la terminal del Aeropuerto Internacional Las Américas “JFPG”.



Creación de los organismos Oficiales Controladores de la Aviación Comercial

- Aeronáutica Civil
- Departamento Aeroportuario

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL:

Mediante una visita oficial de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el año 1954, se recomendó la creación de una Autoridad de Aeronáutica Civil, como organismo responsable para organizar y supervisar las instalaciones esenciales para el suministro de los servicios de tránsito aéreo. Aunque ya para 1949 sí existía este organismo, pero no autónomo, y bajo la dependencia de la Secretaría de Guerra y Marina.

El 22 de abril de 1955, mediante Ley No. 4119, se crea la Dirección de Aviación Civil, como organismo especializado y técnico, dependiente de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas pero con la autonomía para resolver asuntos de competencia. La Autoridad de Aviación Civil fue instalada el 1ro de agosto de 1955, siendo el señor Mario Lovatón el primer Director de dicho organismo; contando esta con la Comisión Aeronáutica, como organismo consultivo para tratar asuntos aeronáuticos, aprobación de certificados aéreos, entre otros. Actualmente dicha comisión lleva el nombre de Junta de Aeronáutica Civil y está compuesta por delegados o representantes de las siguientes áreas:

- *Dirección de Aeronáutica Civil (Presidente de la Comisión)*
- *Secretaría de Estado de Turismo*
- *Departamento Aeroportuario*
- *Dirección General de Migración*
- *Dirección General de Aduanas*
- *Sector Privado*

De acuerdo a los anexos recomendados por la OACI, se encuentra el Centro de Información de Vuelo, que operaba en el aeropuerto “General Andrews”, mediante la cual todos los países contratantes de la Convención de Chicago de 1944, tenían la obligación de suministrar servicio de información aeronáutica. Este centro inició operaciones el año 1956 bajo la supervisión técnica del Sr. Carl Agostini, de la OACI que a su vez se desempeñaba como asesor técnico de la Autoridad Aeronáutica Civil.

En este mismo año se celebra en el país la III Conferencia Regional de Navegación Aérea en el antiguo edificio del senado. Esta actividad prestó considerable importancia y responsabilidad a la recién creada Dirección de Aviación Civil y en el plano internacional, brindó atención a nuestro país en materia de navegación aérea. A esta conferencia asistió el Presidente de la “OACI” en aquel entonces, el Dr. Edward P. Warner, entre otros.

● Inauguración de los trabajos de la III Conferencia Regional de Navegación Aérea en el edificio antiguo del senado el 3 de Abril de 1956. Figuran de izquierda a derecha Marcos A. Gómez Hijo, Presidente del Consejo Administrativo del Distrito Nacional. El Tte. General José García Trujillo, Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, el Lic. Julio Hoopelman, Secretario General de la Conferencia, Dr. Edward P. Warner, Presidente de la OACI, Thomas S. Banes, Asesor Principal de la OACI y Kevin Macaleavey, Representante Adjunto de la Oficina Regional norteamericana de la OACI.





● Otro aspecto de las labores del subcomité número 1 de la Conferencia de Navegación Aérea. 4 de abril de 1956.



● El Doctor Edward Warner, Presidente del Consejo de la OACI, muestra el diploma que le acredita como huésped distinguido de ciudad Trujillo, 5 de abril de 1956.

En orden cronológico podemos citar las siguientes resoluciones y Leyes aplicadas y/o formuladas por el Estado dominicano para la aviación comercial y servicios aéreos:

- 15 de febrero de 1928: Resolución No. 314, que aprueba la Convención sobre Aviación Comercial en la Sexta Conferencia Internacional Americana. Promulgada por el Congreso el 7 de abril del 1932.
- 13 de febrero de 1932 : Ley No. 295, del Congreso Nacional, que establece los requisitos legales que tienen que llenar los agentes locales o pilotos para el aterrizaje o amarizaje en lugar fuera de puerto marítimo autorizado.
- 23 de noviembre de 1937: Ley No. 1422 del Congreso Nacional, que regula todo lo concerniente a la navegación aérea civil.
- 23 de mayo de 1941: Resolución No. 466, que aprueba el contrato celebrado entre el gobierno dominicano y Pan American Airways “Panam”, sobre mejores permanentes en el aeródromo “Miraflores”.
- 08 de mayo de 1945: Decreto N. 269 del Poder Ejecutivo, que aprueba las tarifas de tránsito en el aeropuerto “General Andrews”
- 11 de agosto de 1945: Resolución No. 964 del Congreso Nacional, que aprueba la Convención de Aviación Civil Internacional y el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional.
- 5 de mayo de 1947: Decreto No. 4317 del Poder Ejecutivo, que reduce la tarifa de aterrizaje en el aeropuerto “General Andrews”.
- 28 de enero de 1949: Ley No. 1915 del Congreso Nacional, sobre Navegación Aérea Civil.

- 20 de agosto de 1949: Resolución No. 2087 del Congreso Nacional, que aprueba el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el gobierno de los Estados Unidos de América y el gobierno de la República Dominicana. Firmado el 19 de julio de 1949.
- 16 de septiembre de 1949: Reglamento del Aire No. 6030
- 16 de septiembre de 1949: Reglamento No. 6031, sobre los requisitos para el otorgamiento de licencias al personal técnico de Aviación Civil.
- 11 de marzo de 1950: Reglamento No. 6417, para la facilitación del Transporte Aéreo Internacional en la República Dominicana
- 11 de febrero de 1952: Ley No. 3199 del Congreso Nacional, sobre la seguridad de la navegación aérea en las inmediaciones de los aeropuertos.
- 29 de junio de 1954: Decretos No. 6932 del Congreso Nacional, que prohíbe la navegación aérea sobre diferentes zonas del territorio nacional.
- 18 de octubre de 1954: Resolución No. 3953 del Congreso Nacional, que aprueba los protocolos modificativos del Convenio de Aviación Civil Internacional del “Chicago Convention” de 1944.
- 22 de abril de 1955: Ley No. 4119 del Congreso Nacional, que modifica el Capítulo II de la Ley No. 1915 sobre Navegación Aérea Civil.
- 08 de febrero de 1957: Ley No. 4637 del Congreso Nacional, que establece la tasa a pagar por el aterrizaje de aeronaves de turismo o deportivas.
- 10 de noviembre de 1969: Ley No. 505, sobre Aeronáutica Civil y su modificación del 31 diciembre de 1971 (Ley No. 256).

De igual forma, es necesario destacar el rol activo e imprescindible que ha tenido un grupo de técnicos para el seguro desarrollo de la aviación comercial en la República Dominicana. Me refiero, por supuesto, a los controladores aéreos.

En este sentido, es pertinente hacer una mención especial a los señores José Antonio Acevedo y Juan Vásquez, por ser estos los primeros controladores aéreos dominicanos, al iniciar sus labores en el año 1959 en el entonces Aeropuerto General Trujillo, actualmente Aeropuerto Las Américas. Sin embargo, ya el señor Vásquez se había desempeñado como controlador militar en el antiguo Aeropuerto General Andrews.

De estos dos, el señor Acevedo falleció poco tiempo luego de entrenarse como controlador, mientras que el señor Vásquez se desempeñó eficientemente por aproximadamente 30 años antes de retirarse

En 1953, el señor Vásquez cursó un entrenamiento de controlador aéreo, por un período de 8 meses, en la Base Aérea de los Estados Unidos ubicada en Panamá. Junto a él, se entrenaron también cuatro dominicanos más pero en otras especialidades, tales como mantenimiento, electricidad, paracaidismo y meteorología.

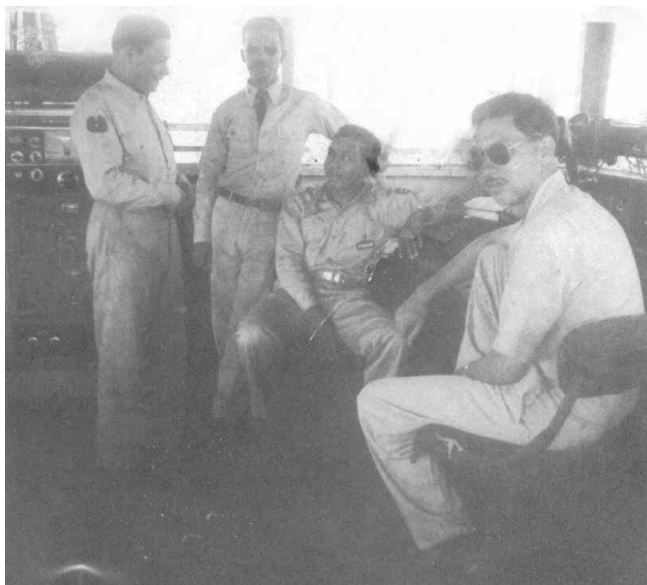
Posteriormente los señores Víctor Gómez, César Batista, García Alercon y Aroldo Censi6n fueron los primeros controladores aéreos civiles entrenados en México.



● El señor Juan Vásquez, durante su entrenamiento en la Base Aérea de los Estados Unidos en Panamá.




● Los primeros cinco dominicanos militares, entrenados en Panamá bajo diferentes especialidades. De izquierda a derecha: Carlos Ogando, Mantenimiento de Motores; Brígido Roa, Electricidad; Bitelbo, Paracaidismo; Juan Vásquez, Controlador Aéreo; y Rafael Capellán, Meteorología. Junio de 1953.



● Estudiantes de Controladores Aéreos de América Latina en la torre de control del recién inaugurado aeropuerto de Tocumén en Panamá durante un entrenamiento. De izquierda a derecha: Controlador aéreo de Guatemala; Juan Vásquez de República Dominicana; Controlador de Colombia y el de Panamá. 1953.

Cabe destacar que el 30 de octubre del 2002, mediante resolución 211 de la Junta de Aeronáutica Civil, fue autorizada la compra de un edificio que permitió la reubicación de los departamentos administrativos y técnicos ubicados en la Avenida México, Esq. 30 de marzo.

 Nuevo edificio de la Dirección General de Aeronáutica Civil



DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO:

El Departamento Aeroportuario, tal como su nombre lo indica, fue concebido el 15 de noviembre de 1978 mediante la Ley No. 8 con el objetivo principal de invertir, administrar, controlar, comprar equipos y fiscalizar los aeropuertos del Estado y los concesionados.

La Comisión Aeroportuaría es una entidad creada bajo la misma Ley, la cual establece en ella una responsabilidad en dirección colegiada o comisionada en representación del poder ejecutivo, que trata sobre la administración de los aeropuertos, los deberes y derechos de los contribuyentes o usuarios de los servicios que ofrecen en los mismos. Las funciones principales del Consejo es de aprobar los reglamentos de aplicación y tarifarios de la forma de pago de los contribuyentes o usuarios, para emitir resoluciones normativas o ampliatorias del reglamento de aplicación tarifaria.

Actualmente los principales aeropuertos del país se encuentran concesionados al sector privado, específicamente la empresa Aeropuertos Dominicanos Siglo XX (AERODOM), y mediante esta transferencia cabe destacar que no se realizó ningún tipo de compensación económica, por tanto eventualmente el Estado deberá subsidiarla lo que trae a coalición el argumento de la real necesidad que representa el subsidio de esta entidad para el Estado.

El Comité Ejecutivo o consejo que preside la comisión Aeroportuaria está integrado por seis miembros representantes del Estado y dos miembros de la Sociedad Civil:

- *Secretario de Estado de Obras Públicas (Presidente de la Comisión – Ex officio)*
- *Secretario de Estado de Turismo*
- *Dirección de Aeronáutica Civil*
- *Dirección General de Aduanas*
- *Dirección General de Migración*
- *Director Aeroportuario (Secretario – con voz pero sin voto)*
- *Sector Privado*

Las Agencias de Viajes y su Desarrollo en la Aviación

Desde que surgió la acción de trasladarse de un lugar a otro, sea con fines ociosos o de negocios, podemos afirmar que en toda comunidad había existido siempre una persona sobresaliente de las demás en aspectos relacionados con los viajes, sea por sus conocimientos de destinos o convicción de servicio. Esta persona era generalmente a quien acudían los demás. El primero de estas personas sabemos que fue Thomas Cook de Inglaterra, al organizar en ferrocarril el primer tour para un grupo de abstemios en el año 1841, por un precio de 10 cheelines esterlinas. Luego en 1872 organizó el primer tour internacional desde Inglaterra hacia la ciudad de París para asistir a la feria internacional de París.

Dado que el turismo se infiltró inmediatamente en la economía de los países y su sinergia con la aviación proviene precisamente de la necesidad de transportarse, se crean las aerolíneas de los respectivos países, seguidos inmediatamente por la formación de entes especializados y conoedores de viajes, a lo que vino a llamarse Agencias de Viajes.

En República Dominicana, fue justamente después de la llegada al país de “Pan American Airways” que surgieron las primeras agencias de viajes; como es el caso de Don Orlando Martínez, el cual se inicia como Agente de Viajes en San Pedro de Macorís y representante para “Pan American Airways”.

Don Orlando Martínez Marchena y María Morey de Martínez se constituyen en los pioneros del sector viajes en la República Dominicana, cuya agencia aún se mantiene en operación hoy

día, con el nombre original con el cual la abrieron “Orlando Martínez M. & Cía, CxA,” “Agencia de Viajes Martínez” ubicada en la Calle Duarte 33 en San Pedro de Macorís, ciudad en pleno desarrollo a principios del siglo veinte y que constituía, en aquel entonces, un importante puerto comercial y por ser huésped del hidropuerto donde arribaban los primeros vuelos de la aerolínea Pan American Airways.

La inauguración en 1944 del Aeropuerto Internacional General Andrews, de Ciudad Trujillo, y la creciente demanda aérea, contribuyeron enormemente en la apertura de la segunda agencia de viajes en el país y otras posteriores.



● Don Orlando Martínez, Propietario de la Agencia de Viajes Martínez




● Imagen de Don Orlando Martínez, primer representante de “Panam” en el país, laborando en su oficina en San Pedro de Macorís

● Foto externa de la Agencia de Viajes Martínez en San Pedro de Macorís.



La segunda agencia de viajes fue creada en 1946 por el señor Andrés Santos, ubicada en la Avenida San Martín, en la ciudad capital, frente al antiguo aeropuerto General Andrews. La agencia de viajes de Don Andrés Santos realizaba la venta de boletos a Curazao y Estados Unidos, haciendo a la vez gestiones de pasaportes, visados, así como de otros documentos. Los Martínez junto con Don Andrés Santos, han sido los verdaderos pioneros del sector viajes en la República Dominicana. Posteriormente, el Dr. Horacio Vicioso Soto crea conjuntamente con Don Miguel de Moya y Max Pineda, la Agencia de Viajes Marién. Un año después de la formación de esta agencia, en conjunto con un grupo de agentes de viajes ya creados, funda la Asociación Dominicana de Agencias de Viajes y Turismo (ADAVIT) el 22 de mayo de 1963.



 Dr. Horacio Vicioso

ADAVIT siempre ha tenido una gran importancia en la industria aérea nacional y de viajes, en el área de capacitación y en la formación de recursos humanos calificados en el área de tráfico aéreo. Para ello cuenta con su Escuela de Entrenamiento, fundada en el año 1978 y avalada oficialmente por la Secretaría de Estado de Turismo. Dentro de ésta también se destaca el área promocional para la capacitación y el fomento de nuevos segmentos de los mercados emisores de turismo hacia la República Dominicana. Esta ha realizado 25 congresos de turismo en Europa, Estados Unidos, el Caribe, Centroamérica y Sudamérica, contribuyendo a la proyección de nuestro país en el ámbito internacional.

El primer congreso realizado por la Asociación Dominicana de Agencias de Viajes y Turismo “ADAVIT”, tiene lugar del 9 al 12 de mayo del 1975, en el Hotel Montemar, de la ciudad de Puerto Plata. Este congreso se realizó durante la presidencia en “ADAVIT” del Dr. Héctor Aurelio Abreu Genao. El lema escogido para dicho congreso fue “Santo Domingo realidad turística en el Caribe”.

Nos dice el Lic. Luis Felipe Aquino, que las tarifas de hospedaje que se estableció para el congreso en aquel entonces, con 50% de descuento sobre la tarifa regular fueron las siguientes:

Habitación Sencilla	RD\$6.00
Habitación Doble	RD\$8.00
Habitación extra	RD\$2.00
Bungalow (2 Habitaciones)	RD\$15.00

Después de celebrado este primer Congreso, que constituyó un éxito sin precedentes, se han realizado 25 congresos de la Asociación, denotando que los primeros fueron celebrados en el país, en las zonas turísticas que por necesidad y lógica requerían promoción. Posteriormente, se realizó el primer congreso internacional en la ciudad de San Juan, Puerto Rico bajo la presidencia de José Mues Reyes en abril de 1980, y el primero en el continente Europeo se realizó en junio de 1983, específicamente, en Madrid, España bajo la presidencia de Rosalinda Thomas.

Desde el año 1980, los congresos de “ADAVIT” se han celebrado en el extranjero con la finalidad de:

- *Promover el Producto República Dominicana.*
- *Familiarizar al agente de viajes, con nuevos mercados.*
- *Establecer relaciones inter-institucionales del sector privado y público de nuestro país, con el país visitado.*
- *Educación y formación cultural de sus asociados.*

CONGRESOS DE ADAVIT,
POR ORDEN CRONOLOGICO, LOCALIDAD Y DIRECTIVA

Congreso	Fecha	Localidad	Directiva
I	Mayo de 1975	Puerto Plata, R.D. (Hotel Montemar)	Dr. Hector Abreu Genao
II	Mayo de 1976	Jarabacoa, R.D. (Hotel Pinar Dorado)	Dr. Hector Abreu Genao
III	Mayo de 1977	La Romana, R.D. (Hotel Romana)	Lic. Ramón Prieto
IV	Mayo de 1978	Puerto Plata, R.D. (Hotel Montemar)	Lic. José Mues Reyes
V	Abril de 1979	Puerto Plata, R.D. (Hotel Montemar)	Lic. José Mues Reyes
VI	Abril 1980	San Juan, Puerto Rico (Hotel el Convento)	Lic. José Mues Reyes
VII	Junio de 1981	Curazao (Hotel Plaza)	Lic. Ramón Prieto
VIII	Junio de 1982	Miami, Florida (Miami Beach)	Lic. Ramón Prieto
IX	Junio de 1983	Madrid, España (Hotel Princesa)	Sra. Rosalinda Thomas
X	Noviembre de 1984	Crucero (Islas del Caribe)	Sr. Juan Antonio Elmúdesi
XI	Abril de 1985	Buenos Aires, Argentina	Sra. Marina Ginebra
XII	Noviembre de 1985	Roma, Italia	Sra. Rosalinda Thomas
XIII	Noviembre de 1986	San José, Costa Rica	Sra. Emilia Pichardo
XIV	Noviembre de 1987	Sevilla, España	Sra. Fidelina Pimentel
XV	Noviembre de 1988	Tenerife, España	Sr. Juan Antonio Elmúdesi
XVI	Marzo de 1990	Merida, Venezuela	Sr. Maximo Mella Escalante
XVII	Junio de 1991	Puerto Plata, R.D. (Hotel Pto. Plata Village)	Lic. Ramón Prieto
XVIII	Noviembre de 1991	Buenos Aires, Argentina (Hotel Sheraton)	Dr. Miguel H. Mercado
XIX	Noviembre de 1992	Quito, Ecuador (Hotel Quito)	Sr. Antonio Betances
XX	Marzo de 1994	Rio de Janeiro, Brasil (Hotel Rio Othon)	Lic. Pedro Martinez
XXI	Mayo de 1995	Santiago de Chile, Chile (Hotel Kennedy)	Lic. Luis Felipe Aquino
XXII	Octubre de 1996	Mexico D.F., Mexico (Hotel Crown Plaza)	Lic. Luis Brea Mejía
XXIII	Octubre de 1997	San José, Costa Rica (Hotel San José)	Lic. Pedro Martinez
XXIV	Noviembre de 1998	Sevilla, España (Hotel Occidental)	Sra. Miledys Mella
XXV	Noviembre de 1999	Palma de Mallorca, España (Hotel UTO)	Lic. Máximo Vázquez
XXVI	Octubre de 2002	Islas Canarias, España (Hotel H10)	Lic. Ivan Mancebo
XXVII	Octubre de 2003	Granada y Sur de España (Convención)	Lic. Carlos Alonso
XXVIII	Octubre de 2004	España, Alemania, Austria, Checoslovachia, Hungría	Lic. Carlos Alonso
XXIX	Octubre de 2005	Norte de Italia (Holiday Inn)	Lic. Carlos Alonso

No cabe dudas de la importancia que representan las agencias de viajes de nuestro país para la industria de la aviación comercial, pues sin éstas las aerolíneas no tendrían un amplio canal de distribución por medio del cual puedan mercadear y vender eficazmente sus productos; y énfasis en nuestro país, pues aunque existe la internet, los viajeros dominicanos y latinoamericanos aun no están preparados socio-culturalmente para no depender en su totalidad de los agentes de viajes como sus asesores. Entre ellos, podemos citar las siguientes ventajas que estas han brindado a través de los años:

- *Primeramente, el área geográfica que cubren las agencias de viajes sería imposible soportar para cualquier aerolínea, pues sería extremadamente costoso abrir oficinas comerciales en todos los puntos estratégicos de un país.*
- *Han ofrecido un servicio personalizado y calor humano*
- *Han ofrecido asesoría a los clientes, gestiones de pasaportes, envíos de remesas, venta de seguros, informaciones aduanales y migratorios, entre otros.*
- *Han aportado considerable empleos a la economía del país.*

Ahora bien, debemos analizar los problemas actuales que están experimentando las agencias de viajes nacionales, incentivadas por corrientes internacionales y medidas de costos implementadas por las grandes aerolíneas norteamericanas. Nos referimos por supuesto a la reducción de las comisiones otorgadas a estas sobre las ventas de boletos. Es cierto que hoy en día una agencia de viajes no puede subsistir únicamente de la venta de boletos aéreos, no solo por la reducción de comisión, sino por la saturación de agencias de viajes en un mercado y por la cada vez mayor promoción dada por las aerolíneas para la compra de boletos a través del internet y sin intermediarios. Por estas razones las agencias de viajes se están convirtiendo más en tour operadores, debiendo de organizar paquetes y excursiones y encontrar nichos de mercado para diversificar su oferta.

Es irónico pensar que las aerolíneas crecieron junto a las agencias de viajes en una sinergia que debía ser mutuamente beneficiosa, no obstante en un mundo ya globalizado y controlado por la tecnología y alta competencia, esta armonía tomó caminos distintos. En un análisis profundo podemos citar que el punto clave en la cronología de esta relación fue a partir de la desregulación del mercado aéreo de pasajeros, mediante la cual las aerolíneas ya no podían fijar las tarifas que deseaban a causa de la ésta, lo cual expondremos en el Capítulo VII.

En nuestro país es obvio que la desaparición de Dominicana de Aviación y la ausencia de una aerolínea nacional estable ha perjudicado bastante las agencias de viajes, pues fue con Dominicana de Aviación que realmente prosperó el negocio de viajes en el país y su presencia significaba la estabilización de las tarifas aéreas, las rutas operadas y comisiones otorgadas; a tal punto que las agencias de viajes y su personal debían pasar por un curso de entrenamiento obligatorio de Dominicana de Aviación y la Secretaría de Estado de Turismo para poder operar legalmente como Agencias de Viajes en el país.



Aviación y el Turismo: Boom Económico

En el Capítulo II planteamos que la aviación surge a raíz de la Primera Guerra Mundial para fines bélicos. Si aceptamos que los conflictos bélicos tienen algo positivo es el desarrollo de la tecnología. Específicamente con las dos primeras guerras mundiales de 1914-1918 y la de 1939-1945, ya que los países envueltos en las dos guerras, buscaban una ventaja estratégica ante sus enemigos a través de medios más eficientes y nuevos.

Así, pues, surgió el avión en la Primera Guerra Mundial y perfeccionado en la Segunda Guerra Mundial, como también el uso del primer avión rotativo, el helicóptero, aeronaves que fueron utilizadas para el transporte masivo de tropas.

Ya llegada la época de paz esta nueva tecnología avanzada se puso al servicio del viajero para trasladarlo a las regiones que deseara visitar en forma rápida, en comparación con los largos viajes trasatlánticos por barcos. Estos acontecimientos, más el hecho que el hombre ya contaba con mayor tiempo libre y poder adquisitivo para sus vacaciones, son las causas esenciales para que se inicie un turismo masivo.

La aviación comercial y su desarrollo, como medio de transporte, es cada día más necesario y por una mayor cantidad de viajeros. De esto se desprende un abanico de actividades profesionales y especializadas, tales como pilotos, controladores aéreos, sobrecargos, mecánicos,

agentes de viajes, de igual forma es importante recordar la aviación como un efecto más del turismo y tal vez el más importante del efecto multiplicador.

Por tanto la aviación, al igual que la internet, se pueden considerar como ejemplos perfectos de cómo los avances tecnológicos incentivan y desarrollan el turismo.

En República Dominicana, no fue hasta 1953 que se empezaron a llevar los registros de entradas y salidas de turistas, siendo la cantidad de 13,000 los turistas arribados en este año e incrementando a 38,000 cinco años más tarde, pero volviendo a 13,000 en 1963. Sin embargo, ya para 1973, empieza de nuevo el arranque del sector, el cual podemos apreciar en las siguientes estadísticas:

**Total de Pasajeros Arribados & Vía Aérea
Del Año 1972 al 1982**

Años	Total de Turistas	Turistas Vía Aérea
1973	337,858	178,707
1974	440,154	226,613
1975	429,236	221,795
1976	544,639	259,763
1977	605,136	309,410
1978	650,326	304,410
1979	743,678	342,578
1980	761,682	383,280
1981	782,079	451,209
1982	822,736	459,411

Estas son las primeras estadísticas relacionadas a la llegada de turistas, no obstante podremos apreciar en el capítulo VIII, titulado “Análisis Actual del Mercado Aéreo de Pasajeros”, las estadísticas más recientes.

El “Boom” en llegada de turistas en masas hacia nuestro país se logró gracias a varios factores, tales como la creación del Aeropuerto Internacional de Puerto Plata, la creación de complejos hoteleros en dicha región, bajo la modalidad “All Inclusive”, y el fomento de esta zona como nuestro primer polo turístico.

El fomento e incentivo de esta zona se realizaba principalmente a través de la participación en Congresos y en las Ferias Nacionales e Internacionales de Turismo, tales como las realizadas por “ADAVIT”, y en las Internacionales como la de “FITUR” de España. Este trabajo tesonero fue llevado a cabo, tanto en el interior como en el exterior del país por diversos sectores e instituciones, entre ellos, La Asociación Dominicana de Agentes de Viajes “ADAVIT”, la Compañía Dominicana de Aviación, la Secretaría de Estados de Turismo, INFRATUR, entre otros.



● Congreso de ADAVIT en Madrid, España de 1983. En la imagen se puede apreciar las principales autoridades de turismo de España, el Sr. Velásquez, Presidente de Iberia, el Sr. José G. Jourdain, Director Comercial de Dominicana de Aviación, Rosalinda Thomas, Presidente de ADAVIT “Primera Mujer Presidente de dicha Asociación”, el Alcalde de Madrid y el Sr. Horacio Vicioso Soto, fundador de ADAVIT, entre otros.

- Mesa Directiva con las principales autoridades de turismo de España y representantes de ADAVIT en la celebración del Congreso de ADAVIT en Madrid, España de 1983.



- Acto de reconocimiento a la Sra. Rosalinda Thomas por ser la primera tour operadora mayorista en el país. Se puede apreciar el entonces Administrador de Dominicana de Aviación, General Cruz Méndez y a su derecha el Presidente de turno de ADAVIT, Sr. Ramón Prieto.



- IX Congreso de ADAVIT de 1983, celebrando su 20 aniversario



Ocaso de la Aviación Nacional

DESREGULACIÓN:

En el inicio de la industria de la aviación comercial, los gobiernos controlaban las aerolíneas, sus rutas a operar y la capacidad y frecuencia de los vuelos. Hoy día los gobiernos también tienen un rol fundamental en el control y competencia de tarifas entre las aerolíneas. Sin embargo, con la tendencia la apertura de Cielos Abiertos “Open Skies” los servicios aéreos que tradicionalmente restringían la cantidad de aerolíneas y frecuencias a operar se obvia cada día más, ejemplificado por la gran cantidad de aerolíneas que operan a nuestro país y en las mismas rutas.

Dado este panorama y teniendo una competencia cada día mayor, las aerolíneas del mundo, privadas y Estatales, han adoptado medidas exactas y políticas de mercadeo para recurrir a la rentabilidad y reducción de sus costos y no solo depender de instrucciones o intereses políticos, de manera que solo han sobrevivido las aerolíneas que han sido exitosas en anticipar los cambios del mercado y hacer los ajustes necesarios a tiempo.

Es cierto que desde la desregulación y el advenimiento de políticas de “Cielos Abiertos” para el mercado aéreo de pasajeros, muchas aerolíneas entraron en crisis financieras y eventualmente desaparecieron, tanto privadas como también las del Estado. Esta condición es característica de un mercado competitivo y saturado de aerolíneas.

Por tanto este elemento es aplicable, en parte, a Dominicana de Aviación, como lo fue para otras aerolíneas de Estado, como por ejemplo, Aerolíneas Argentinas y Viasa, y aquellas no Estatales,

- Desregulación
- Entrada en Categoría III
- Desaparición de Dominicana de Aviación
- Surgimiento y cierre de otras aerolíneas nacionales

como las norteamericanas Braniff Airlines, “Panam”, Eastern Airlines y más recientemente Trans World Airlines, quienes no se reestructuraron a tiempo y se convirtieron en lo que se denomina aerolíneas “dinosaurios” hasta el momento de su extinción.

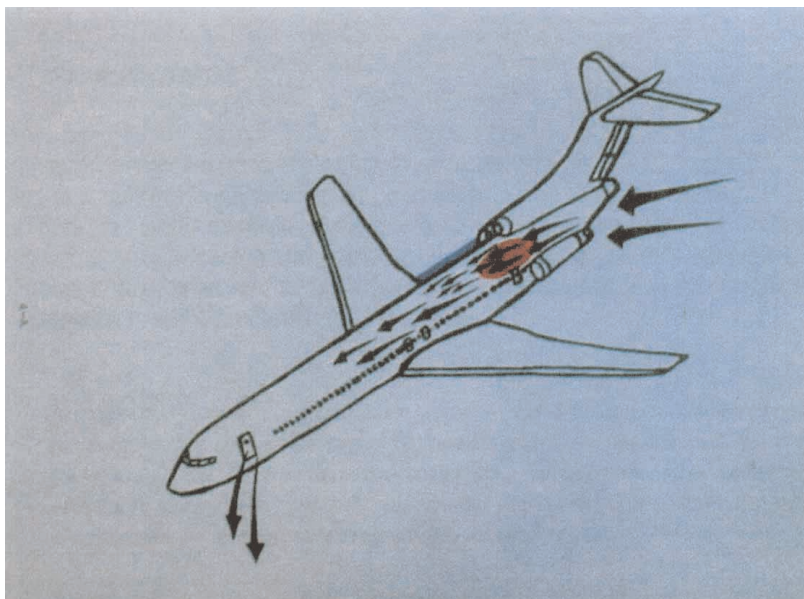
ENTRADA EN CATEGORÍA III:

El 11 de marzo de 1993, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, “FAA”, colocó a la República Dominicana en la categoría III como consecuencia de las irregularidades que encontró dicha misión en su informe evaluador oficial, entre ellas, que no existía una supervisión continua de la industria de las aerolíneas, como también la falta de un sistema efectivo de regulación y aplicación de las leyes requeridas por la Organización de Aviación Civil Internacional “OACI”.

Mediante esta evaluación se determinó que la Autoridad de Aeronáutica Civil no poseía la estructura ni la habilidad necesaria para controlar o supervisar la industria de la aviación. Esta medida significó un gran golpe para el mercado aéreo nacional, pues al momento de la caída en categoría III el país contaba con 14 aerolíneas cuyas operaciones fueron suspendidas.

Dentro de la recomendación No.8 de la evaluación de 1993, citamos: “Los numerosos incidentes de record de mantenimiento impropios, bitácoras de vuelos de los aviones faltantes o alteradas, falta de libros de motores, personal en puesto de inspectores de operaciones sin tener las calificaciones requeridas”. En dicha evaluación no se pudo mostrar una estructura pertinente en cuanto a registro de políticas, procedimientos, personal calificado para certificaciones y vigilancia del operador aéreo. En la visita de esta comisión, del 9 al 11 de febrero de 1993, al ser inspeccionada diez aerolíneas nacionales, se confirmó que ninguna cumplía con los requerimientos de la “OACI”, sumado que la misma Aeronáutica Civil no cumplía con el anexo 6 de la “OACI”, en cuanto al Artículo 16 de la Ley 505. Podemos entonces resumir que:

- *El Personal técnico no era adecuado.*
- *Ninguno de los inspectores trabajaba a tiempo completo, según el interrogatorio realizado.*
- *La mayoría trabajaba en compañías privadas, siendo juez y parte.*
- *Los inspectores de la Autoridad de Aeronáutica Civil de 1993 no tenían ningún nivel de conocimiento de los programas comunes de las líneas aéreas internacionales en equipo de cabina ancha, tales como B-747, DC-10, etc.) los cuales operan con equipo de navegación de largo alcance.*
- *Ninguna aerolínea tenía records de instrucción y entrenamientos sobre el anexo 18 de la "OACI" sobre materiales peligrosos.*
- *No había reglamentos relativos a la implementación de los operadores aéreos ni normas de aeronavegabilidad de certificados ya emitidos.*



● Imagen "Sketch" del B-727 de Dominicana de Aviación, extraído del Reporte Oficial del Incidente, detallando el origen y esparcimiento del fuego provocado a dicho avión durante un vuelo desde San Juan, Puerto Rico a Santo Domingo.

Actualmente y desde la implementación de esta medida, todas las aerolíneas nacionales que pretendan volar hacia territorio norteamericano deben arrendar aeronaves con matriculas extranjeras autorizadas, de manera que ninguna aeronave con matricula dominicana "HI" puede volar hacia Estados Unidos, lo que ha significado un aumento considerable en los costos operacionales de las

aerolíneas al no poder competir con aeronaves propias hacia nuestro mayor socio comercial y mercado aéreo de pasajeros.

Desde diciembre de 1999, los distintos departamentos de Aeronáutica Civil han sido sujetos a una reestructuración y reingeniería completa con el fin de operar responsablemente los requerimientos de la “FAA” y la “OACI” en cuanto a actualización y calificación de personal en las distintas áreas, corrección de deficiencias en certificaciones y documentaciones de inspección y acción correctiva, entre otros.

SITUACIÓN ACTUAL:

Al momento de escribir esta obra el país se encuentra en la Categoría II* y proceso de Categoría I*, lo que significa una mejoría considerable en comparación con el nivel anterior y un paso menos para la meta deseada. Esta mejoría se logró mediante el trabajo de entrenamiento y calificación del personal en las distintas áreas y corrigiendo las deficiencias que existían en las certificaciones y documentaciones de inspección y acción correctiva. Entre muchos logros recientes ya alcanzados, podemos citar que:

● Autoridades de la FAA y una comisión de funcionarios de la DGAC encabezada por el señor director, en la ciudad de Washington, D.C.



- *Inspectores fueron calificados en los Estados Unidos en un entrenamiento de simulacros de vuelo, específicamente para los aviones B747 y B727, para un total de nueve inspectores de operaciones. Este constituyó el entrenamiento más grande visto en la aviación civil dominicana, alcanzando un mayor nivel de profesionalidad.*
- *Actualmente todos los manuales de operación están en el idioma español, pues en la evaluación del 1993 muchos manuales estaban en su totalidad en inglés, y los tripulantes de vuelo tenían poca fluidez del idioma.*
- *Asesoría y tutela concentrada de técnicos de la Administración Federal de Aviación “FAA” y de la Organización de Aviación Civil Internacional “OACI”.*
- *Emisión del decreto 1562-04, con el que designó a los representantes alternos de la República Dominicana, ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). Lo cual podría significar la definitiva integración del país ante los organismos que rigen la aviación internacional, tanto del área de Latinoamérica, como a nivel mundial.*

DESAPARICIÓN DE DOMINICANA DE AVIACIÓN:

Dominicana de Aviación, línea bandera nacional, era el orgullo de los dominicanos, su pintura misma reflejaba nuestra bandera en suelo extranjero y por lo alto de los cielos del mundo.

Desde su creación Dominicana de Aviación fue una herramienta de vital importancia para el equilibrio del negocio de pasajes y carga aérea en la República Dominicana. Su primera oficina comercial se encontraba en la calle El Conde de la ciudad colonial y posteriormente en la avenida Luperón. Al incrementar sus servicios y necesitar más espacio físico para sus operaciones, se mudaron a la avenida Leopoldo Navarro, edificio San Rafael de Ciudad Trujillo, siendo de su propiedad los pisos 5 y 6. En el Aeropuerto Internacional Las Américas, yacían las oficinas administrativas de la aerolínea, específicamente en el Hangar que aún se puede visualizar hoy en día. De igual forma contaba con un mostrador con numerosas posiciones de chequeo donde ofrecía sus servicios operacionales, jaulas de equipaje, equipos de rampa, entre otros.

Dominicana de Aviación no solo contribuía al control de las tarifas del mercado y al aporte de una gran cantidad de asientos al mercado dominicano de pasajeros, sino que en 1986 las estadísticas indicaban que “CDA”, por sus siglas, fue la aerolínea que transportó la mayor cantidad de pasajeros entrando y saliendo a nuestro territorio, lo cual representaba el 51% del Mercado. Durante esta época Dominicana de Aviación aportaba los siguientes beneficios para la República Dominicana:

- *Importante Oferta de Asientos*
- *Importante Oferta de Carga*
- *Rentabilidad Financiera*
- *Control de las Tarifas Aéreas en el mercado*
- *Contribución al Desarrollo Turístico*
- *Importante Fuente de Empleo Especializada*
- *Imagen del país como Línea Bandera*
- *Ingresos en Divisas (US\$)*

Este último factor posee un elemento imprescindible a tratar, pues aunque actualmente se habla de la llegada de más de 3 millones de turistas al año y su aporte al país en cuanto a empleomanía e infraestructuras, esto mayormente representa ganancias parciales, pues las divisas que se captan provienen de una entrada mínima.

Bajo un análisis profundo podemos reflexionar que del paquete de lo que es la oferta turística, entiéndose boleto aéreo, hotel, gastos complementarios, etc., el gasto económico más grande para el turista no es el hotel, pues hasta existen programas de financiamiento por operadores extranjeros, sino la porción del boleto aéreo; y en este sentido los turistas que arriban por medio de vuelos charter, en su mayoría vienen en aerolíneas extranjeras, lo que significa que la mayor parte de las divisas de estos 3 millones de turistas arribados, van directamente a las aerolíneas extranjeras y no a las dominicanas por no existir una.

Para el año 1986, Dominicana de Aviación contaba con el siguiente perfil:

Flota:

- Un B-747 (Jumbo)
- Cuatro B-727
- Un B-707
- Dos DC-6 (Carga)

Total = 8 aeronaves

Rutas:

Desde Santo Domingo y Puerto Plata

- San Juan, Puerto Rico
- Puerto Príncipe, Haití
- Caracas, Venezuela
- Miami
- Nueva York
- Curazao
- Baranquilla, Colombia
- Panamá

Vuelos Charters:

- Dallas, Texas
- Houston, Texas
- Montreal, Canadá
- Toronto, Canadá
- Québec, Canadá
- Milán, Italia
- Madrid, España
- St. Louis, Missouri

Todos estos aspectos aportaban otros elementos importantes al país, entre ellos:

- *Evitaban que el país estuviera a expensas de posibles huelgas por parte de aerolíneas extranjeras.*
- *El ingreso que se captaba en las áreas del exterior era en dólares. Esta captación de dólares ayudaba a equilibrar la balanza comercial del país.*
- *Solucionaba déficit de esta moneda en otros Departamentos Estatales, para beneficio de estas, pero negativo para CDA.*

Ahora podemos decir con seguridad que las dificultades financieras por la que atravesó la aerolínea se debieron mayormente a la mala administración, precisamente por ser del Estado, intereses externos y la cada vez mayor competencia, los cuales se manejaban con mayor eficiencia. Al momento de su cierre definitivo Dominicana de Aviación tenía una deuda de \$25,269,339.75 dólares y \$410,884,009.85 pesos dominicanos.

- El Sr. José Geronimo Jourdain, Director Comercial de Dominicana de Aviación acompañado de Sonia Cuesta y Ingrid García, tripulantes de vuelo de la aerolínea. Otorgan un boleto aéreo a la ganadora de una rifa durante la celebración de Expo-Corde.



- Los pilotos de Dominicana de Aviación: Capitán Eddy Tineo, Copiloto Luis Despradel e Ingeniero de Vuelo Claudio Méndez comandando el B-747 durante un vuelo desde Milán, Italia a Santo Domingo.





Foto de la tripulación de Dominicana de Aviación durante un vuelo presidencial del Dr. Joaquín Balaguer en Caracas, Venezuela. De izquierda a derecha figuran el Cap. Héctor Brito, Aracelis Guerrero, Nixon Valerio, Ing. De Vuelo Juan Luis Castellano, Gloria Rosa, Crnl. Alberto Piña de los Santos, Ana Quezada, Cap. Nelson Roa, Iris Cristofores y el Ing. Vasquez de Mantenimiento.



Foto de la tripulación de Dominicana de Aviación durante un vuelo presidencial del Dr. Joaquín Balaguer hacia Miami, Florida, de 1982. De izquierda a derecha figuran Ivelisse Pérez, Belkís Castillo, Ana Quezada, Salvador Aybar, Gloria Rosa, Divina Capellán, José Ares, Ingrid Ruiz y Marisol Ruiz.



Foto de la tripulación de Dominicana de Aviación a principio de la década de los ochenta, con el B-727-100 "Sánchez" en el fondo; tripulación de mando, de izquierda a derecha: Fernando Ascencio, Jorge Percival Peña, Francisco Frías Carbucía, Radhames Nuñez, Gabriel Medina, Jesús Santiago, Eddy Tineo, Miguel Restituyo, José Tabar, Sebastián Segura, Julio Tejeda Jáquez, Juan Luis Castellanos, Claudio Méndez, Wilfredo Díaz, Luis Despradel, Ariel González, Richard González y Rafael Rosario; tripulación de cabina, de izquierda a derecha: José Fernández, Nixon Valerio, Sonia Cuesta, Ana Quezada, José Ares, Liana Navarro, Ingrid Ruiz, Marisol Ruiz, Gloria Rosa, Tomás Pastor, Salvatore Aybar, María Capellán, Belkis Castillo, Oscar Battle, Pedro Vargas, Ivelisse Pérez, Ramona Collado, George Gómez, Claudia Pepín, Sheira Monés, Carmen Dicardo.

- B707-399C (HI-442CT) Aeropuerto Internacional Las Américas: Primer avión de turbinas de Dominicana de Aviación, utilizado en la ruta de Nueva York, como también operaciones hacia Caracas, Venezuela y vuelos charter hacia Madrid, España y Malpensa, Italia.



- B727-2J1 (HI-242 "Duarte") Aeropuerto Internacional JFK: Uno de los más populares aviones de la aerolínea por su nombre de personaje histórico. Operaba todas las rutas de la aerolínea, excepto los vuelos hacia Europa.

- B727-200 (HI-612CA "Jordano")
Aeropuerto Internacional de Miami: Uno de los tres populares aviones de este modelo de la aerolínea. Operaba todas las rutas de la aerolínea, excepto los vuelos hacia Europa.



- B747-123 (HI-472 "Jumbo")
Aeropuerto Internacional de Malpensa, Italia: Este fue el avión más grande en la flota de Dominicana de Aviación. Fue adquirido a American Airlines y luego vendido a United Airlines, operaba las rutas europeas de Malpensa, Italia y Madrid, España, como también hacia Nueva York.

SURGIMIENTO Y CIERRE DE OTRAS AEROLÍNEAS NACIONALES (PRE Y POST-CATEGORÍA III):

Muchas de las líneas aéreas nacionales fundadas durante la dictadura de Trujillo o durante los doce años de Balaguer estaban directamente ligadas al poder, que por medio de amiguismo e influencias lograban obtener certificados de explotación. En este sentido, podemos afirmar con certeza, que ningunas cumplían con los 18 anexos exigidos por la “OACI”.

Por ironía, con las restricciones de Categoría III implementadas luego de 1993 por la “FAA” todas las aerolíneas no aptas para volar se vieron en la necesidad de cesar sus operaciones aéreas, pues sus servicios mayormente lo constituían las rutas desde y hacia Estados Unidos, como principal socio comercial. Y es de entenderse la decisión, pues en aquel entonces la Dirección de Aeronáutica Civil no tenía en sus oficinas los manuales operativos para muchas de las aerolíneas que operaban, según recomendación No. 37 de la “OACI”. Por ejemplo, el manual de operaciones de un DC-8 de una aerolínea inspeccionada en 1993 fue inspeccionado por última vez en 1988 y era una copia exacta de United Airlines, mientras que el de un B-707 era una copia exacta del manual de “Panam”, revisado por última vez en 1980. Estos son dos de muchos casos presentados en tal informe.

De manera que la entrada en Categoría III sirvió como filtro para las aerolíneas ineficientes, el problema es que este filtro también involucró nuestra máxima autoridad aérea, amputando las posibilidades hasta nuestros días de los empresarios nacionales. Solo han permanecido en el negocio aquellas líneas aéreas con operaciones de bajo perfil y con la suficiente capacidad, creatividad y poder económico.

Como es de conocimiento para el dominicano viajero, han surgido numerosas líneas aéreas después de 1993, muchas con buenas intenciones de unir nuestro país con las principales ciudades norteamericanas; no obstante, por necesidad estas se ven forzadas a arrendar aeronaves con

matriculas extranjeras para poder operar hacia dichos destinos, lo que significa un aumento considerable en sus costos operacionales por el solo hecho de no poder operar con aviones propios hacia territorio norteamericano.

A continuación podemos apreciar un listado de las aerolíneas dominicanas que cesaron sus operaciones, antes y después de la entrada en Categoría III, tanto de pasajeros como de carga:

Pre-Categoría III:	Post-Categoría III:
Dominicana de Aviación	APA International
Aerovías Quisqueyanas	Air Atlantic
Aerochago	Aerotour Dominicana*
Trans Dominican Airways "TRADO"	Queen Air
Alas del Caribe	Aeromar **
Aerotour*	Aerocontinente Dominicana
	Lan Dominicana
	Air Santo Domingo

* Antes y después de Categoría III

** Operaba como línea aérea enteramente de carga y posteriormente de pasajeros

RESEÑA HISTÓRICA – POST CATEGORÍA III:

- **APA International:** Se puede considerar como una de las primeras aerolíneas en iniciar operaciones luego de la entrada en Categoría III. Sus siglas se desprenden de los que inicialmente la constituyeron (*Azar, Pou y Alonso*). Inició sus operaciones hacia Nueva York, Miami y San Juan, Puerto Rico con equipo L-1011 Tristar, bajo acuerdo "ACMI"¹ con la aerolínea peruana "Faucett". Posteriormente operó con un Airbus A-300. *Propietario: Rafael Trujillo.*

¹ "ACMI": Avión, Tripulación, Mantenimiento y Seguro, por sus siglas en inglés.

- **Air Atlantic:** Operó brevemente hacia Nueva York y Miami con una aeronave B727-200 de Falcon Air. *Propietario: Carlos Chevalier.*
- **Aerotour Dominicana:** Operaba en rutas del caribe y otras bajo charter con equipo Lockheed Constellation L-49. Posteriormente fue vendida por el Sr. Eduardo Fernández. Volaba brevemente hacia Panama y Venezuela con un B727-200. *Propietaria: Marina Ginebra.*
- **Alas Nacionales:** Fue creada por la aerolínea turquesa “Birgenair” en 1995, específicamente para realizar vuelos charter entre Republica Dominicana y Alemania. A la aerolínea se le sacó registros dominicanos “HI”, siendo su primer vuelo el 8 de noviembre de 1995. Sin embargo, su último vuelo se realizo el 31 de Enero del 1996 a causa de un trágico accidente a varias millas de la costa de Puerto Plata en uno de los B757-200. Perecieron los 176 pasajeros a bordo y 13 tripulantes. Se reportó que dicha aeronave no había volado desde hace dos semanas antes del accidente. Cabe destacar que aunque era de capital extranjero, esta ha sido la única aerolínea dominicana dedicada estrictamente a los vuelos charter, que de no haber sufrido dicho accidente, tal vez estuviese operando rentablemente hoy día. *Propietaria: Birgenair de Turquía*
- **Aeromar:** Esta aerolínea operó exitosamente como línea aérea de carga por más de 20 años hasta que decidió insertarse al mercado de pasajeros, donde duró operando aproximadamente 4 años hacia Miami, New York y brevemente hacia San Juan, Puerto Rico. Operaba con B727-200, propiedad de Falcon Air y luego el mismo modelo de avión propiedad de Allegro Air, como también con un B767-300. Meses antes de entrar en bancarrota la aerolínea adquirió su propio B737-200 con matrícula dominicana “HI”. *Propietario: Raymundo Polanco y familia.*
- **Aerocontinete Dominicana:** Formada con capital peruano y dominicano, operaba con un B767-300 hacia Miami, el cual arribaba proveniente de Perú. Cesó sus operaciones en el 2004 por problemas económicos, tanto en el país como en su casa matriz. *Propietario: Rafael Trujillo*

- **Lan Dominicana:** Esta fue una sinergia entre la popular aerolínea Chilena Lan Chile y empresarios dominicanos. Operaba con un B767-300 hacia la ciudad de Miami. Lan Chile ya había incursionado este tipo de joint-venture en otros países, como es el caso de Lan Perú, mediante la cual se crea una compañía en el país interesado y se opera con las aeronaves de Lan Chile y sus tripulaciones.

No obstante Lan Dominicana contar con el respaldo de la aerolínea chilena, esta no pudo despegar como se había anticipado y se vio en la necesidad de cesar sus operaciones luego de varios meses. *Propietarios: Lan Chile y E.T. Heinsen.*

- **Air Santo Domingo:** Air Santo Domingo nace como aerolínea domestica de la línea aérea española Air Europa en 1999. Luego de una operación no tan fructífera, es comprada por la ya operante nacional “Grupo Servicios Aéreos Profesionales”, la cual continuó y extendió sus operaciones domesticas y del Caribe exitosamente.

En el 2002 Air Santo Domingo inició operaciones regulares hacia San Juan, Puerto Rico con un B727-200, como complemento a sus vuelos ya existentes desde el Aeropuerto Internacional de Herrera. Ya para el 2003 inicia operaciones hacia la ciudad de New York, con un B757-200, arrendado la aerolínea norteamericana Trans Meridian Airlines. Luego de varios meses de operación esta también tuvo que rescindir sus operaciones hacia territorio norteamericano por problemas económicos. *Propietario: José Miguel Patín*



● AEROCHAGO:
Lockheed Constellation L-49:
Miami, Florida

● AEROTOURS:
Lockheed Constellation L-049 (HI-
228): Aeropuerto Internacional
Las Américas





● TRANS DOMINICAN AIRWAYS
"TRADO":
Arriba: Convair CV-440 (HI-620 CT)
Aeropuerto Internacional Las
Americas: Uno de cuatro aviones
de hélice utilizado por "TRADO"
para sus operaciones hacia
Mayagüez, Puerto Rico.

● APA INTERNATIONAL:
Lockheed L-1011-385 (OB-1545):
Aeropuerto Internacional de Miami



- ALAS NACIONALES:
B767-269ER (HI-660CA):
Aeropuerto Internacional
Frankfurt-Main, Alemania:
Propiedad de Birgenair de Turquía
y operada como Alas Nacionales.
Aeronave utilizada en sus vuelos
charter hacia Europa.



- AEROCONTINENTE DOMINICANA:
B737-222 (HI-764CA) Aeropuerto
Internacional Las Américas: Avión
adquirido por Aerocontinente
Dominicana para cumplir con la
Ley 505 de Aeronáutica Civil, sin
embargo no tuvo operación signifi-
cante hasta el cierre de la
aerolínea por problemas económi-
cos tanto en el país como en su
casa matriz.



- AEROMAR:
B767-204 ER: Aeropuerto
Internacional Las Américas



- AIR SANTO DOMINGO:
B757-236 (N522NA)
Aeropuerto Internacional Las
Américas: Operado por Trans
Meridian Airlines.

Actualmente existen varias líneas aéreas pequeñas que operan desde el Aeropuerto Internacional de Herrera hacia destinos domésticos y del Caribe y algunas que también operan hacia San Juan, Puerto Rico, pero con aeronaves bajo matrículas norteamericanas "N". Otro sumario a las operaciones nacionales es la inclusión de compañías aéreas dedicadas al transporte mediante aeronaves rotativas, o sea, helicópteros. Un buen ejemplo de una compañía de esta naturaleza que se ha mantenido operando rentablemente captando nichos de mercado, es "HELIDOSA", la cual tiene su base de operaciones en Bávaro, Higüey y cubre la demanda de los turistas de todos los polos turísticos, como también los clientes de negocios.

PEQUEÑAS AEROLÍNEAS DOMÉSTICAS Y REGIONALES:

Servicio Aéreos Profesionales

Aerodomca

Caribair

Air Century

Helidosa

Viva Air Dominicana*

** Recién creada e inaugura sus vuelos en junio del 2005 desde Herrera hacia San Juan, Puerto Rico*

En este capítulo tan importante, lo más conveniente reflexionar es que siendo el turismo nuestro mayor proveedor de ingresos, empleos e inversión extranjera, es imprescindible hacer énfasis en la necesidad de líneas aéreas nacionales que puedan estimular aun más el turismo dominicano, pero a la vez con el soporte debido del Estado; y que puedan mejorar las entradas de divisas y garanticen una fuente estable de empleo técnico en el área de aviación, como una vez lo hizo Dominicana de Aviación.

Los empresarios dominicanos siempre deberán tener esto presente, pues a pesar de todos los contratiempos y tabúes a nuestra aviación, el panorama es cada vez más optimista y prometedor.

● SERVICIO AÉREOS
PROFESIONALES:
Beach 1900 C)-
Aeropuerto de
Herrera



● AERODOMCA:
LET L-410 (HI-761CT) -
AILA

● CARIBAIR:
LET-410UP (HI-697CT)
Aeropuerto
Internacional Las
Américas.



● AIR CENTURY:
British Aerospace BAe-
Jetstream 31 (HI-772CT)
Aeropuerto Internacional
Las Américas
San Juan, Puerto Rico



● HELIDOSA:
Robinson Raven R-44 (HI-
781CT): Playa Uvero Alto,
Bávaro



Análisis Actual del Mercado Aéreo de Pasajeros

Después que la aviación comercial dominicana fue colocada en categoría III en el año 1993, por parte de la Administración Federal de Aviación “FAA” de los Estados Unidos, y la eventual desaparición de las líneas aéreas dominicanas que operaban hacia nuestro principal mercado de pasajeros, el país prácticamente se encontraba en un monopolio, por la inexistencia de ofertas aéreas adicionales. En tal sentido la línea aérea norteamericana American Airlines y su subsidiaria American Eagle, dominaban por completo el mercado aéreo de las rutas de Nueva York, Miami y San Juan, Puerto Rico.

Aunque ya operaba la aerolínea Continental Airlines en la ruta Newark – Santo Domingo, no fue hasta el 1 de Noviembre de 1995 que entró al mercado una real competencia y fuerte opción para los pasajeros, con el inicio de vuelos de la también aerolínea norteamericana Trans World Airlines “TWA” en la ruta Nueva York – Santo Domingo, con un equipo L-1011. Posteriormente, la aerolínea añadió rutas como Nueva York – Puerto Plata, San Juan – Santo Domingo y New Jersey – Punta Cana. Para el año 2000 las operaciones de esta aerolínea en el país representaba el segundo destino internacional con mayor volumen de ventas, solo liderado por el Medio Oriente; y siendo la real fuerte competencia para American Airlines en el país.

Debido a un déficit económico que arrastraba por décadas TWA en sus rutas de Europa, en Abril del año 2001, American Airlines y TWA negociaron la venta de esta última por un monto de 500 millones de dólares, de manera que TWA cesó sus operaciones y American Airlines permaneció con sus aeronaves, rutas y bases “Hubs” de Nueva York y St. Louis, Missouri.

- Vuelo inaugural de TWA en la ruta Nueva York – Santo Domingo en un equipo L-1011. A la derecha se puede apreciar un B-727-200 de American Airlines. 01 de noviembre de 1995



- Corte de cinta del vuelo inaugural de TWA en la ruta Nueva York – Santo Domingo, 01 de Noviembre de 1995. Figuran de izquierda a derecha: El Sr. José G. Jourdain, Gerente General de Ventas en el país, el Sr. Ludlow Bailey, Director de Ventas para el Caribe y el Ex-Secretario de Estado de Turismo, Ing. Frank Jorge Elías, entre otros.

Por otro lado, operó brevemente en la ruta Nueva York – Santo Domingo la aerolínea Tower Air con un B-747-400, sin embargo tuvo que entrar en Capítulo 11 de bancarrota por dificultades financieras poco después de iniciar sus vuelos.

Posteriormente la línea aérea norteamericana US Airways inició sus operaciones en la ruta Philadelphia – Santo Domingo con un equipo Airbus-319. Desde los Estados Unidos, más recientemente, iniciaron sus operaciones en la ruta Nueva York – Santo Domingo las aerolíneas North American Airlines con un B757-200 y Jet Blue Airways con un Airbus 320 y en el año 2004 Spirit Airlines en la ruta Ft. Lauderdale – Santo Domingo con un MD-80, lo que se considera esta última como una buena ruta opcional para el mercado de Miami, pues para el pasajero tiene la ventaja de que las tarifas son más reducidas en comparación con la ruta de Miami y esta ciudad queda sustancialmente cerca del área metropolitana de Miami; y para la aerolínea significa menores costos en tarifas aeroportuarias y una preparación de la aeronave “turnaround” más rápido, lo que significa menores retrasos.

No obstante North American Airlines y más recientemente Jet Blue Airways cesaron sus operaciones al desde Santo Domingo, aunque esta última desde su apertura en Estados Unidos se ha caracterizado por ser una aerolínea de bajo costo exitosa, cesó sus operaciones después de varios meses, influenciado por el hecho de que su sistema de ventas no contaba con el apoyo de las agencias de viajes sino con un contacto directo con el pasajero, sumado otros factores como el tipo de aeronave, pues en la ruta de Nueva York, que es caracterizada por el alto volumen de equipaje, un Airbus 320 no cuenta con la capacidad para soportar esta demanda, y por otro lado está el factor del horario de sus vuelos, que eran en horas de madrugada para darle mayor utilización a sus aeronaves, pero por costumbre, tal horario no es factible para los pasajeros dominicanos.

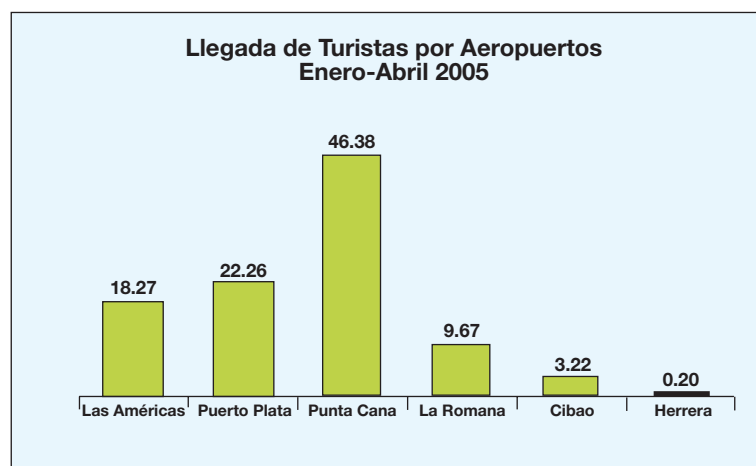
Desde el mercado europeo solamente contamos con vuelos regulares desde los países de España, Francia y Holanda, específicamente los vuelos de Air France con un B-747-400 desde París, Francia; desde Madrid, España las aerolíneas Iberia con un A-340 y DC-10 y otra opción más

económica Air Europa, lo que está representando una gran competencia para Iberia por la oferta de mejores tarifas económicas y diversas rutas europeas con conexiones, y por último la aerolínea holandesa Martinair que está cubriendo exitosamente las rutas Puerto Plata – Ámsterdam y Santo Domingo – Ámsterdam.

La República Dominicana ha crecido enormemente como un destino turístico y de negocios en las últimos veinte años, razón por la cual hoy en día contamos con la participación de más aerolíneas provenientes de diferentes países, esto sumado a la política más flexible adoptada por Aeronáutica Civil para la concesión de permisos de operación a las aerolíneas interesadas, a diferencia de años anteriores.

En el área de vuelos charter, actualmente operan una gran cantidad de aerolíneas de esta categoría desde países como Estados Unidos, España, Alemania, Italia, Inglaterra, Francia, Finlandia, Rusia, Austria y Bélgica hacia nuestros polos turísticos de Punta Cana, Santo Domingo, Puerto Plata y La Romana. Estas aerolíneas y sus contratantes, o sea los tour operadores, son los grandes contribuyentes para que hoy día nuestro país reciba alrededor de 3 millones de turistas al año.

● Grafica de la Llegada de turistas, según aeropuerto. Fuente: Banco Central



En cuanto a vuelos regulares, hoy contamos con vuelos de Mexicana de Aviación desde Ciudad de México y Cancún – Santo Domingo con un equipo A-319; y de Centroamérica, Copa Airlines en la ruta Panamá – Santo Domingo con un B737-700, como también la aerolínea Taca Airways en la ruta Costa Rica – Santo Domingo con un A-320.

Desde Sudamérica tenemos a las aerolíneas Aeropostal y Aserca en la ruta Caracas – Santo Domingo con un MD-80 y DC-9, respectivamente, y desde Colombia, Avianca en la ruta Bogota – Punta Cana con un MD-80.

De nuestros vecinos del Caribe tenemos la aerolínea British West Indian Airlines “BWIA” en la ruta Curazao – Santo Domingo – Costa Rica con un A-319 y Dutch Caribbean Airlines “DCA” Curazao – Santo Domingo con un DC-9; desde Jamaica tenemos a Air Jamaica Express en la ruta Kingston – Santo Domingo, desde San Juan, Puerto Rico a “Panam” Clipper Connection, a Liat desde Dominicana, y por último a Air Guadalupe en la ruta Guadalupe – Santo Domingo con un ATR72.

Para el verano del 2004 surgió otra nueva opción en la ruta hacia Nueva York desde las ciudades de Santo Domingo y posteriormente Santiago. Inició sus vuelos la tercera aerolínea más grande de los Estados Unidos, Delta Airlines, con un equipo B-767-300 y B757-200.


Según las estadísticas del Banco Central del 2005, Norteamérica representó el 53.41% del total de pasajeros llegados y el continente europeo con 41.63%. Desde América del Sur reflejaron una participación de 3.10% mientras que el Caribe mantuvo un 1.86 por ciento.

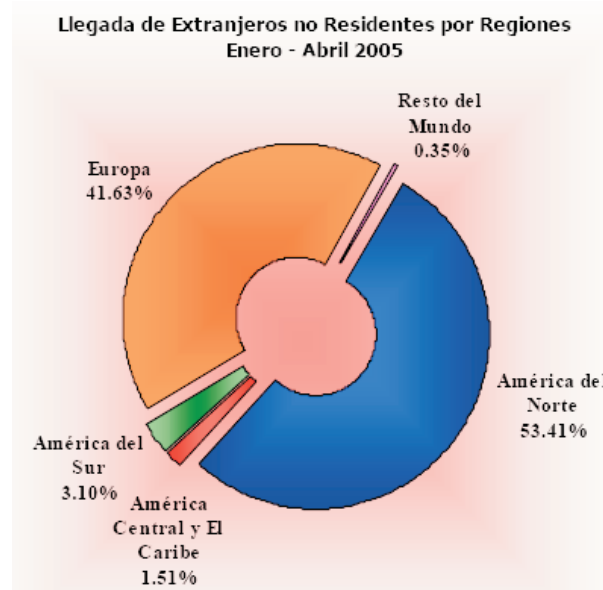
En cuanto al origen de los pasajeros que llegan a nuestro país por vía aérea, Estados Unidos y Alemania mostraron los incrementos más destacables al aumentar sus flujos de entradas en 33,341 y 13,907 pasajeros, respectivamente. En tanto que la afluencia de turistas desde Canadá ha disminuido en un 4.65% en los primeros cuatro meses del año, a pesar de mantenerse en una segunda posición con 22.26 por ciento.

En términos de participación, los turistas procedentes de Europa poseen el mayor impacto en el flujo reciente de turistas, que fueron los franceses, alemanes, españoles, ingleses e italianos. Otros países emisores de recientes aportes que caben destacar son Finlandia, Rusia, Austria y Bélgica.

Todas estas nuevas ofertas aéreas han aumentado el movimiento de pasajeros y comercio desde y hacia los diferentes destinos desde donde operan, pues hubo un incremento de un 19.6 por ciento en vuelos regulares y un 0.82 por ciento en vuelos charter en comparación con el año 2004. Por ende, este aumento mejora las condiciones de oferta y demanda recibida por los pasajeros, pues sabemos que donde hay competencia el servicio mejora y las tarifas se reducen sustancialmente.

En un futuro no muy lejano, esperemos que nuestro país reciba aun muchas más aerolíneas que puedan unir nuestras ciudades con el mundo y que esta industria sea manejada de manera sostenible y armoniosa entre los transportistas y el sector de viajes, pues estamos encaminados a vivir en un mundo globalizado, y el viaje aéreo físico a diferencia del internet, seguirá siendo el puente de enlace personalizado de preferencia para la transferencia de pasajeros, bienes y comercio.

 Grafica del origen de turistas arribados. Fuente: Banco Central



Bibliografía

- Archivo General de la Nación.
- Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Revista “Vuelo Seguro” de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Santo Domingo, República Dominicana, Año 1 No. 3 de Septiembre 2001.
- Revista Alas “50 Aniversario de la Fuerza Aérea Dominicana, San Isidro, República Dominicana, Edición No.165.
- Mauricio, Leonardo, “La Ocupación Norteamericana de 1916”. 1997.
- Publicación del Periódico “Hoy”, 2 de febrero de 1989.
- Banco Central de la República Dominicana, Departamento de Estadísticas y Publicaciones, www.ban-central.gov.do
- Departamento Aeroportuario, Relaciones Públicas, Santo Domingo, República Dominicana.
- Comisión para la Reforma de las Empresas Estatales “CREP”.
- “The Pichs Collection”.
- Larsson, Bjorn; Zekria, David, “Collection of Björn Larsson and David Zekria”.
- Airlines.Net
- “Site Plan”, Aeropuerto Dominicanos Siglo XXI “AERODOM”, 2000.
- Asociación Dominicana de Agentes de Viajes y Turismo “ADAVIT”.
- Martínez, Mariaitalia y Maríalicia; Agencia de Viajes Martínez, San Pedro de Macorís, República Dominicana.
- Thomas, Rosalinda; Thomas Tour, Santo Domingo, República Dominicana.
- Jourdain, José G.; Santo Domingo, República Dominicana.
- Quezada, Ana; Santo Domingo, República Dominicana.
- Vásquez, Juan; Santo Domingo, República Dominicana.