

CAPITULO 7

EL TRANSPORTE AEREO

Las primeras noticias acerca de la aviación llegaron a Costa Rica a fines de la primera década del Siglo XX, principalmente por conducto de los estudiantes que habían cursado sus carreras profesionales en Europa y Estados Unidos. De regreso al país informaban haber visto, en el extranjero, hombres que volaban en aviones impulsados por "motores de automóviles". Poco después, los sorprendentes progresos de la aviación y las proezas de los aeronautas y aviadores de la época eran anunciados con gran sensacionalismo en los periódicos que entonces circulaban en el país.

Al principio se le daba poco crédito a las crónicas de la prensa, hasta el día en que miles de costarricenses llegaron de diferentes lugares del país a presenciar, en el llano de La Sabana, el vuelo del avión que por primera vez cruzó los cielos de Centroamérica, recorriendo una distancia de unos 600 metros, a 25 metros de altura, el 1° de enero de 1912. El aeroplano que, según se decía, costaba siete mil dólares y podía aterrizar en cualquier potrero, era el más famoso de la época: un Blériot capaz de desarrollar una fuerza de 50 caballos, el cual había sido transportado en cajas de madera por barco de Estados Unidos a Limón y por ferrocarril hasta San José. Su piloto, el norteamericano Jesse Seligman, había sido contratado, mediante fuerte desembolso, por la Comisión de Fiestas de San José para que ofreciera el principal espectáculo de los festejos de fin de año.

El 12 de octubre de 1912, un norteamericano llamado Robert Masterson, ante unas nueve mil personas, sube en globo en San José a unos 300 metros de altura y, luego de lanzar millares de hojas de propaganda comercial, se lanza él mismo en paracaídas. Este fue el primer salto en paracaídas y la primer propaganda aérea que registra la historia de Costa Rica.

El 18 de diciembre de 1913, el francés Marius Tercé vuela sobre San José en un avión Deperdussin. Al igual que Seligman, este aviador llegó contratado para divertir a la población durante las fiestas de fin de año. Voló varias veces, pero el 31 de diciembre sufrió un accidente destrozándose por completo su avión, por lo que no pudo cumplir el contrato. Sin embargo, por colecta pública, le fue obsequiado otro avión igual, nuevo, el 15 de marzo de 1914.

La Primera Guerra Mundial paraliza la actividad aérea en Costa Rica durante algunos años. Mientras tanto, en los países más avanzados, la aviación comienza a progresar en forma vertiginosa. Así, al finalizar la segunda década del Siglo XX, en Costa Rica apenas se conocían las noticias que publicaban los periódicos sobre las proezas espectaculares que la aviación escribía en los cielos de casi todo el mundo. No fue sino a finales del año 1920 en que dos aviones italianos visitaron el país y, dos años más tarde, cuando hidroaviones de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, procedentes de Panamá, acuatizaron en el mar frente a Limón, que se pudieron ver más de cerca en el país los progresos de la aviación.

A mediados del año 1922, la aviación había tomado en algunos países un auge extraordinario, al punto de que en Europa y Estados Unidos ya existían por esa época empresas comerciales de aviación para el transporte de pasajeros y correo. Los gobiernos de los países más desarrollados concedían gran importancia a este novel y revolucionario medio de transporte por aire.

En el año 1923 se efectuó el primer vuelo internacional entre Panamá y San José: el 27 de diciembre, tres aviones del ejército norteamericano visitaron San José y, en actitud de buena voluntad, hicieron servicios de correo a Limón, en momentos en que ese puerto se encontraba aislado por derrumbes que interrumpieron por un tiempo considerable el transporte por ferrocarril. Ese fue el primer transporte aéreo de correo realizado en el país.

Las visitas de las flotillas de aviones militares norteamericanos se repitieron varias veces entre los años 1924 y 1925. El primero de enero de este último año, esos aviones realizaron por primera vez el servicio de correo aéreo internacional entre Panamá y Costa Rica. Lamentablemente, cuando se disponían a marchar llevando gratuitamente correo aéreo, uno de los tres aviones se desplomó incendiándose inmediatamente. El 13 de mayo siguiente, otro avión, de una flotilla de cuatro aparatos militares, chocó con cables de alta tensión, cayendo envuelto en llamas en la esquina nordeste de La Sabana, ocasionando así la primer tragedia aérea en el país con fatales consecuencias, al resultar muertos los dos tripulantes.

El 7 de enero de 1928, siete y medio meses después de la hazaña que lo hizo famoso, al volar de Nueva York a París sin parar durante 34 horas, Charles Lindbergh aterriza en San José con su famoso avión "Espíritu de San Luis", procedente de Nicaragua, siendo objeto de un apoteósico recibimiento de parte de más de treinta mil costarricenses.

Pocos meses más tarde, por Ley N°36 del 22 de noviembre de 1928, Costa Rica aprueba el Primer Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea.

El 29 de diciembre de ese mismo año llega por primera vez a La Sabana un avión procedente de Panamá, de la Pan American Airways Inc. (PAA), compañía fundada en 1927 que, por aquel tiempo, había iniciado servicios regulares en el área del Caribe y deseaba extenderlos a Costa Rica. El 9 de febrero del siguiente año, esa misma empresa realiza el primer vuelo comercial en la ruta Limón-San José, empleando un monomotor con capacidad para cuatro pasajeros. El contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y la Pan American el 17 de enero de 1929 fue ratificado por el Congreso, con algunas enmiendas, seis meses más tarde, obteniendo así, dicha línea aérea, una concesión por 10 años para realizar servicios aéreos regulares locales e internacionales. El 27 de agosto del último año citado, se firma otro contrato

con la misma PAA para el transporte del correo aéreo internacional. Así, esa empresa quedó autorizada para establecer un servicio de mercaderías, pasajeros y correspondencia entre Estados Unidos, Costa Rica y la Zona del Canal de Panamá, con escala en varios otros países, pudiendo además establecer campos de aterrizaje, edificios, hangares, talleres, etc., para lo cual el Gobierno le otorgaría las facilidades del caso.

El 4 de agosto de 1929, el Gobierno mexicano obsequia al de Costa Rica un avión Avro, que fue bautizado con el nombre de "Juan Santamaría". Desafortunadamente, el 19 de diciembre siguiente ese aparato conducido por el piloto Tobías Bolaños Palma, primer aviador nacional, se precipita sobre un árbol de "guaba" en las cercanías de La Sabana, quedando así completamente destruido el primer avión de Costa Rica. El señor Bolaños, oriundo de Santo Domingo de Heredia, había aprendido a volar en Francia, país por el que luchó valientemente como piloto durante la Primera Guerra Mundial, llegando a perder una pierna en un accidente. Por sus servicios como aviador recibió varias condecoraciones tanto en Francia como en México, Guatemala, Costa Rica y otros países. Años más tarde, cuando se construyó en 1975 el aeropuerto internacional de Pavas, el Gobierno dispuso en su honor bautizarlo con su nombre.

Por Decreto N°19, del 13 de noviembre de 1929, se crea la Dirección General de Aviación, adscrita a la Secretaría de Seguridad Pública, señalándose en él que la existencia de esa oficina se hace necesaria porque: "estando por establecerse en la república servicios comerciales permanentes de pasajeros y correspondencia por medio de la aviación, y siendo en consecuencia indispensable la existencia de un Departamento en la Administración que tome a su cargo todo lo relacionado con el recibo y despacho de naves aéreas, así como la tarea de dictar los reglamentos y disposiciones convenientes para el debido control y correcto funcionamiento del tráfico aéreo".

La Pan American inicia el servicio regular de pasajeros y correo aéreo el 11 de marzo de 1930, utilizando como aeropuerto el campo de

Las Loras, en Chomes, Los pasajeros eran entonces transportados, desde ese lugar hasta San José, en los pequeños aviones de servicio local de la misma compañía. En ese tiempo, La Sabana no ofrecía seguridad para los vuelos internacionales debido, según se decía, " a las palmeras, las vacas y los futbolistas".

Posteriormente, el 12 de abril de 1931, la Pan American comienza a operar en el campo de aterrizaje de Lindora, en Santa Ana, en sustitución del de Chomes, al fracasar sus intentos de utilizar La Sabana como puerto aéreo internacional, debido a la decidida oposición, tanto de la Municipalidad de San José, como de los dirigentes del deporte. Los trabajos que esa compañía realizó para acondicionar el aeródromo de Lindora concluyeron el 18 de abril de 1932, y este campo siguió siendo usado como aeropuerto internacional hasta que, años más tarde, fue trasladado a La Sabana.

El 2 de marzo de 1932 comenzó a operar la primera empresa de aviación para el servicio local que se estableció en Costa Rica: la ENTA (Empresa Nacional de Transporte Aéreo), sirviendo, con tres pequeños aviones, las poblaciones de Liberia, Tucurrique, Santa Cruz, Nicoya, Limón, Puntarenas y San Isidro del General, valle este último cuyo desarrollo inicial se debió casi exclusivamente a los vuelos regulares de la citada empresa. La misma ENTA inauguró el 5 de marzo de 1933 "vuelos de paseo" sobre la Ciudad de San José y posteriormente, el 19 de agosto siguiente, el primer transporte grueso de correo aéreo local, de Limón a San José, en cumplimiento del contrato que había celebrado con el Gobierno.

En 1933 regresa al país el señor Román Macaya Lahmann, después de graduarse de piloto en Estados Unidos, y tripulando su monoplano Curtiss Robbin (el "Espíritu Tico"), volando en etapas desde California, aterriza en La Sabana, el 6 de octubre, en medio de una multitud que lo recibió con gran entusiasmo. Al año siguiente, el mismo piloto Macaya decide fundar otra empresa de aviación: Aerovías Nacionales, la que comienza

a prestar servicios pocos meses después, con sus dos aviones, el "Espíritu Tico" y un bimotor Curtiss de seis asientos, a los cuales se les agregó otra de estas últimas aeronaves, en setiembre de ese año. Así, esta nueva empresa entra en abierta competencia con la ENTA, sirviendo los siguientes lugares: San Ramón, Villa Quesada, El General, Buenos Aires, Puerto Cortés, Limón, Sixaola, Puntarenas y todos los campos habilitados en Guanacaste. En esa época, la Pan American ya había abandonado el servicio local, para dedicarse solamente al transporte aéreo internacional. Por su parte la ENTA tenía en operación, desde el 23 de mayo de 1934, el primer trimotor que llegó al país: un Fokker para 12 pasajeros, con capacidad para transportar tonelada y media de carga.

El 7 de agosto de 1934 entra en vigencia la Ley N°152, la cual declara de utilidad pública las áreas que sean necesarias para el establecimiento de aeropuertos, y declara que los terrenos que para ese fin se expromien pertenecerán a las municipalidades.

Hasta esa época, la aviación era un medio de transporte que no se encuentra regulado en el país, por lo que el 11 de setiembre de 1934 se dicta el primer Reglamento de Aviación Civil, de acuerdo con las convenciones internacionales sobre navegación aérea. Por medio de ese reglamento se crea el puesto de Inspector de Aviación, encargado del recibo y despacho de los aviones que hacen el servicio internacional, y se declaran aeródromos aduaneros los de La Sabana y Santa Ana.

La primera escuela de aviación que se abrió en Costa Rica fue inaugurada en La Sabana el 23 de julio de 1935, por el aviador tico-ruso Pedro Ivanoff, con su avión Eaglerock de tres asientos, especialmente fabricado para la enseñanza, llamado "Alas Ticas".

Con fecha 13 de agosto de 1935, la Municipalidad de San José dictó un acuerdo por el cual se ordenaba a las compañías aéreas desalojar La Sabana. El revuelo que este acuerdo provocó fue enorme,

formándose varios bandos: el de los que querían que se diera cumplimiento al testamento del Padre Chapuí, que había dejado esos terrenos para que en ellos pastaran las vacas de los pobres de San José, el de los que alegaban que primero estaba el progreso del país, y el de los deportistas que, por su parte, pedían que se dejara ese llano exclusivamente para el deporte. El Gobierno acordó, finalmente, mantener La Sabana como Aeródromo Aduanero, con base en lo que disponía el Reglamento de Aviación vigente.

El 29 de febrero de 1936, un grupo compuesto por tres de los primeros aviadores que obtuvieron su licencia en Costa Rica, adquirió un pequeño avión Curtiss de seis asientos y organizó una nueva compañía de aviación: la Empresa de Aerotransportes Costarricenses (EDAC). Esta pequeña empresa fue la primera de una serie de compañías de este tipo que se establecieron posteriormente, como TAC, LAN, etc. lo que trajo como consecuencia una fuerte competencia y numerosos fracasos económicos.

Mientras tanto, la fabricación de naves aéreas avanzaba en forma prodigiosa. La compañía Pan American había sido la primera en adquirir los conocidos aviones comerciales fabricados por la Douglas Aircraft Co., los DC-2 en el año 1934 y los DC-3 en el año 1936, que llegaron a ser los más usados en la región del Caribe.

La ENTA, que ya en el año 1936 era una empresa de apreciable tamaño, llegó a cubrir no solamente gran parte del territorio nacional, sino que también efectuaba vuelos regulares a David, Panamá y Managua.

El 30 de abril de 1937, el Gobierno resolvió construir el Aeropuerto Internacional de La Sabana, usando para tal propósito una pequeña partida del presupuesto nacional, algunos bonos de obras públicas y \$40 000 aportados por la Pan American. El 7 de abril de 1940, al final de la Administración de don León Cortés, este aeropuerto quedó inaugurado oficialmente. Sin duda alguna, su construcción constituyó

uno de los pasos más importantes en el desarrollo de la aviación en Costa Rica. Sin embargo, aunque en aquella época respondía perfectamente a las necesidades del país y estaba considerado como un aeródromo ideal, al poco tiempo el veloz avance de la tecnología aeronáutica lo dejó convertido en un campo que no sólo no reunía las condiciones requeridas por los servicios internacionales, sino que, inclusive para la aviación local, presentaba serios problemas.

La empresa Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA), propiedad entonces de la American Export Airlines, de Estados Unidos, que ya operaba en el resto de Centroamérica, inauguró su servicio regular a Costa Rica, el 20 de octubre de 1938, con bimotores Lockheed de 14 asientos. Poco tiempo después, el 16 de enero de 1939 se fusionaron la ENTA y Aerovías Nacionales, constituyendo el consorcio ENTA-AEROVIAS el cual fue adquirido en el año siguiente por TACA, quedando así esta empresa extranjera con el monopolio virtual de los servicios aéreos locales, situación que se mantuvo durante casi seis años.

El 26 de octubre de 1945 se firmó un contrato con Pan American que hizo que surgiera la empresa Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA), la cual se constituyó participando como accionistas el Estado Costarricense (20%) la Pan American World Airways (40%) y socios particulares (40%). Pocos meses después, el 1° de junio de 1946, inició LACSA sus vuelos regulares nacionales, con dos aviones Douglas, del tipo DC-3, que servían a Parrita, Palmar, Las Cañas, Liberia, Sardinal, Tempisque, Hacienda El Viejo, La Cruz, Puntarenas, Los Chiles, Upala, Limón, Guápiles, Sixaola y otros lugares. En el mes de noviembre siguiente comenzó sus vuelos internacionales sin itinerario fijo, transportando fundamentalmente turistas a Nicaragua y posteriormente, en el año 1949, al designársele por el Gobierno como Compañía Aérea de Bandera Nacional, obtiene su primer permiso de vuelo regular al exterior.

Con dos aviones Curtiss C-46, LACSA inició su servicio regular a Panamá el 15 de marzo de 1950, a La Habana el 2 de junio siguiente y a Miami el 28 de noviembre de ese mismo año. El 2 de junio de 1952, TACA suspendió definitivamente sus servicios locales que venía operando

con el nombre de Compañía TACA de Costa Rica y le traspasó a LACSA cuatro aviones DC-3. En sus rutas internacionales siguió operando como TACA International Airlines hasta el presente.

La Compañía Real Holandesa de Aviación (KLM), que tenía rutas establecidas en muchos países, el 25 de marzo de 1947 inició vuelos regulares con aviones DC-3 conectando a Costa Rica con Europa por la vía de Curazao, Aruba y Barranquilla. En 1949, KLM extendió sus rutas a Panamá, en 1951 a Managua y San Salvador y en 1955 puso en servicio en esas rutas aviones Convair CV-340 y amplió sus líneas a Guatemala y a México. A partir del año 1956, esa misma compañía empezó a emplear aviones Douglas DC-6, cuando la pista entonces en construcción en El Coco lo permitió, pero a partir del 31 de marzo de ese mismo año KLM se vio precisada a cancelar sus vuelos a Costa Rica, por considerar incosteables tales servicios.

Por Decreto Ley N°173, del 17 de setiembre de 1948 fue creada una Junta de Aviación Civil, adscrita al Ministerio de Gobernación y Policía pero autónoma en sus funciones técnicas, a cuyo cargo se dejó la dirección superior de los servicios de aviación civil y de los aeropuertos. Un año más tarde, por Decreto-Ley N°762 del 18 de octubre, se promulgó la primera Ley General de Aviación Civil, mediante la cual se reguló todo lo referente al transporte aéreo, se definieron las funciones de la mencionada Junta y se creó la Dirección General de Aviación Civil, como dependencia de la misma Junta. Esta situación se mantuvo durante 14 años hasta que, en 1963, al crearse el Ministerio de Transportes éste absorbió las funciones de la Junta, pasando desde entonces la Dirección General de Aviación Civil a formar parte de las dependencias del nuevo Ministerio.

Las deficiencias que presentaban las instalaciones del aeropuerto de La Sabana, principalmente para la operación de las nuevas generaciones de aviones que servían las rutas internacionales, obligaron al Gobierno en 1949 a crear una comisión, mediante Decreto N°88 del 18 de abril de ese año, que se encargara de la ubicación y planificación de las mejoras requeridas. Los estudios determinaron que solo existían dos alternativas: o mejorar y ampliar las instalaciones

de La Sabana, o construir un nuevo aeropuerto en El Coco, al sur de la Ciudad de Alajuela. Esta última región había sido inicialmente reconocida, a mediados de 1945, por un experto en aeropuertos norteamericano y, posteriormente, por Decreto-Ley N°686 del 24 de agosto de 1949, fue declarada zona reservada para fines de utilidad y necesidad públicos. Después de revisar los estudios realizados por la citada comisión, el 9 de marzo de 1951, el técnico Phillip Hahn, entonces ingeniero jefe de la Administración Civil de Aeronáutica de los Estados Unidos, recomendó al Gobierno de Costa Rica "descartar totalmente la posibilidad de establecer mejoras en el aeropuerto de La Sabana", y en cambio "concentrar todos sus esfuerzos para construir un aeropuerto en El Coco, que sea capaz de manejar y llenar las necesidades tanto inmediatas como de un futuro lejano".

Fue así como, el 27 de julio de 1952, al final de la Administración Ulate, se empezó a construir el Aeropuerto Internacional El Coco, con fondos del Presupuesto Nacional y con la participación de ingenieros nacionales, la mayoría de ellos egresados de la entonces recientemente abierta Escuela de Ingeniería. Los trabajos se pusieron al cuidado del Ministerio de Obras Públicas, por medio de un Departamento de Aeropuertos que se organizó con ese propósito, y dentro del cual fue necesario crear un laboratorio de ensayo de materiales en colaboración con la Universidad de Costa Rica, el primero que se estableció en el país, y el cual dio origen al actual Departamento de Laboratorio de Materiales del MOPT.

Un año después de iniciados los trabajos del nuevo aeropuerto, el 28 de junio de 1953, sobre la pista apenas nivelada, aterrizó el primer avión, un DC-3 de LACSA, en vuelo de prueba. Aunque ese aeropuerto comenzó a utilizarse provisionalmente desde julio de 1955, con aviones DC-6, DC-4 y Convair CV-340, no fue sino hasta el 2 de marzo de 1958 en que el Presidente Figueres inauguró oficialmente las instalaciones de la moderna terminal aérea de El Coco, al concluirse totalmente su pista asfaltada (de 2000 por 46 metros), plataformas de estacionamiento, edificio terminal, vías de acceso y demás obras complementarias.

En sus vuelos locales, LACSA sirvió a los siguientes Aeropuertos en la década de 1950: Puntarenas, Nicoya, Santa Cruz, Liberia, Cañas, Tempisque, Sardinal, Filadelfia, Palmar, Golfito, Parrita, La Cuesta, Los Chiles, Upala, Limón y Guápiles. Posteriormente, a consecuencia de la disminución de la demanda de vuelos por la creciente competencia del transporte automotor, fue suspendiendo sus operaciones en Puntarenas, Liberia, Tempisque, Sardinal, Filadelfia, La Cuesta, Guápiles y otros aeropuertos.

También, desde comienzos de esa misma década, se fueron estableciendo varias empresas locales que operando con aviones pequeños, preferentemente del tipo Cessna y Piper, prestaban sus servicios a zonas alejadas del país que entonces carecían de otros medios de transporte. Entre esas compañías estaban EXACO (Expreso Aéreo Costarricense), que comenzó a servir el litoral del Atlántico en mayo de 1951; AVE (Aerovías del Valle), que inició sus operaciones en el Valle del General en diciembre de 1951; ALPA (Aerolíneas del Pacífico), que desde marzo de 1953 sirvió a poblaciones del Pacífico Sur; LAPA (Líneas aéreas del Pacífico), que empezó a servir el litoral del Pacífico en febrero de 1954; ANYAS (Aerovías Nicoyanas) que se fundó en agosto de 1959 para volar entre Puntarenas y varios lugares de la Península de Nicoya; ASCA (Aerovías San Carlos), que sirvió varios aeropuertos de las Llanuras de San Carlos desde enero de 1963; APSA (Aerovías Puntarenas, S.A.), que a partir de agosto de 1965 voló principalmente en la ruta San José-Puntarenas; ACASA (Aerovías Cariari, S.A.), que sirvió a la zona de Guápiles desde diciembre de 1968; y varias otras compañías que tuvieron una corta duración. Lógicamente, la operación de todas esas empresas hizo necesario el acondicionamiento, principalmente en las décadas de 1950 y 1960, de un gran número de campos de aterrizaje, distribuidos en todo el territorio nacional.

Como se refirió antes en el Capítulo 6, hacia mediados del Siglo XX el país contaba con muy pocos caminos, ya que los transitables en todo tiempo apenas llegaban a unos 1800 km. Por esa razón, para suministrar algún tipo de acceso a muchas localidades del país se hizo necesario acondicionar entonces numerosos campos de aterrizaje, los

cuales sirvieron para desarrollar muchas de esas comunidades alejadas, ya fuera con avionetas o con aviones Douglas DC-3, Curtiss C-46 y de otros tipos similares, que suplieron las carencias y deficiencias del transporte terrestre, cumpliendo así un papel colonizador. Pero a medida que la red de carreteras se fue ampliando y mejorando, principalmente a partir de la década de 1960, la participación del transporte aéreo local tuvo una definida tendencia a disminuir. Así, de unos pocos campos de aterrizaje habilitados antes de la década de 1940, el país llegó a contar con unos 125 aeropuertos en 1960, cifra que se duplicó diez años más tarde (la mayoría tenía superficie de lastre y zacate: sólo un 6% contaba con pavimento), aunque ya para entonces unos 40 de ellos estaban abandonados o clausurados. Sin embargo, a principios de la década de 1980 el número de aeropuertos habilitados era prácticamente el mismo que existía 20 años antes, pero de ellos únicamente un 20% ameritaban ser mejorados para integrar una eficiente red de aeropuertos locales.

Para el mantenimiento y la reconversión de aviones, los directores de la compañía TACA decidieron, en el año 1938, montar en La Sabana un gran taller de servicio, utilizando desde el principio en esa industria mano de obra nacional que resultó de insuperable calidad. Años más tarde, en 1949, la misma TACA decidió separar la línea aérea del taller de mantenimiento y fundó una corporación independiente, que se llamó Servicios Aerotécnicos Latino Americanos, S.A. (SALA), a la cual el Gobierno concedió las garantías de ley para el desarrollo de esa industria nueva. Esta última compañía realizó desde entonces trabajos cuya calidad fue internacionalmente reconocida al punto de que, a los dos años de fundada, obtuvo el certificado de aprobación, como taller de reparaciones, de la CAA (Administración Civil de Aeronáutica de Estados Unidos), siendo en esa época el único taller de América Latina que alcanzó tan difícil autorización. En 1957, SALA trasladó sus operaciones al nuevo aeropuerto El Coco y desde allí, con hangares e instalaciones más amplias, continuó sus servicios a la aviación hasta que, en el año de 1963, se produjo la quiebra de esa compañía. En su lugar, un grupo de sus antiguos empleados organizó

la Cooperativa de Servicios Aero-Industriales R.L. (COOPESA), la cual obtuvo la participación del Estado como accionista (aprobada por Ley N°3219 del 17 de octubre de 1963), adquirió los activos de SALA y continuó desde entonces desarrollando esa industria con eficiencia y gran aceptación. Años después, COOPESA amplió sus instalaciones y empezó a participar, también con mucho éxito, en otras actividades tales como el ensamble de automóviles, la refacción de vehículos y maquinaria y la fabricación de carrocerías para autobuses y microbuses.

Cuando la Pan American trasladó sus operaciones a El Coco, usaba en sus rutas aviones DC-6, DC-6B y tetramotores Constellation. Por esa época, en 1954, LACSA adquirió dos aviones Convair CV-340, los que sustituyó por Douglas DC-6B, en 1960 y 1963. La compañía TACA, a partir de octubre de 1958, puso en servicio aviones turbohélices Vickers Viscount. Otras compañías tales como SHASA (Servicio Aéreo de Honduras, S.A) y COPA (Compañía Panameña de Aviación, S.A.), con aviones Convair CV-440, Metropolitan y Avro 748, inauguraron el 12 de febrero de 1967 vuelos regulares desde El Coco a Honduras, Guatemala, Panamá y New Orleans.

Mientras tanto, el país no puede dejar de sentir los efectos del acelerado progreso que continúa teniendo la industria aeronáutica comercial, durante las décadas de 1960 y 1970. Así por ejemplo el 4 de marzo de 1962, la Pan American comienza a operar regularmente en El Coco con los poderosos aviones turborreactores (jets) Douglas DC-8. Poco después, la compañía TACA pone en servicio sus nuevos aviones Jet BAC 1-11, el primero de los cuales arriba al mismo aeropuerto el 28 de diciembre de 1966, y el segundo comienza a volar tres meses más tarde. El 12 de octubre de 1976, llega al Santamaría el primer avión de fuselaje ancho, un Boeing 747 de la compañía Pan American y, cinco meses después, llega a ese aeropuerto otra aeronave de fuselaje ancho, un Douglas DC-10 de la compañía VIASA.

Por su parte, la Compañía Aérea de Bandera Nacional, LACSA, no podía sustraerse a la nueva era de la propulsión a chorro. En efecto

el 16 de abril de 1967 comenzó a servir en sus rutas internacionales con un Jet BAC 1-11 (Serie 400 de 74 asientos). En 1969 adquirió su segundo avión de este mismo tipo; en junio de 1971, el tercero, pero de la Serie 500 de 99 asientos; y en 1972 otros dos, también de la Serie 500. Años más tarde, el incremento en el transporte de pasajeros internacionales, y la necesidad de ampliar aún más sus rutas, obligan a LACSA a sustituir sus BAC 1-11 por reactores Boeing 727-200 (de 155 asientos). La primera de estas aeronaves fue puesta en servicio el 16 de noviembre de 1979 y, seis meses después, la segunda.

En 1968, al reformarse la Ley de Creación del Ministerio de Transportes, se constituyó nuevamente una Junta de Aviación Civil (por Ley N°4240 del 8 de noviembre). Años después, al dictarse la segunda Ley General de Aviación Civil (N°5150 del 14 de marzo de 1973), se sustituyó esa Junta por un Consejo Técnico de Aviación Civil dependiente, al igual que la Dirección General del ramo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. A este Consejo se le autorizó para percibir directamente los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos aplicables a los servicios o instalaciones aeroportuarias.

Al construirse el Aeropuerto El Coco, siguieron operando en el campo de La Sabana las avionetas. Sin embargo, el destino de este último aeropuerto queda definitivamente sellado al emitirse, en 1966, la Ley Orgánica de la Dirección General de Educación Física y Deportes (N°3656 del 6 de enero), la cual dispuso que se cediera ese llano exclusivamente para fines deportivos. Esto obligó al Gobierno del Presidente Trejos a buscar un nuevo campo para acomodar la aviación liviana, escogiéndose finalmente para ese propósito, en 1967, un terreno propiedad entonces de la Junta de Protección Social de San José, situado al norte de Pavas. Dos años más tarde se inició la construcción del aeropuerto en este último lugar, con recursos propios del Gobierno y, pocos meses después, con la pista aún sin terminar, se iniciaron allí las operaciones aéreas. Así fue posible desalojar permanentemente de La Sabana los servicios de avionetas, lo que ocurrió en 1974, para dar paso al actual Parque Metropolitano, construido en ese lugar durante la Administración Oduber. Las instalaciones de

Pavas, totalmente terminadas, fueron inauguradas oficialmente el 21 de diciembre de 1975, con el nombre de Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, el cual desde entonces sirve a la aviación general y puede acomodar aviones monomotores y bimotores livianos.

La continua expansión de la red vial y del transporte automotor a que se hizo referencia antes, en el Capítulo 6, unida a las altas tarifas de los pasajes aéreos provocadas, principalmente, por la constante elevación de los precios de los combustibles derivados del petróleo, pusieron en difícil situación a las empresas encargadas del transporte aéreo local. El paulatino deterioro de ese medio de transporte hizo que las líneas aéreas, al perder interés, abandonaran muchas de las rutas en el territorio nacional, lo que incluso llegó a causar la desaparición de la mayoría de las empresas que prestaban esos servicios. Ese proceso de deterioro culminó, a fines de 1978, con la quiebra de la compañía AVE/Cariari, una de las dos empresas principales que entonces prestaban servicios. La otra compañía, LACSA, así como las líneas de itinerario regular de menor importancia, también experimentaban serias dificultades. Para ayudar a resolver este problema, la Dirección General de Planificación del MOPT, con el asesoramiento de los consultores norteamericanos de SYSTAN International Inc., recomendó concentrar la mayoría de las rutas aéreas locales en una sola entidad administrativa, así como mejorar unos 25 campos de aterrizaje que integrarían la red de aeropuertos locales principales. Con base en esa recomendación se constituyó Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSA), empresa subsidiaria de LACSA que se hizo cargo del servicio aéreo local de itinerario, a partir del 8 de setiembre de 1979, utilizando aviones Aviocar C-212, los que poco tiempo después reemplazó por Douglas DC-3, a partir de 1983.

En 1952, mientras se iniciaban los trabajos de construcción del Aeropuerto El Coco, en algunos de los países industrializados se desarrollaban los primeros experimentos para producir un nuevo tipo de avión comercial: el reactor (o jet). Pocos años después, en 1958, cuando se inauguraron las nuevas instalaciones de El Coco, ya la Pan

American realizaba su primer vuelo comercial, el 26 de octubre, con un jet (el Boeing 707 "Clipper America") entre Nueva York y París. Más adelante, este tipo de avión se introdujo, en forma sorprendentemente rápida, en las rutas aéreas de todo el mundo, principalmente durante la década de 1960.

En Costa Rica, la llegada de los reactores creó la necesidad de mejorar y ampliar las instalaciones de la terminal aérea de El Coco. Los estudios realizados entonces confirmaron que, para la operación segura de esas aeronaves, se requería extender la pista (a 3000 metros) construir una calle de rodaje, ampliar la plataforma de estacionamiento, remodelar el edificio terminal, instalar nuevas ayudas a la navegación aérea y hacer otras mejoras más. Fue así como en 1971, año en que a este aeropuerto se le da el nombre de Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (Acuerdo N°832 del 30 de agosto), con financiamiento otorgado por el Banco Centroamericano de Integración Económica, se emprenden esas obras de mejoramiento que culminan, el 15 de diciembre de 1976, con la inauguración por el Presidente Oduber de los sistemas de luces de aproximación, iluminación de la pista ampliada y su calle de rodaje, indicador de pendiente de aproximación, radioforo omnidireccional de muy alta frecuencia y su equipo medidor de distancia.

En los años siguientes se llevaron a cabo trabajos de remodelación del edificio terminal, construcción de salas de abordaje e instalación de seis puentes telescópicos de abordaje, edificio para llegadas internacionales y algunas otras obras financiadas con recursos locales. También en este mismo período se instalaron, en el Juan Santamaría, un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) y un radar de vigilancia. Este último sofisticado equipo, donado por la Agencia Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA), fue inaugurado oficialmente el 7 de julio de 1983, precisamente treinta años después de que, como se mencionó antes, aterrizara sobre la pista en construcción en El Coco, el primer avión: un DC-3 de LACSA.

Mientras se llevaban a cabo las obras de mejoramiento de la principal terminal aérea del país, surgieron dudas sobre si ese

aeropuerto podría seguir funcionando, por lo menos, durante las siguientes dos décadas. Para aclarar esa situación, en el año que comenzó en octubre de 1976, la Dirección General de Planificación del MOPT, con el asesoramiento de la consultora norteamericana R. Dixon Speas Ass., y el financiamiento del Banco Centroamericano de Integración Económica, condujo el llamado Estudio del Desarrollo del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Así se pudo comprobar la factibilidad y conveniencia de continuar desarrollando este aeropuerto en su ubicación original, preparándose además un plan maestro para cubrir las necesidades de la aviación pronosticadas hasta fines de la década de 1990. Posteriormente, en 1981, ese estudio fue revisado y actualizado, por la misma consultora y la Dirección General de Aviación Civil, para tomar en cuenta la reducción en la demanda de pasajeros y otros factores, originados en la crisis económica que comenzó a finales de la década de 1970.

Durante el primer semestre de 1976, en la misma forma en que meses después se llevó a cabo el mencionado estudio del Juan Santamaría, se analizó el desarrollo de una terminal aérea que sirviera a los proyectos turísticos propuestos en el Golfo de Papagayo y otros lugares de Guanacaste, así como aeropuerto internacional alternativo. Para ese propósito se confirmó la adecuabilidad del sitio del aeropuerto de Llano Grande de Liberia, que se había comenzado a construir dos años atrás, para satisfacer las demandas del transporte aéreo de las siguientes dos o más décadas. Asimismo se preparó un plan maestro para el desarrollo de esta terminal, conocida desde 1980 como Aeropuerto Internacional Tomás Guardia.

En 1981, la Dirección General de Aviación Civil, y la mencionada consultora, prepararon también un plan maestro para el Aeropuerto de Limón, cuya pista había sido acondicionada desde treinta años antes para vuelos locales llegando a movilizar, cuando no existía carretera al Atlántico, hasta 500 pasajeros diarios. Además este aeropuerto era uno de los cuatro que hasta entonces había designado el Gobierno como internacionales, y el cual ya venía sirviendo como alternativo al Aeropuerto Juan Santamaría.