

Reseña histórica

Reseña Histórica de la Aviación Civil y el Transporte Aéreo en la República Dominicana

Desde el momento mismo en que los hermanos Wright realizan su histórica proeza el 17 de diciembre del 1903, el interés por la aviación empieza a cautivar la imaginación y el deseo de aventura de muchos dominicanos, existiendo ya para 1909, serios proyectos para la construcción de una aeronave en la ciudad de La Vega como lo reseñan las crónicas de la época.

El primero de nuestros dominicanos en mostrar interés en el desarrollo pleno de la aviación en nuestro país, en el año 1911, fue el Señor Zoilo Hermógenes García, oriundo de la ciudad de La Vega. Este ilustre dominicano, sin ser un ingeniero experimentado, diseñó en el año 1911 un modelo de aeroplano de forma carentilínea, patentizó su modelo y luego ingresó a una escuela de aviación en Norteamérica donde se graduó de Piloto Aviador.

Es en los alrededores de la ciudad de San Pedro de Macorís, ubicada en el sureste del país a 70 Km de Santo Domingo, donde se construye la primera pista de aterrizaje y donde opera por primera vez una aerolínea panamericana. Además, para esa época amarizan en la Ría del Río Higuamo, los primeros Hidroaviones y las primeras aeronaves anfibas que surcan los cielos dominicanos; desde allí partieron los cuatro aviones que el sábado 10 de abril de 1919, después de maravillarse con sus acrobacias a los habitantes de la capital, aterrizaron en la Sabana La Encarnación, en el Km. 6 y 7 de la entonces carretera Duarte de Santo Domingo, donde funcionaba un campo de tiro, el cual fue habilitado para tal fin.

El 6 de febrero de 1928, en su recorrido por Centroamérica y el Caribe, Charles Lindbergh llega a Santo Domingo en su "Espíritu de San Luis", llevando desde Cuba correo aéreo para la West Indian Aerial Express (única vez que su famosa aeronave fue usada con propósito comercial), aterrizando en el campo del Km.8 de la Carretera Duarte, en medio de los aplausos de más de 20 mil personas. Lindbergh fue recibido con honores oficiales, se le proclamó como hijo benemérito y se bautizó como Aeródromo Lindbergh el lugar donde aterrizó su aeronave. En ese mismo año, el gobierno dominicano promulga la Ley No.904, mediante la cual se autoriza la erogación de 125 mil dólares para la creación de una Escuela de Aviación.

El Espíritu de San Luis en Santo Domingo. 1928

Dos años después, en 1930, el gobierno dominicano da los primeros pasos para la organización del Arma de Aviación, enviando un grupo de oficiales y alistados a formarse como pilotos aviadores y mecánicos de aviación a la Escuela de Aviación Columbia de La Habana, Cuba. Esta Delegación estuvo compuesta por el capitán Aníbal Vallejo Sosa, primer teniente Frank A. Feliz Miranda y los rasos Gregorio Peguero, Ernesto Tejeda Matos y Andrés Rodríguez, E.N., quienes obtuvieron sus diplomas de graduación en 1931.

A principios del año 1932 se crea, mediante Decreto No.297, el Arma de Aviación, adscrita al Ejército Nacional, y se destina al Aeródromo Lindbergh el primer Destacamento de Aviación (dos aviones Bellanca, llegados al país el 20 de febrero de 1932) con 31 hombres a cargo de los dos primeros pilotos militares dominicanos, el Cap. Aníbal Vallejo y el 1er Teniente Frank Feliz Miranda.

Primeras Aerolíneas

Una de las ciudades pioneras en el desarrollo de la aviación civil dominicana fue Barahona, ubicada unos 120 km al suroeste de Santo Domingo, donde un grupo de empresarios organiza la primera línea aérea dominicana con el nombre de West Indian Aerial Express - WIAX-.

Los pilotos, el puertorriqueño Rafael Colorado, el norteamericano Basil Rowe, y el mecánico Antonio Seijo, llegaron a nuestro país tripulando una aeronave de tipo "WACO", dispuestos a estructurar una línea de vuelos desde Santo Domingo hasta Santiago de los Caballeros, aprovechando la realización de una feria de exposición. Realizadas todas las diligencias, las autoridades de nuestro país autorizaron la iniciativa y la línea comenzó a funcionar. Además, se realizaban vuelos alrededor de la ciudad para los aficionados de la aviación, por la suma de RD\$5.00 (cinco pesos), por lo cual probablemente tuvo poco éxito este servicio en particular.

Esta aerolínea inicia sus operaciones domésticas a principios del año 1927 con dos biplanos tipo WACO. En julio de ese mismo año realiza vuelos experimentales a Port-Au-Prince, Haití, regresando al día siguiente a Santo Domingo. El 1ro de diciembre de 1927, WIAX, equipada con un Keystone Pathfinder denominado Santa María, inicia vuelos regulares a San Juan, Puerto Rico dos veces por semana y a Port-Au-Price una vez a la semana, siendo esta la primera línea aérea que realiza vuelos de itinerario en el área del Caribe.

El 1ro de julio de 1944, con un capital de RD\$100,000.00 surge Dominicana de Aviación, la cual inicia sus operaciones el 4 de julio de ese mismo año con 3 aviones Ford Trimotor, adquiridos en compra a Cubana de Aviación. Posteriormente, en 1951, Dominicana de Aviación inicia vuelos internacionales en la ruta San Juan, Puerto Rico, y luego Curazao, Caracas, Miami, con aviones DC-3, CW-46, DC-4 y DC-6. Con la adquisición de aviones jets, más rápidos y de mayor alcance (DC-9, B-727, B-707, B-747) en las décadas

posteriores, sus vuelos se extienden a Estados Unidos y Europa. Hasta su cese de operación, en la década de los noventa, fue la línea aérea bandera nacional y el principal operador aéreo de capital dominicano.

En los años sesenta surge la Compañía Aerovías Quisqueyanas, la cual sirvió principalmente los destinos de Curazao y Aruba, San Juan de Puerto Rico y Puerto Príncipe; de igual manera surgieron las primeras aerolíneas nacionales para transporte de carga, como lo fueron entre otras, Aeromar, Domaire, Argo. S.A, AMSA, Aerochago, S. A, y Alas del Caribe.

El Vuelo Panamericano

El 12 de noviembre de 1937 se inicia el “Vuelo Panamericano”, despegando desde el aeródromo de Miraflores en República Dominicana, en el cual participan tres aviones cubanos modelo Stinson Reliant SR-9D, denominados con los nombres de las carabelas de Cristóbal Colón, La Santa María, La Pinta y La Niña. Estas aeronaves pertenecían a la Sociedad Columbista Panamericana, al Ejército Constitucionalista de Cuba y a la Marina Constitucional Cubana. A sus mandos estaban el Teniente Piloto Antonio Menéndez Peláez (La Santa María), quien además era el navegante de la escuadrilla; el Teniente Piloto Alfredo Jiménez Alum (La Pinta); y el Teniente Piloto Feliciano Reisch Amat (La Niña).

Por República Dominicana participó un Curtis-Wright 19R bautizado Colón, al mando del Mayor Frank Félix Miranda, uno de los dos primeros pilotos dominicanos que se graduaron en Cuba en 1931.

Este recorrido aéreo por los cielos americanos, fue consecuencia de la Quinta Conferencia Internacional Americana, celebrada en Santiago de Chile entre el 25 de marzo y el 13 de mayo de 1923, a la que asistieron 18 Estados, y donde los Estados asistentes aprobaron por unanimidad, una Resolución mediante la cual se recomendó a los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, honrar la memoria del Gran Almirante Don Cristóbal Colón con la construcción de un Faro Monumental en su honor, monumento que había de ser levantado en la ciudad de Santo Domingo con la cooperación de los gobiernos del Continente Americano.

Este vuelo, patrocinado por Cuba y República Dominicana con el objetivo de promover el proyecto de construcción del Faro, tuvo un desenlace fatal en Cali, Colombia, con el accidente de las tres aeronaves cubanas, regresando solamente el Colón. Esta aeronave se encuentra en la actualidad en exhibición estática en la Base Aérea de San Isidro, en la República Dominicana.

El 10 de noviembre de 1969, es promulgada la Ley No.505 que modifica la No.1915 del año 1949. Mediante esa Ley, se establecía que el Poder Ejecutivo sería asesorado por un organismo que se denominaría Junta de Aeronáutica Civil, el cual tendría a su cargo la política superior de la aviación civil en el país. Esta Ley dispuso además, que la Dirección General de Aviación Civil, órgano técnico especializado, se denominaría Dirección General de Aeronáutica Civil, y que esa institución estuviera supeditada al Poder Ejecutivo.

El 28 de diciembre de 2006, con la finalidad de establecer un marco jurídico más acorde con la aviación moderna, se publica la Ley No.491-06 de Aviación Civil, que actualmente regula la aviación civil en la República Dominicana.

A partir del año 2006, la República Dominicana ha logrado tangibles e importantes avances en términos de lo que es la aviación civil, como lo son:

- a) La Presidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), durante el bienio 2010-2012.
- b) Alcanzar nuevamente un puesto como Miembro del Consejo de la OACI, en el año 2013.

En el año 2013, en aras de estimular la llegada de turistas y facilitar la inversión extranjera, se promulgó la Ley No.67-13, la cual modifica la Ley No.491-06, exhibiendo mayor apego con los objetivos del Estado dominicano.

Consecuentemente en el año 2014, mediante el Decreto No.232-14, queda establecido el Reglamento para la Expedición de las Licencias de Consignatarios de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos No Regulares o Chárters y la Expedición del Certificado de Agente de Asistencia en Tierra.

Como iniciativa institucional, la JAC a finales del año 2015, puso en vigencia la versión 5.0 del Manual de Requisitos JAC-001, el cual recoge en un solo documento los requerimientos para la prestación de los servicios que ofrece la Junta de Aviación Civil. Información sobre los requisitos para dichos servicios, puede visualizarse en el siguiente link:

[www.jac.gob.do/moduloDocumentos/docs/Manual%20de%20Requisitos%20\(JAC001\)%20Versi%C3%B3n%205.pdf](http://www.jac.gob.do/moduloDocumentos/docs/Manual%20de%20Requisitos%20(JAC001)%20Versi%C3%B3n%205.pdf)