

Entre el asombro y el escepticismo.

Inicios de la aviación en Costa Rica

Alonso Rodríguez Chaves¹

Resumen: *La aviación en Costa Rica aparece una vez pasada la primera década del siglo XX. La misma ocurre dentro de un marco “circense” y de festejo popular, en que intrépidos y osados hombres se dispusieron a entretener a la gente con arriesgadas acrobacias en el aire. A la luz de estas primicias, el escrito invita al lector a volar su imaginación y viajar por este particular comienzo, que dio paso seguido, al avión como medio de transporte. Dentro de esa lógica, el análisis histórico incluye el aporte trascendental al desarrollo socio-económico que desempeñó la aviación a lejanos poblados, que para entonces, se comenzaban a fundar.*

Palabras clave: *Aviación, circo, transporte, aeropuerto, aerolínea, correo.*

Abstract: *Aviation in Costa Rica appears once the first decade of the twentieth century. It occurs within a "circus" and popular celebration, in which intrepid and daring men set to entertain people with risky stunts in the air. In light of these firsts, the writing invites the reader to your imagination and travel around this issue beginning, which led followed the plane as transportation. Within this logic, historical analysis includes crucial contribution to socio-economic development played aviation distant villages, by then, were beginning to form.*

Keywords: *Aviation, circus, transportation, airport, airline, correspondence*

¹ Mag. Alonso Rodríguez Chaves, Director Cátedra de Historia, Universidad Estatal a Distancia de Costa Rica (UNED). Mail: arodriguez@uned.ac.cr.

ESPECTÁCULOS EN EL CIELO

Desde que el género humano existe, uno de los sueños y retos más grandes que se propuso, fue imitar el vuelo de las aves; que se desplazaban de manera libre y placentera por la inmensidad de los cielos. Así luego de un sinnúmero de malogrados intentos, lo que por mucho tiempo fue visto como imposible y hasta demencial, se cristalizó con el advenimiento de lo que se llamó aviación. Con ello, el ser humano no solo pudo volar sino también confirmar de lo que su inteligencia era capaz de hacer y alcanzar.

En primeros años del siglo XX, la aviación ya impactaba la vida cotidiana de países desarrollados, igual se comenzaba a difundir y propagar por todas las naciones del planeta. Costa Rica no fue la excepción, sin embargo, la llegada e inicios fue muy diferente. Particularmente, las primeras muestras de la actividad parecieron shows circenses amenizados por intrépidos hombres; los cuales ganaron honor y gloria por protagonizar atrevidas y temerarias acrobacias aéreas. (Eco, 10 de febrero de 1991: 22)

Los antecedentes de esta aventura se remontan a 1911, cuando el productor salvadoreño José Fuentes promueve el vuelo acrobático de un aeroplano en las inmediaciones del Llano de Mata Redonda. Por lo novedoso y extraordinario que pareció el espectáculo, se planteó la idea de presentarlo como la máxima atracción de las tradicionales fiestas de fin y principio de año de la ciudad de San José.

Pese a todos los esfuerzos, Fuentes no pudo solventar los \$1000 que valía en su totalidad la actividad. Por ende, organizó varias campañas, entre ellas una recolecta popular y solicitud de cooperación a dueños de importantes casas comerciales de la ciudad de San José; asimismo del Gobierno de la República, Municipalidad y la misma Comisión de Fiestas de San José. (Jiménez:10)

El llamado fue atendido con sumo interés y gracias al esfuerzo y colaboración de las partes involucradas, Fuentes pudo finiquitar la negociación, para traer y producir el espectáculo del afamado aviador del circuito Moussant, Jesse Sligman. De este modo, el aeroplano “Blériot” construido en Estados Unidos con motor de 7 cilindros, hélice de madera y capaz de desarrollar en máxima seguridad, una fuerza de 50 caballos, se logró traer desarmado hasta San José.

El ansiado espectáculo se programó y alistó para el 29 de diciembre de 1911, sin embargo, el piloto Sligman encontró una serie de inconvenientes mecánicos antes de despegar. Ante la demora, zozobra e incertidumbre mostrada, la multitud impaciente comenzó a chiflar y protestar. A Sligman no quedó más que levantar vuelo, vaticinando caída segura en el polvoriento Llano.

La frustración y decepción de los vecinos josefinos de ver cumplida aquella titánica aventura, no se hizo esperar, por ende, forzaron a los organizadores a reprogramar un segundo intento para el 1 de enero de 1912. Esta vez, la suerte del “Blériot” tripulado por Sligman fue otra y tuvo la gran posibilidad de lucirse y demostrar de lo que era capaz. Así desafió con soltura la inmensidad del espacio aéreo josefino ante la mirada atónita de miles de costarricenses, que llegaron a presenciar aquel memorable acontecimiento desde varias partes del país. (Vargas, 1992:12).

Para el aviador Carrillo (1998), con lo acaecido, Costa Rica se convirtió en el primer país de Centroamérica que palpara, admirara y viera un avión surcar el inmenso cielo. El magno hecho, acaparó la atención de los periódicos de la época, que se refirieron con gran tino, a la emoción y algarabía que causó a los habitantes de la tranquila y modesta ciudad de San José. En particular, recontaron lo vivido, como la noticia del siglo y a Sligman como un héroe indiscutible. (Carrillo, 1998)

Por lo llamativo y lucrativo que fue resultando este tipo de espectáculos, algunos empresarios se empeñaron en producirlos con cierta frecuencia. Así los pobladores capitalinos se fueron acostumbrando a disfrutar de las impresionantes exhibiciones que presentaron expertos pilotos “suicidas” provenientes del exterior.

En ese entramado, el 12 de octubre de 1912, los josefinos se prestaron a vivir otra sensacional experiencia. Esta vez, el estadounidense Robert Masterson propuso elevarse en un globo aerostático para realizar una campaña publicitaria. Para ello consiguió convencer a un grupo de comerciantes de la ciudad de San José, para que patrocinaran los gastos que esta hazaña incurriría. (La República, 16 de diciembre de 1984: 15).

Todo listo y ante una muchedumbre completamente aturdida por la emoción, que corría sin control por todo la extensa planicie del Llano de Mata Redonda, el Globo logró ascender unos 300 metros. Desde la altura, Masterson y grupo de colaboradores comenzaron a lanzar cientos de volantes, que publicitaban negocios comerciales, servicios y productos de los patrocinadores de la actividad. Las hojas sueltas esparcidas por el viento anunciaron desde la venta de prótesis dentales con incrustaciones de oro, hasta el servicio de agoreros y curanderos que prometían remediar todo tipo de mal. (Carrillo, 1998)

Para sorpresa de la multitud, el preciado espectáculo terminó con el lanzamiento de Masterson en paracaídas, logrando captar la expectación y el pasmo del tumulto de personas que se encontraban amontonadas en aquel inmenso llano. Más aún, el aspaviento se incrementó, cuando el paracaídas tardó en abrir.

Posterior a este espectáculo, continuó la seguidilla de actividades y visitas de otros intrépidos aviadores, que realizaron similares propuestas. Entre ellas destaca la del francés Marius Tercé; la cual fue patrocinada y contratada directamente, por la

Comisión de Fiestas de San José. La llegada del connotado aviador produjo gran revuelo y aglomeración de miles de personas, que asistieron para ver aquella peligrosa proeza en el Llano de Mata Redonda en diciembre de 1925.

Esta vez, la actividad se vio frustrada, pues apenas a unos cuantos metros de lograr su cometido, el aparato se desplomó de manera estrepitosa. La gente huyó despavorida para evitar ser golpeada o herida por las piezas que se desprendían desde las alturas. Las consecuencias fueron nefastas para Tercé, quién vio dañado su “avión”. No obstante, por medio de la contribución pública se logró reparar y reconstruir por completo la aeronave. Por la solidaridad y cariño mostrado por los costarricenses, el intrépido piloto le confirió a la aeronave reconstruida el nombre de “Costa Rica”. (Carrillo,1998)



Fotografía N° 1: Actividad acrobática realizada en el Llano de Mata Redonda en 1922. En la parte inferior izquierda se percibe un rótulo que advierte al público del peligro de estar en el lugar. Fuente: Archivo Museo Arte Costarricense

Además de estos lanzados hombres, hacia finales de la década de los años veinte, se tuvo la visita de una cantidad importante de reconocidos pilotos latinoamericanos, pero su paso por tierras costarricenses no fue igual que sus antecesores y en algunos casos fue hasta desapercibida. En general, no causaron la

misma novedad y asombro que los primeros, porque ya muchas de las propuestas eran repetidas.

Para Jiménez (1998), todos los aeronautas que habían surcado los cielos josefinos a la fecha, habían sido extranjeros. Mas la idea de convertirse en piloto venía bullando en la cabeza de Tobías Bolaños, joven nativo de la provincia de Heredia quien cautivado e influenciado en la carrera del piloto francés, Mauricio Tercé; decidió marcharse a estudiar aeronáutica a Francia en 1914. (23)

Así mientras aprendía y preparaba como aviador, se empeñó en hacer múltiples gestiones para que Costa Rica lograra contar con su primer avión. Sueño que hizo realidad a fines de la década del 20, gracias a su perseverancia y regalo que logró obtener del Gobierno de México al de Costa Rica. (Jiménez: 23)

En justicia, Tobías Bolaños fue asignado para que volara el avión, el cual fue bautizado con el nombre del héroe nacional “Juan Santamaría”. De esta manera, el 19 de diciembre de 1929, se convirtió en el primer costarricense que tuvo el honor de volar un avión en su propio país. (Carrillo, 1998)

Según el periódico *El Domingueño* (febrero 1995), en una hazaña considerada como espectacular, Bolaños mantuvo en el aire la aeronave cerca de una hora y, tras una serie de atrevidas acrobacias y dificultades “aterizó” en las inmediaciones de la finca de café del Dr. Giustiniani, ubicada al noreste de Llano de Mata Redonda. A manera jocosa, muchos llamaron aquel aterrizaje forzoso, como el “aguabizaje” de Bolaños; ello haciendo alusión a la gran cantidad de árboles de guaba que habían en aquel predio. (9).

ENTRE PASTIZALES Y AEROPUERTOS

Al final de la década de los veintes, la Pan American Airways se convirtió en la transnacional más importante de la aviación comercial del planeta; condición que garantizó e hizo posible la expansión continental del capital monopólico de los Estados Unidos de Norteamérica. (Masali, 1998:21)

En el marco de esa expansión, autoridades de la aerolínea enviaron al connotado piloto Charles Lindbergh a un viaje de exploración a Costa Rica en 1929; ello con la intención de establecer campos de aterrizaje posibles y seguros para sus aeroplanos. (Jiménez: 25)

Resultado de la prospección, Lindbergh descartó en su informe al Llano de Mata Redonda como campo de aterrizaje, ya que según, no ofrecía mínimos de seguridad para el despegue y aterrizaje de las aeronaves de la empresa. A su criterio, el mayor problema que presentó la sabana fue que se trataba de un enorme espacio multiuso donde concurrían todas las actividades masivas de la ciudad de San José. Por su carácter público, el lugar se usaba en su mayoría para fines propios de pastoreo de animales, recreación y esparcimiento de las barreadas capitalinas y comunidades aledañas. (Núñez, 1974:20 & Mora, 1998:12)



Fotografía N° 2: Visitantes en el Lago del Llano de Mata Redonda en 1922. Fuente: Archivo Museo Arte Costarricense

El experto fue enfático de adquirir otro terreno y sugirió la compra de la finca “Las Loras” situada en la localidad de Chomes, Puntarenas. La finca era un espacio amplio, retirado y no presentaba los problemas de Mata Redonda, razón por la cual, se dio apertura en este lugar al primer campo de aterrizaje fijo del país, que contó con varios ranchos pajizos improvisados como oficinas de migración, aduana, entre otras de un aeropuerto.

Con ello, el 25 de junio de 1929, Frank Witting, representante general de la Compañía Pan American Airways en San José, anunció en los principales periódicos de la capital, el inicio de los vuelos regulares de la empresa a diferentes destinos internacionales como Estados Unidos, Las Antillas, México, Centro y Sur América; situación que se concretó mediante contrato para transporte de correo el 27 de agosto. Paralelamente, inició vuelos comerciales a nivel local a San Isidro del General, Liberia, Buenos Aires y otros lugares con condiciones aptas para realizar aterrizajes. (Masali, 1998:24)

Si bien, “Las Loras” resultó un campo de aterrizaje bastante seguro y funcional para los aviadores de la multinacional, para los pasajeros fue lo contrario; en tanto, les pareció incómodo e ineficaz al tener que asumir costos extras de transbordos. Es decir, al estar ubicada la incipiente terminal aérea en la costa pacífica y relativamente lejos de la capital, el pasajero una vez que llegaba a ese lugar tenía que realizar varios transbordos; ya fuera en una pequeña aeronave sino en un bote que le conducía al puerto de Puntarenas y de ahí hacer conexión con la ruta del tren, que le llevaba principalmente a la ciudad de San José. (ANCR. Serie Gobernación: 2609)

En general, para los pasajeros esta situación fue tediosa y les demoraba mucho en llegar a su destino final, ya que lo ganado de tiempo en el vuelo, lo perdían aguardando conexiones y realizando rutas extras en otros medios de transporte.

En vista de eso y que la aerolínea fue adquiriendo aeronaves más complejas, se iniciaron aterrizajes en otros campos como Llano de Mata Redonda y en Lindora, sitio ubicado al oeste de San José. Sin duda, esta situación puso en evidencia la urgente necesidad de un adecuado campo de aterrizaje en el país, lo que obligó al gobierno de León Cortés a elaborar un proyecto de construcción de un aeropuerto de categoría internacional. (Vargas, 1992:19)

El tema fue polémico, porque la construcción de la obra se quería realizar en el Llano de Mata Redonda. Los opositores al proyecto argumentaron dos razones concretas: el peligro que representaría los aterrizajes a los vecinos y visitantes del lugar; asimismo, el irrespeto a la voluntad del Padre Chapuí; extinto benefactor y propietario del Llano, quién había cedido en herencia el inmenso terreno para uso de pastoreo de animales y espacio de recreación para los sectores más pobres de la capital. (Museo de Arte Costarricense: 13)

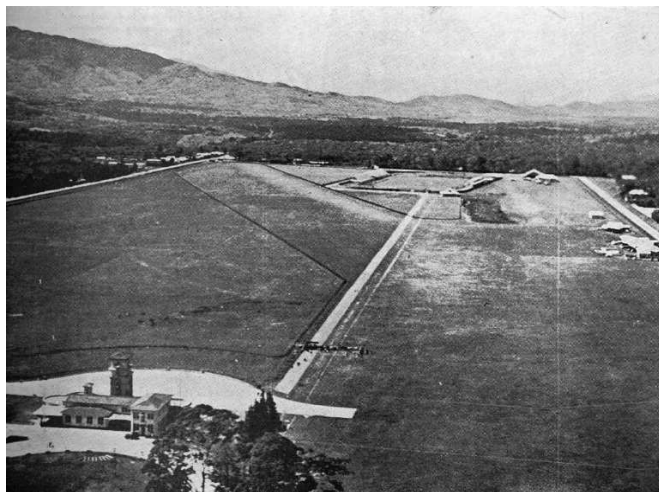


Fotografía N° 3: Vista del Llano de Mata Redonda en la que se aprecia el peligro que podía significar aterrizar en el lugar. Se aprecian serie de elementos que obstaculizaban la actividad de la aviación.

Fuente: Archivo Museo Arte Costarricense

A pesar de las presiones y advertencias emanadas por sectores opositores y de la Municipalidad de San José para que no se construyera la obra en el sitio, el Congreso y Senado luego de varios años de debate, aprobaron el proyecto del tan ansiado aeropuerto en 1937. Empero, se había declinado de todo aporte económico que brindaran empresas extranjeras para la construcción, se aceptó finalmente la suma de \$400.000 que aportó la Pan American. (ANCR - Serie Congreso: 954)

El campo de aterrizaje “La Sabana” quedó inaugurado el 7 de abril de 1940, configurándose el primer aeropuerto internacional que va unir directamente a San José con el resto del mundo. El costo aproximado de la obra fue de ¢1.741.577.20, la cual incluyó trabajos de nivelación, drenaje, construcción del edificio, calles aledañas, entre otros aspectos. (Vargas, 1992:15)



Fotografía N° 4: Vista del Aeropuerto La Sabana en otrora, Llano de Mata Redonda. En la misma se aprecia el edificio y demás partes que conforman la obra inaugurada en 1940. Fuente: Archivo Museo Arte Costarricense

Con el desproporcionado incremento del tráfico aéreo que se vivió en años siguientes, el aeropuerto internacional de La Sabana evidenció muy pronto, la urgente necesidad de construir una nueva terminal. De esta manera, en 1952, se inició la construcción de lo que se llamó aeropuerto El Coco, más luego Aeropuerto Internacional Juan Santa María; el cual fue oficialmente inaugurado en marzo de 1958

por José Figueres Ferrer, Presidente de la República. (Costa Rica y sus presidentes, 1998: 14)

Para esa época, el moderno aeropuerto presumía de su capacidad de acomodar y atender aeronaves D-C6 y Convair 340, consideradas como el referente del transporte aéreo de entonces. Otra particularidad fue que permitió despedir desde sus balcones, prácticamente hasta el pie del avión a los pasajeros; por lo que fue común verlos abarrotados de gente despidiendo a sus seres queridos. En 1975, un estudio publicado por el periódico *El Excelsior* (1975) reveló que por cada pasajero que salía del país, cerca de siete lo despedían; tales estadísticas se ilustran con los comentarios que un turista en aquel momento brinda de los balcones del “Santamaría” “Aquí le dicen adiós hasta a los aviones”. (*El Excelsior*, 2 de marzo de 1975: 10)

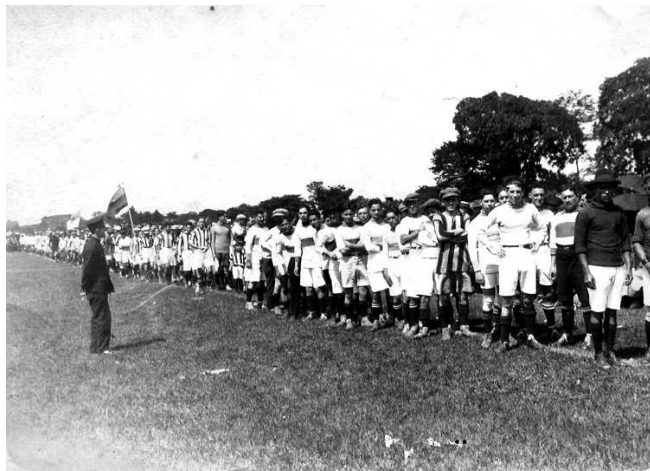
Vale indicar, que pese la apertura del Aeropuerto Internacional Juan Santa María, La Sabana continuó funcionando como centro de operaciones y soporte de aeronaves pequeñas. Así se mantuvo hasta los años setentas, cuando se retomó la lucha por recuperar el espacio para actividades deportivas y culturales; según voluntad del Padre Chapuí. Ello obligó a buscar un terreno cercano a la capital, donde se construyó otro que le sustituyó. Así en 1975, se inauguró el nuevo Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, ubicado en el popular caserío josefino conocido como Las Pavas, terminal aérea que va a recibir y atender solamente aeronaves de pequeñas dimensiones “ligeras”. (ANCR - Serie Gobernación: 12043)

Es preciso apuntar, que conforme la aviación se afianzó y la operación de rutas nacionales se fue habilitando e intensificando, se tuvo que improvisar decenas de campos de aterrizaje en pastizales y otros terrenos públicos de diferentes comunidades del país. (Mora, 1998:10)

ENTRE EL ASOMBRO Y EL ESCEPTICISMO

En los años treinta, la euforia por la aviación conllevó a la aparición y desaparición de varias empresas dedicadas a prestar este tipo de servicio. Para ello, las autoridades nacionales aprovecharon la presencia de William Shonfield, quién estaba de paso por el país, para que instruyera a jóvenes como pilotos y también acondicionara nuevos campos de aterrizaje. (*La República*, 19 de marzo de 1995: 12)

Si bien, la aviación despertó gran asombro, también mucho escepticismo. Razón había, porque cuando se emprendió la etapa comercial en primeros años de esa década, se desconocía mínimos detalles, información básica meteorológica e itinerarios. Por ende, los vuelos se realizaban a baja altura, a pura intuición, rutina y creatividad. Igual, los pilotos tenían que permanecer atentos de esquivar personas y animales que se atravesaban en los improvisados campos de aterrizaje. (Mora, 1998:12)



Fotografía N° 5: Inauguración de campeonato de Fútbol realizado en el Llano de Mata Redonda en 1932.
Fuente: Archivo Museo Arte Costarricense

Por lo anterior, volar constituyó una riesgosa experiencia, la cual generó gran cantidad de irregularidades y resultados trágicos. Así durante el Gobierno de Ricardo Jiménez Oreamuno, la actividad aeronáutica fue tema que obligó a las autoridades nacionales a tomar medidas urgentes. En particular, se dio énfasis a regular y ordenar

los itinerarios de vuelos, exámenes, licencias, entre otros aspectos que fluían a la libre y sin mínimos controles. (Mora, 1998:13)

Pese a todos los esfuerzos y medidas tomadas a nivel oficial, la desconfianza en el avión como medio de transporte persistió. En consecuencia, las empresas que ya prestaban este tipo de servicios tuvieron que implementar diversas estrategias para revertir el estereotipo que se había creado en el imaginario colectivo costarricense.

En el caso de la Pan American Airways ingenió vuelos de bajo costo entre San Isidro de Coronado y Santa Ana con duración de diez a quince minutos. La idea en el fondo era incentivar y promover el viaje en avión. (Carrillo, 1998)

A través de campañas publicitarias también se pretendió convencer a la gente de lo seguro que era volar. Román Macaya, quien fundó en 1933, el servicio de transporte aéreo para carga y pasajeros llamado Aerovías Nacionales; lideró con gran acierto una de ellas. El objetivo trazado por el joven piloto fue persuadir a los costarricenses de lo seguro y placentero que resultaba el viajar en avión. Para eso creó la frase que se hizo popular...“con dos motores no hay temores”. (Eco. 10 de febrero de 1991:14)

Cierto fue, que el recelo a volar no se pudo apartar del imaginario costarricense y por el contrario, los continuos siniestros aéreos lo atizaron más. Sirve de ejemplo, el accidente que acaeció en Parrita el 10 de julio de 1954, el cual fue muy comentado y aprovechado por algunos detractores de la aviación, para generar más duda e incertidumbre entre la población nacional.

Al respecto el periódico *La Nación* (10 de julio de 1954) publica que el Mayor Mario Facio, Director General de Aviación tuvo que salir a defender el medio de transporte con toda vehemencia. Adujo, que la aviación en Costa Rica era segura y que operaba con los mayores estándares de vida, por lo cual, no había porque temer ni hacer caso a voces retrogradadas, que buscaban entorpecer el desarrollo del país. (13)

PROGRESO QUE LLEGA VOLANDO

En los años 20, ocurren una serie de situaciones que permiten al costarricense ir entendiendo y asimilando de lo importante que era el avión como medio de transporte. (Dirección General de Aviación Civil, 1998:12)

El estereotipo se rompe con la llegada de diferentes aeronaves que vienen a trabajar para fines loables durante el periodo. Entre ellas destacan varias flotillas de hidroaviones y biplanos del ejército estadounidense asentado en la Zona del Canal que arribaron al país, para ayudar a comunidades que se habían visto afectadas por los estragos de los desbordamientos de los ríos. (La Nación. 10 de diciembre de 1982: 12; Núñez, 1974:9 & Mora, 1998:11)

Según Carrillo (1998), el avión fue vital para evacuar poblados enteros que corrían peligro. En particular, con la llegada de la estación lluviosa en la zona Atlántica, solían haber derrumbes que interrumpían el paso del ferrocarril por varios días, con graves consecuencias para la economía nacional. Muchas de esas comunidades completamente incomunicadas, aisladas y sin lugar para aterrizar, eran asistidas por aire. Los aviones dejaban caer desde la altura sacos con alimentos y hasta correspondencia. En ese contexto improvisado e inesperado, es como se produce el primer servicio de correo aéreo en Costa Rica el 5 de marzo de 1924.

Con la llegada de la década de los treinta, también llegó el tiempo para el gran despegue de la aviación en Costa Rica. El 29 de agosto de 1932, la Dirección General de Comunicaciones de Costa Rica selecciona a la Empresa Nacional de Transportes Aéreos (ENTA) para que transporte correspondencia y mercadería. El gobierno establece prerrogativas a la empresa por cinco años, así el pago de 6.500 colones mensuales por transporte de 180 kilogramos diarios de correspondencia y 7.000 colones por cada quinientos gramos adicionales. (Prensa Libre, 22 de marzo de 1994: 14)

En 1933, Román Macaya, aviador graduado en California fundó el servicio de transporte aéreo para carga y pasajeros Aerovías Nacionales. El Gobierno de Costa Rica realizó conversaciones para que la empresa se hiciera cargo del transporte del correo de lugares que esta atendía. (50 Aniversario de LACSA, 1996: 12) La empresa destaca en aquellos años, por mantener precios baratos para transporte aéreo de pasajeros:

Cuadro N° 1

Destinos	Precios
San Isidro del General y Ciudad Quesada	25 colones
Puntarenas y San Marcos de Tarrazú	15 colones
Puerto Limón	27 colones
San Ramón de Alajuela	10 colones
La carga	0.20 colones la libra

Fuente: *Eco*, 10 de febrero de 1991.

En este seguir, aparecen otras empresas a lo largo de esta prodigiosa década, que se van incorporando al quehacer de la aviación en Costa Rica. Bien ayudan a facilitar las labores existentes sino aquellas que eran imposibles de realizar con los medios de transporte tradicionales.

En general, la aviación se convierte en el transporte por antonomasia, que ayudó a colonizar y configurar nuevos poblados, debido al poco crecimiento de la red de caminos de penetración y largas distancias entre los centros de producción y consumo.

Particularmente, fue esencial en el desarrollo de nacientes poblaciones en el sur de Costa Rica; comunidades en la que se iniciaba la construcción de casas, beneficios de café, bodegas, iglesias, hospitales, escuelas, entre otras obras de infraestructura. Para ese caso, el servicio de carga local fue importante y se basó en el transporte de

mercancías. Por ello, el servicio se amplió y desde primeras horas de la mañana los aviones salían y regresaban antes del mediodía para volver a levantar vuelo por la tarde. (Carrillo, 1998)

Para Mora (1998), el avión pasó a formar parte del paisaje cultural de muchas zonas rurales. (12) Dentro de esa lógica, el tremendo ruido de los motores de los aviones que hacía cimbrar las casas por donde pasaban, anunciaban que estaba pronto a llegar. La gente de las comunidades rurales corría a esperar con gran alegría y expectativa las encomiendas y encargos de tiendas y almacenes que solían traer. Fue normal ver los aviones llegar a los campos de aterrizaje, cargados de toda clase de mercadería, maquinaria, herramientas, alimentos, materiales de construcción, granos, electrodomésticos y hasta libros y dinero que padres acostumbraban enviar a hijos y demás familiares. (*Prensa Libre*, 11 de setiembre de 1992:9)

De igual manera, contribuyó al traslado de enfermos graves y de habitantes de sitios retirados de la ciudad. Cabe mencionar, de jóvenes de escasos recursos económicos a los que se les ayudaba a obtener tiquetes baratos para ir a estudiar a la ciudad capital. (Flores, 1989:30)

Conforme la aviación se fue arraigando aumentó la demanda y tareas que podían realizarse con rapidez y costo razonable. Así se transportó cantidades de carga más voluminosas y diversas. Entre el listón destacan todo tipo de animales como chompipes, gallinas, caballos y ganado; carga para la cual se improvisaban encierros quitando los asientos del avión. (Carrillo, 1998)

En los años 50, el servicio de carga tuvo un crecimiento tan impresionante, que las compañías se vieron en la necesidad de comprar aviones con compartimientos especiales para ese fin. (Mora, 1998) Por consiguiente, el modelo de avión DOUGLAS

DC3 fue muy apeteído por las aerolíneas de aquel entonces. (Aniversario de LACSA, 1996:22)

El particular Líneas Aéreas de Costa Rica (LACSA), línea oficial para el transporte de la correspondencia de y para Costa Rica, la cual había iniciado operaciones en 1946 y había entrado de lleno a competir con otras extranjeras; se armó de una flotilla de este tipo de aeronaves, con la intención de abrir nuevos destinos y brindar un mejor servicio a los costarricenses. (Masali, 1998. 16)

A finales de esta década se da paso a los novedosos aviones CONVAIR CV-440, que disponían de una cabina con aire acondicionado y también permitía al piloto ascender por encima de las nubes, razón que la convirtió en una aeronave apeteída para volar. Sin lugar a duda, la automatización que les caracterizó revolucionaron la aviación costarricense, al extremo que algunos pilotos vieron el nuevo modelo como una amenaza laboral. (*La Nación*, 18 de junio de 1972: 23)

En 1967, la aviación mundial progresó cambiando los antiguos aviones de hélice por los modernos Jets que ofrecieron entre otras cosas mayor rapidez y confort para los pasajeros. Con la adquisición de estas aeronaves B.A.C 1-11, el país ingresó a la “era del reactor” o como mejor se conoce “a la era del jet”. El jet llegó a suplir las necesidades de la época, pero a la vez trajo un crecimiento grande en el número de pasajeros que las compañías transportaban.

CONCLUSIONES

En las primeras décadas del siglo XX, la aviación en Costa Rica fue considerada como un peligroso espectáculo practicado por atrevidos extranjeros, que solían amenizar y entretener actividades populares. Vistas como verdaderas hazañas de seres desequilibrados, constituyeron el origen a la postre, de lo que se llamará la aviación.

La aviación continuó relacionada y enmarcada como actividad de entretenimiento hasta primeros años de la década de los 20. Sin embargo, con el desarrollo y consolidación de la actividad, la misma fue vista y apreciada como un importante medio de transporte, el cual se aprovechó, para transportar el correo.

En ese entendido, como servicio de transporte de cartas y todo tipo de carga, se convierte en la causa que impulsa la actividad aérea, con el práctico aislamiento y lo inaccesible a ciertas comunidades del país. Así gracias a las facilidades que este brindó, se pudo llevar materiales de construcción, alimentos, animales, maquinaria y toda clase de encomiendas a apartadas regiones que para entonces se fundaban.

Por ende, las distintas clases de transporte y variadas funciones que desempeño la aviación dieron lugar a la llegada de muy diferentes tipos y modelos de aeronaves. Esto se reflejó en el proceso constante de adquisición de nuevos modelos de aviones, según el contexto económico, político y social en el que se fueron desarrollando las empresas.

Conforme la aviación se fue arraigando aumentó las tareas que podían realizarse con rapidez y costo razonable, esto se evidenció en el nacimiento de varias empresas nacionales. Además, la gran variedad de aviones que surcan nuestro cielo es cada día más especializado, ayudando a facilitar mucho las labores de la sociedad que antes les eran imposibles de realizar.

Si bien, el proceso expansionista de algunas multinacionales como la Pan American Airways permitió dar los primeros vuelos en Costa Rica, de igual manera, el servicio aéreo internacional estuvo monopolizado por las transnacionales, quedando el servicio local en manos de incipientes empresas nacionales que luego fueron absorbidas por las grandes aerolíneas.

El panorama, se mantuvo hasta la mitad de siglo pasado, cuando nace Línea Aérea Costarricense S.A. (LACSA) y la consolidación de la aviación nacional, surgiendo casi de manera simultánea, el aeropuerto internacional La Sabana y la inserción más tarde de la línea aérea en destinos internacionales.

Referencias Bibliográficas:

Aviación y turismo, servicio informativo aéreo centroamericano. (1994). San José, Costa Rica.

Costa Rica y sus presidentes. (1998). Publicaciones Los Olios. 4 edición.

Dirección General de Aviación Civil. (1998). *La Aviación*.

Flores, E. (1989). *Geografía de Costa Rica*. Editorial Universidad Estatal a Distancia.

Jiménez, C. *Historia de la aviación en Costa Rica*. San José, Costa Rica.

Masali, C. (1998). *Historia de Línea Aérea Costarricense SA. (LACSA)*.

Museo de Arte Costarricense. Ministerio de Cultura Juventud y Deportes de Costa Rica.

Núñez, O. (1974). *Historia de la Aviación en Costa Rica*.

Vargas, C. (1992). *Aeropuerto Internacional La Sabana*.

50 Aniversario de Línea Aérea Costarricense SA (LACSA). (1996). San José, Costa Rica.

Archivos históricos:

ANCR - Serie Congreso: 9548

ANCR - Serie Gobernación: 12043

ANCR - Serie Gobernación: 2609

AMACR - Serie Fotográfica Aeropuerto: 7

AMACR - Serie Fotográfica Aeropuerto: La Sabana 1960

AMACR - Serie Fotográfica Aeropuerto: La Sabana

AMACR - Serie Fotográfica Aeropuerto: 50s, 564

AMACR - Serie Fotográfica Aeropuerto: 50s, 563

AMACR - Serie Fotográfica La Sabana: 1920-1940. Jugadores de fútbol en La Sabana

AMACR - Serie Fotográfica La Sabana: 1930-1940. Fútbolistas en fila en La Sabana

AMACR - Serie Fotográfica La Sabana: La Sabana

AMACR - Serie Fotográfica La Sabana: 1922, Lago de La Sabana

AMACR - Serie Fotográfica La Sabana: 1924, Lago de La Sabana

Entrevistas:

Carrillo, T. (Noviembre de 1998). Entrevista realizada al Primer piloto de Línea Aérea Costarricense SA (LACSA).

Mora, R. (Noviembre 1998). Entrevista realizada Exjefe de adiestramiento de Línea Aérea Costarricense SA (LACSA).

Periódicos:

Eco. (10 de febrero de 1991). Iniciación de la aviación en Costa Rica.

El Domingueño. (Febrero 1995). Tobías Bolaños Palma.

El Excelsior. (2 de marzo de 1975). Costumbre tica despedir en masa.

La Nación. (10 de julio de 1954). La aviación en Costa Rica opera bajo los estándares de vida.

La Nación. (18 de junio de 1972).

La Nación. (19 de junio de 1972).

La Nación. (20 de junio de 1972).

La Nación. (19 de julio de 1973). El Aguabizamiento.

La Nación. (21 de diciembre de 1975). Aviación en Costa Rica.

La Nación. (5 de febrero de 1981). El DC-1.

La Nación. (10 de diciembre de 1982). Reseña histórica de la aviación en Costa Rica.

La Nación. (9 de enero de 1986). Douglas DC-3 cumple 50 años.

La República. (10 de noviembre de 1974). Primer avión que voló aquí.

La República. (16 de diciembre de 1984). Aviación civil.

La República. (16 de diciembre de 1984). “Datos curiosos: En la aviación costarricense”.

La República. (12 de marzo de 1988). El legendario Douglas-47.

La República. (19 de marzo de 1995). La aviación en Costa Rica ha hecho su propia historia.

Prensa Libre. (23 de noviembre de 1960). Aviones de diferentes tipos para variadas funciones.

Prensa Libre. (7 de enero de 1991). Comienzos de la aviación en Costa Rica.

Prensa Libre. (11 de setiembre de 1992). Diferentes funciones de aeronaves.

Prensa Libre. Historia de la aviación en Costa Rica. 22 de marzo de 1994.

Prensa Libre. (27 de setiembre de 1996). En 1911, se inicia la historia de la aviación costarricense.

Universidad. (26 de mayo de 1974). De aeropuerto a galería.