

6 DE OCTUBRE DE 2013

80 AÑOS DE LA LLEGADA DEL
“ESPIRITU TICO”

ROMÁN
MACAYA

PIONERO DE LA AVIACION CIVIL COSTARRICENSE

Román Federico Macaya Lahmann nace en Guadalupe, San José en el año de 1903, hijo de Juan Macaya Ibáñez y Angela Lahmann Carazo, casó con Margarita Ortiz Alvarado. En el año de 1926, Don Roman Macaya parte hacia Estados Unidos con su madre y sus hermanos Guillermo , Alfonso, Juan, Hernando y Roberto. Estudia ingeniería y aviación en Oakland, San Francisco, California.

En 1933 decide emprender la hazaña de viajar a Costa Rica, influenciado por el auge que toma la aviación en los Estados Unidos y el heroísmo demostrado por pilotos como Charles Lindbergh. Así inicia una carrera de logros en beneficio del desarrollo de la aviación nacional.



Al estudiar la historia de la aviación costarricense tenemos que partir de la figura de Don Román Macaya. No hay otro camino.

Cuando regresó a nuestro país el 6 de octubre de 1933 el joven y valiente aventurero fue recibido como un héroe en La Sabana a bordo de su aeronave "El espíritu Tico". Llegaba el primer costarricense que realizaba un vuelo entre Los Estados Unidos y Costa Rica.

Nadie podía imaginarse que ese era apenas el primer paso en toda la influencia que sus actuaciones tendrían en el devenir de la aviación nacional.



ROMÁN MACAYA

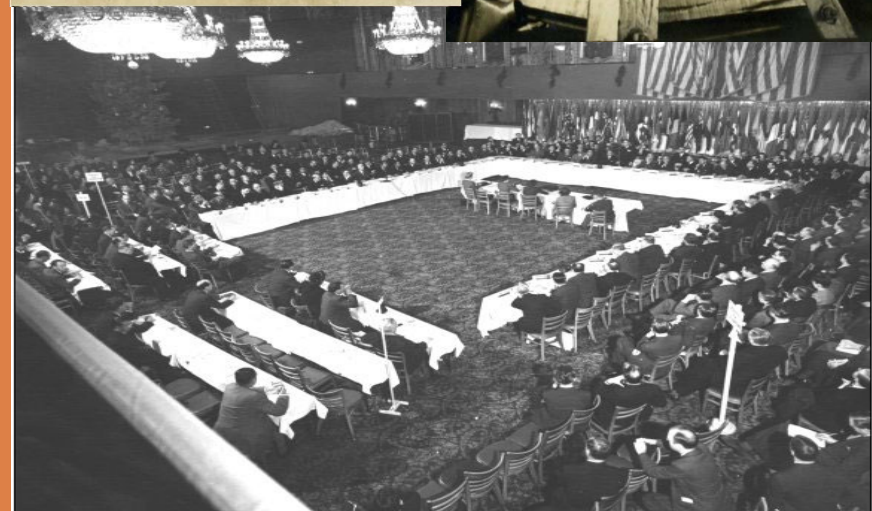
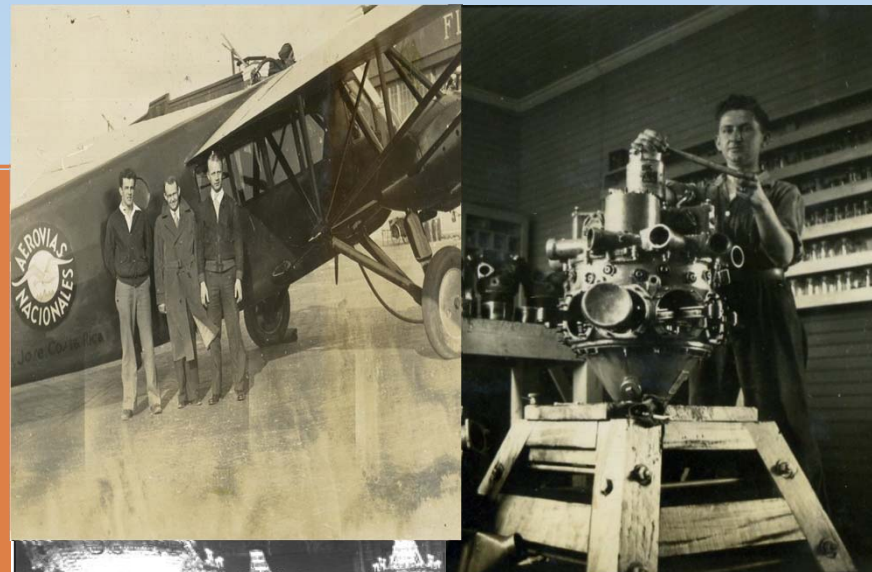
PIONERO DE LA AVIACION CIVIL
COSTARRICENSE

Su lucha por adquirir los derechos para prestar servicios aéreos con la primera empresa aérea de costarricense y evitar el monopolio fue de gran ayuda para el desarrollo económico del país. El transporte de personas y mercaderías a diversos destinos alejados de la capital, se realizaba en una hora o poco más, en lugar de los 3 días que tardaba un viaje terrestre.

A través de su empresa dio entrenamiento a jóvenes mecánicos aeronáuticos en los Estados Unidos, con lo que sentó las bases del conocimiento en esa materia.

Su participación en la enseñanza aeronáutica ayudó a la formación de pilotos costarricense destacados.

Representó a nuestro país en la Conferencia de Chicago en 1944 y firmó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que nos rige.



Del 1 de **Noviembre** al 7 de **diciembre** de **1944**, representantes de **54** naciones firman el “**Convenio de Chicago**”. El Jefe de la delegación costarricense fue **Don Román Macaya**.



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Organismo especializado de las Naciones Unidas

DURANTE EL TRAYECTO EL JOVEN PILOTO FUE COMUNICANDO A SU FAMILIA CADA VEZ QUE LLEGABA A UNO DE LOS DESTINOS.

LA PRENSA SE HIZO ECO DE LA TRAVESÍA.

CUANTO MÁS SE ACERCABA EL DIA DE LA LLEGADA, LA POBLACION SE IBA PREPARANDO PARA EL RECIBIMIENTO.

Macayalle- gará hoy a San José

Las informaciones que en esta misma edición suministramos relativas a las condiciones extraordinariamente severas del tiempo, han impuesto tácitamente al público de San José, el convencimiento de que era del todo imposible que el aviador nacional Román Macaya y su compañero aterrizaran ayer en la Sabana. Desde que nuestras pizarras informaron que el avión regular de la Pan American Airways procedente de Managua tuvo que aterrizar forzosamente en Liberia y sufrir un accidente (Pasa a la página SEIS)

Macaya llegará hoy a...

(Viene de la página UNO)
...le y desde que se supo que el avión de la empresa nacional permanece aun amarrado en San Ramon, se alejó toda esperanza de que viésemos ayer a Macaya volando en San José. Se le notificó terminantemente, de todas las fuentes técnicas, que era materialmente imposible que intentara, en esas condiciones, la última etapa de su vuelo. Como anoche mejoraron sensiblemente las condiciones del tiempo, Macaya avisó de Managua que tiene la esperanza de venirse en la mañana de hoy. En todo caso, según lo tenemos prometido, la SIRENA DE "LA TRIBUNA" ANUNCIARA EL ATERRIZAJE EN LA SABANA CON UNA HORA DE ANTICIPACION.

PROPOSICION FRANCESA ANTE EL COMITE DE MINORIAS DE LA LIGA

GINEBRA, 5. — Despu6s pr6ximo hoy en nombre de Francia, ante el comit6 de minorias de la asamblea de la Liga de Naciones, que se vot6 una resoluci6n por la cual todas las potencias est6n obligadas a tratar igualmente a todos los habitan- tes sin distinci6n de raza, religi6n y origen.

DIARIO DE COSTA RICA

AÑO XIV

San Jos6, Costa Rica, VIERNES 6 de Octubre de 1933

NUMERO 4162

SE MANTIENE LA SITUACION DE TERROR ENTRE LOS MINEROS DE ILLINOIS

HARRISBURG, ILLINOIS, 5. — Se mantiene la situaci6n de terror en la zona minera. Anoche y hoy ha habido tiros entre los guardias y los dos facciones de mineros rivales, resultando tres guardias y dos mineros heridos. Han sido enviada 200 guardias nacionales para pacificar la zona.

EL MAL TIEMPO EN SAN JOSE IMPIDIÓ QUE ATERRIZARA EL DIA 5 DE OCTUBRE EN SAN JOSE Y DEBIO ATERRIZAR EN LIMÓN PARA EMPRENDER EL VUELO A LA SABANA AL DIA SIGUIENTE.

Román Macaya Aterrizó Ayer en Limón Cuando ya Estaba al Concluirse la Gasolina del "Espíritu Tico"

Habiendo salido a las 8.30 de Managua tomó tierra en el campo de Cieneguita a las 12.30 después de un vuelo continuo de cuatro horas

En la mañana de hoy llegará a esta capital y con oportunidad se avisará al público la hora del aterrizaje en La Sabana

Desde muy temprano de la mañana estaba en sus puestos los empleados de la direcci6n de radios nacionales, listos para recibir la noticia de la salida del aviador Macaya del campo de Managua para completar su viaje.

A eso de las siete y media de la mañana, el se6or director general de comunicaciones, don Rub6n Castro B., hizo transmitir al Sr. Mataya un mensaje en que se le dab6 aviso de que continuaba el mal tiempo; que habia poca visibilidad y que en consecuencia era una imprudencia aventurarse a realizar la 6ltima etapa del viaje: Otilaboma, Costa Rica.

Cuando se supo que a las ocho y treinta horas, aprovechando un rato de buen tiempo se habia des- tado el "Espiritu Tico", rumbo- do hacia la frontera, el entusiasmo paso a vibrar el alma popular. Los oficiales abandonaron sus aulas; los empleados solicitaron permiso para trasladarse a la Sabana, y hubo una casi total paralizaci6n de las actividades, para pensar exclusivamente en el momento de recibir a Macaya. Un desfile de autom6viles, camiones, bicicletas, etc., de gentes de a pie, se inici6 hacia el este de la ciudad, y una multitud se agrup6 frente a las pizarras de nuestro diario para leer las 6ltimas noticias respecto al vuelo.

SEGUIDO:

Los minutos se hacian horas; el tiempo parecia alargarse extraordinariamente y la falta de noticias sobre la ruta que habia seguido, mantenia en expectaci6n a la poblaci6n. Los tel6fonos sonaban constantemente indagando si se sabia algo nuevo, si podr6a precisarse la hora de la llegada a la Sabana. Pero hubo un largo rato en que no fu6 posible obtener ningun detalle.

La direcci6n general de comunicaciones, pensando que el aviador Macaya seguiria la ruta Chi- las-Upala, etc., que es la que corrientemente se indica como m6s factible, porque la distancia a recorrer es menor, y se evitan las dificultades que presentan las corrientes del golfo de Papagayo, cuando se sigue la ruta costera, di6 instrucciones a las oficinas radiogr6ficas de Los Chiles y de Upala, y a las telegr6ficas de toda la zona fronteriza, para que dieran aviso inmediato del pase del aviador por uno de esos lugares, o de cualquier novedad que ocurriera en relaci6n con ese vuelo.

LO QUE DICE MACAYA

La ciudad de Lim6n, que no esperaba la grata visita de Macaya y su compa6ero Mr. Carty, se embalsam6 de alegr6a y entusiasmo cuando las alas del "Espiritu Tico" se tendieron sobre la playa de Cieneguita y m6s aun cuando el p6blico se di6 cuenta de que el aparato habia tomado tierra limonense.

Centenas de personas rodearon inmediatamente a Macaya y Mr. Carty y fu6 dif6cil pa-

ra 6stos abrirse paso hacia las estancas telegr6ficas desde donde quer6an comunicarse con San Jos6, para solicitar noticias del tiempo, en su af6n de continuar el viaje hasta la capital.

Uno de nuestros representantes, que logr6 conversar brevemente con Rom6n Macaya, despu6s de presentarle atento saludo en nombre del DIARIO DE COSTA RICA rog6lo de 6l para a la p6gina SEIS.

Las Directivas del Internacional y del Cr6dito Hipotecario se Pronunciarán Sobre el Proyecto de Fijar Nuevas Amortizaciones a las Deudas Hipotecarias

El Lic. don Carlos Mar6a Jim6nez que ha redactado el plan lo enviar6 de hoy a ma6ana al Dr. Pinto quien—como lo informamos exclusivamente en edici6n anterior— est6 de acuerdo con los t6rminos generales de la iniciativa

Publicamos en la edici6n del a6erido —en forma exclusiva— la noticia de que se estaba redactando un importante proyecto para rebajar todas las deudas hipotecarias a fin de que se pronunciaran sobre 6l para luego envi6rlo a conocimiento del Poder Ejecutivo. La idea, como lo expusimos oportunamente, es que en las se-

ta 6stos abrirse paso hacia las estancas telegr6ficas desde donde quer6an comunicarse con San Jos6, para solicitar noticias del tiempo, en su af6n de continuar el viaje hasta la capital.

Uno de nuestros representantes, que logr6 conversar brevemente con Rom6n Macaya, despu6s de presentarle atento saludo en nombre del DIARIO DE COSTA RICA rog6lo de 6l para a la p6gina SEIS.

El denso palio de nubes y niebla impidi6 al aviador llegar a La Sabana y opt6 por buscar la zona clara del Atl6ntico, lo que fue su salvaci6n

La ciudad esper6 conmovida y anhelante, noticias del aviador desde que supo que 6ste habia salido de Managua para su patria

Desgraciadamente muchas de las estancas telegr6ficas, especialmente en la provincia de Guanac6ste, est6n en mal estado, con motivo del fuerte temporal, pero en cambio est6n en perfecto funcionamiento las estancas de radio citadas, y adem6s las de Liberia y Puntarenas.

INQUIRIENDO EL PARADISO DEL AVION

Las estancas de Managua y las antes citadas, rep6rtan que habia amanecido el d6a muy claro y despejado, pero poco despu6s habia vuelto el mal tiempo: lluvias, neblina, etc.

Respecto a la ruta que sigui6 el avi6n no se pudo inquirir ningun detalle. Y mientras tanto pasaba el tiempo; una, dos horas y al fin la menor noticia, ninguna estaci6n, ni radiogr6fica, ni telef6nica, daba noticia de que hubiese pasado el avi6n. Era momento de que alguna de las poblaciones limonenses hubiera dado aviso de la entrada al territorio costarricense del "Espiritu Tico".

Aqu6 se inici6 el calor6n. La inquietud fu6 aumentando. Los tel6fonos eran cada vez m6s insistentes demandando noticias. En la direcci6n general de radios dos operadores estaban pendientes de las estancas de Managua, Los Chiles, Upala, Liberia, Puntarenas. Para a la p6g. OCHO

LA RUTA

LA RUTA DEL VUELO

—Salimos de San Francisco con buen tiempo, y sin dificultad llegamos a Los Angeles, cubriendo así la primera etapa. Saltamos a Phoenix, luego a Tucson, Arizona y seguidamente a El Paso, primer punto de territorio mexicano a que llegamos. Cruzamos México en estas etapas: El Paso, Chihuahua, Torreón, Aguas Calientes, León, ciudad de México, Veracruz, Minatitlán, San Jerónimo y Tapachula. De Tapachula hicimos el vuelo hasta San Salvador, de allí a Managua y luego a Costa Rica, donde hemos llegado con toda felicidad.

PUNTOS DE LA RUTA

Oakland, San Francisco

Los Angeles, California

Phoenix

Tucson Arizona

El Paso

Chihuahua

Torreón

Aguascalientes

León

Ciudad de Mexico

Veracruz

Minatitlan

Tapachula

Salvador

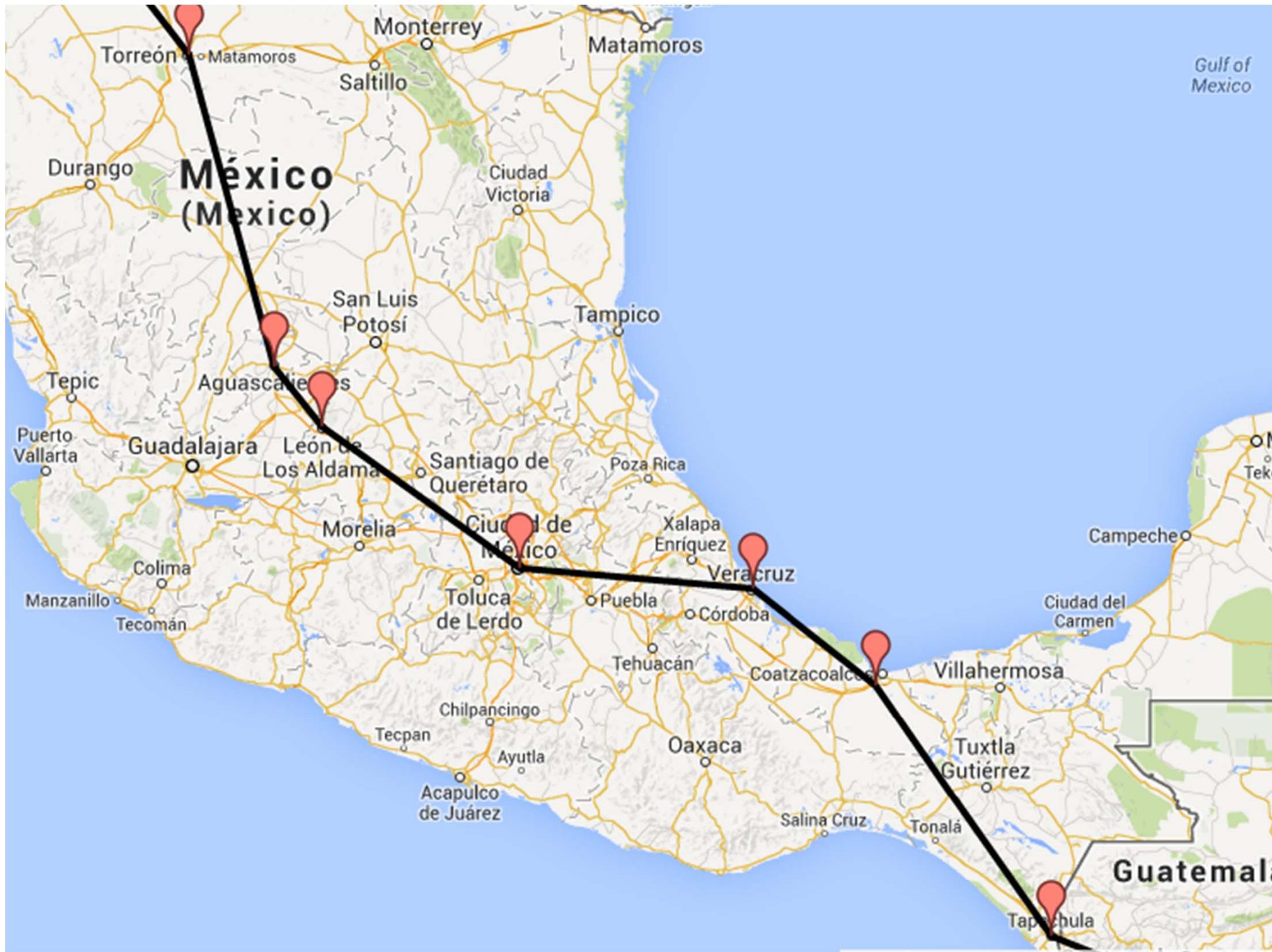
Corinto

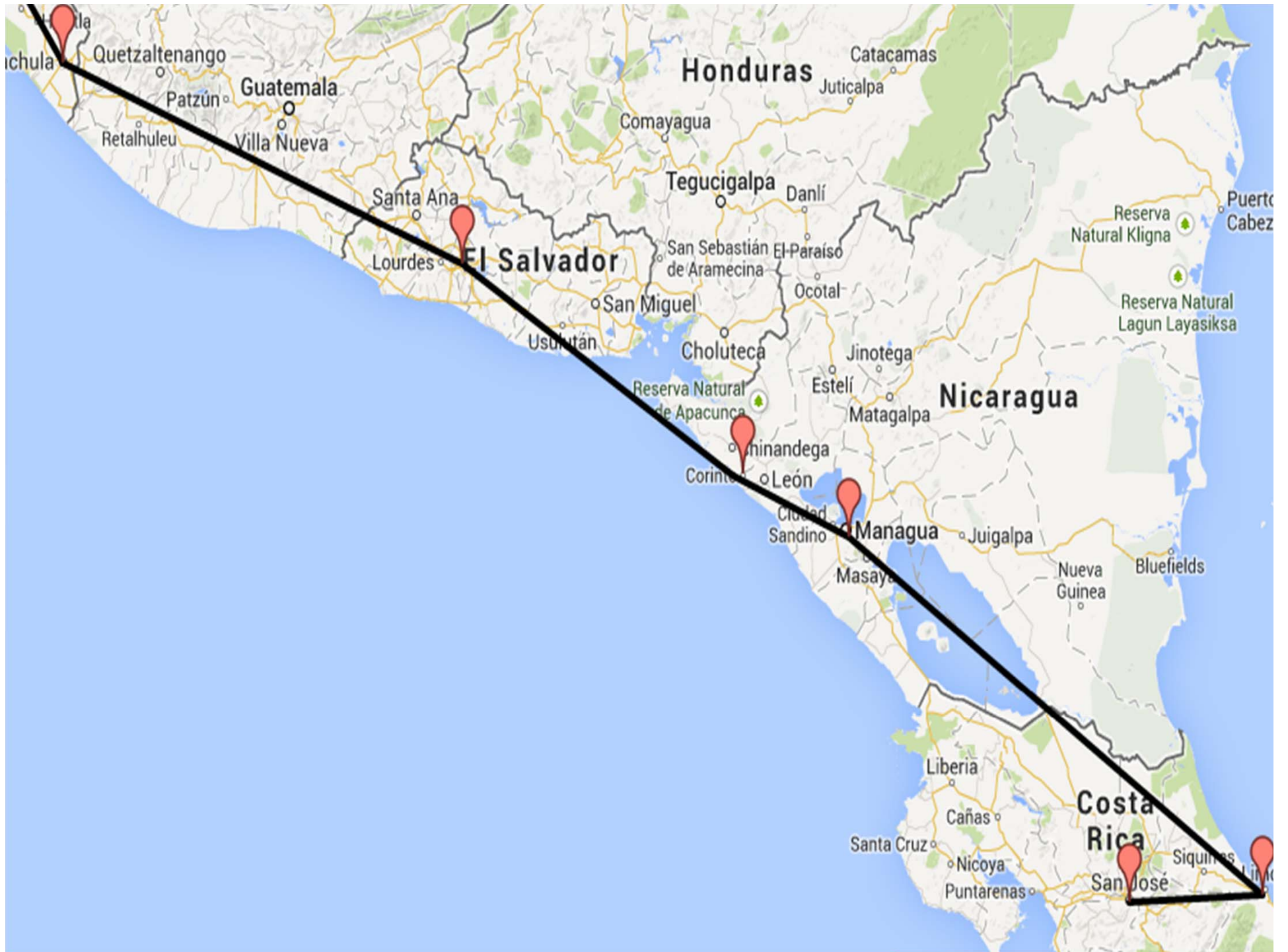
Managua

Limon

Sabana







Guatemala
Quetzaltenango
Patzún
Villa Nueva
Retalhuleu

El Salvador
Santa Ana
Lourdes

Honduras
Tegucigalpa
Danlí
Comayagua
Juticalpa
Catacamas

Nicaragua
Managua
León
Corinto
Masaya
Estelí
Matagalpa
Jinotega
Reserva Natural de Apacunca
Reserva Natural Kligna
Reserva Natural Lagun Layasiksa

Costa Rica
San José
Siquirres
Liberia
Cañas
Santa Cruz
Nicoya
Puntarenas



EL ESPIRITU TICO A PUNTO DE TOCAR TIERRA



La enorme multitud agita los pañuelos y estalla en aplausos al divisar sobre el Gran Llano el "Espíritu Tico"

LA TRIBUNA

AÑO XIII

San José de Costa Rica, Sábado 7 de Octubre de 1933

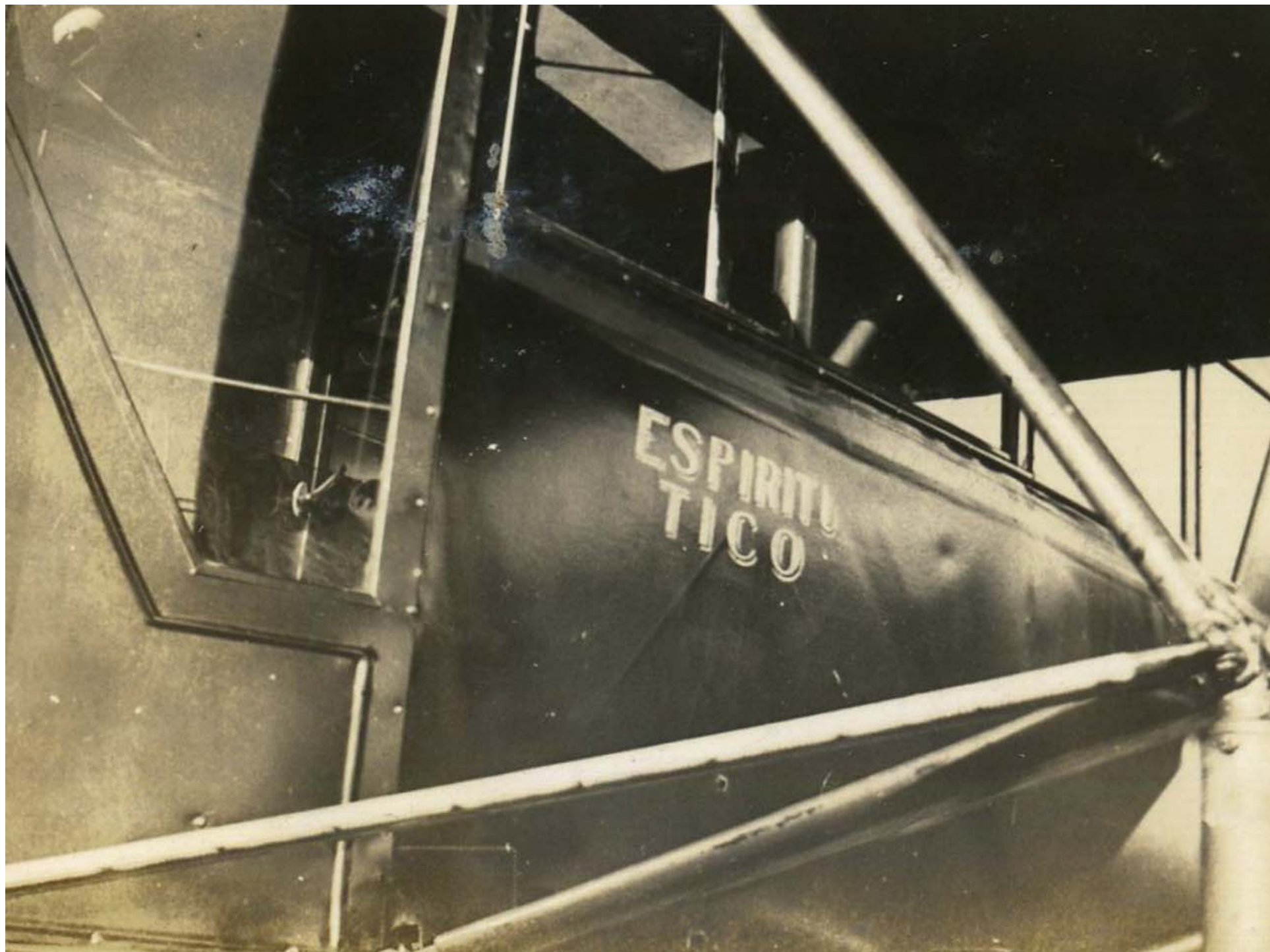
No. 5884

EL RECIBIMIENTO DEL PRESIDENTE RICARDO JIMENEZ.

LA TRIBUNA
AÑO XIII San José de Costa Rica, Sábado 7 de Octubre de 1933 No. 3884



Los dos aviadores y el presidente de la república se saludan frente al palacio blanco, Avenida de las Damas. En ese momento, la banda ejecuto el himno nacional. Macaya le dijo al presidente: "Saludo a Costa Rica en la persona de su presidente y quiero que este triunfo, si lo es, sea de mi patria y no mio"



RELATO DEL LIBRO DE HISTORIA
DE LA AVIACION DEL SEÑOR
Carlos María Jiménez Gutiérrez:

“Nadie es capaz de describir el entusiasmo desbordante que se desató en la capital y en todos los principales pueblos del país al saber de la valiente empresa que había emprendido el joven Macaya.” “Desde horas tempranas del 6 de octubre de 1933, desfilaba gente a La Sabana, para tributarle a Román Macaya una ovación como nunca se había visto en el país. (CONTINUÁ)



.Policía montada con sus sofocantes uniformes azules, los abnegados bomberos y sus reluciente máquinas brillantes como el oro, los artistas nacionales que integraban la banda militar de San José, miles de estudiantes, el cuerpo diplomático, gentes del Gobierno y gentes, gentes, gentes de todos los rincones del país, que querían ser los primeros y lanzar sus vítores al joven héroe que llegaba a Costa Rica cubierto de juventud y lleno de entusiasmo.(CONTINÚA)



Por fin a las 10 de la mañana y luego de hacer unas cuantas piruetas en el aire a manera de saludo, aterrizó en La Sabana el “Espíritu Tico” tripulado por Román Macaya y su inseparable amigo Paul McCarthy.

Cuando salieron del avión, el delirio llegó a su límite: gritos, flores, las muchachas le tiraban besos a manos llenas, la policía fue nula para contener a aquel mar humano que recibía como a un héroe de la leyenda griega, al joven Román Macaya.(CONTINÚA)



Triunfalmente fue llevado en carro abierto por el Paseo Colón y las principales calles de San José, hasta la casa Presidencial en donde don Ricardo Jiménez, el Primer Magistrado de la nación, le dio una cordial bienvenida en nombre del Gobierno y del pueblo hecho ley.”



Sábado 7 de Octubre de 1933



Durante el desfile, Macaya y McCarthy corresponden a las aclamaciones desde el automóvil que **LA TRIBUNA** puso a sus órdenes. El automóvil, engalanado con banderas nacionales, lleva al frente esta leyenda: "**LA TRIBUNA**, el diario que ha puesto su entusiasmo y su fe en la empresa del aviador Macaya, lo saluda efusivamente y lo presenta como un alto ejemplo a la juventud de Costa Rica". Acompañan a los aviadores en el automóvil los miembros del comité de recepción

EL EMPRESARIO

Al venir a su país, Don Román tenía planeado establecer una empresa de transporte Aéreo. Desde hacía un año operaba la empresa ENTA cuyos propietarios eran extranjero, la cual había nacido como parte de la compañía Bananera. Don Román estaba dispuesto a competir a fin de establecer una empresa costarricense y eliminar el monopolio que se presentaba. Así en enero de 1934 realizó la solicitud ante El Congreso.

Aceptada la propuesta del aviador Macaya para un nuevo servicio de aviación

COMO NO EXISTE MONOPOLIO PARA LOS SERVICIOS AEREOS EL GOBIERNO LE HA CONCEDIDO EL PERMISO NECESARIO PARA QUE ESTABLEZCA UN SERVICIO PERMANENTE ENTRE ESTA CAPITAL Y LIMON

EN una de nuestras anteriores ediciones informamos que el aviador Román Macaya había propuesto al gobierno el establecimiento de un servicio permanente entre San José y Limón, con el propósito de atender solicitudes de importantes vecinos del puerto.

La propuesta le fué presentada al señor secretario de gobernación y en ella se expresó que como en el país no existe monopolio para el servicio interior aéreo, él puede realizar el servicio permanente entre esta capital y aquel puerto.

Ayer nos enteramos de que la secretaria de gobernación ha resuelto ya el asunto, disponiendo que si el señor Macaya está en condiciones de prestar el servicio lo haga para lo cual se le otorgará el respectivo permiso.

El estado sin embargo, no do te de p... y es propiedad de la biblioteca

EXPEDIENTE DEL
CONGRESO EN
EL QUE SE
TRAMITÓ LA
SOLICITUD DE
LOS SERVICIOS
AÉREOS.

APROBADO EN
JULIO DE 1934.

CONGRESO CONSTITUCIONAL ¹⁶⁸⁷²

Fº 62 -

Casilla de Gobernación

Expediente Nº _____

Nacional - 1933

Iniciativa de

Poder Ejecutivo

Asunto

Ampliación Servicios
Aéreos

Contrato con Aviador
Macaya.-

Comisión de

Hacienda

Para discutir dictamen

Para 2 debate

Para 3 debate

Decreto Nº 85 de 29 de Junio de 1934

Sin sanción el 2 de Julio de "

Decreto # 127 - 25 Julio "

Sancionado Nº 1168 de 24 de " 1934
Publicado en Gaceta Nº 1168 de 25 de Julio 1934

Iniciado en

8 Mayo /34

Archivado el

24 Julio /34

91270

SOLICITUD
FIRMADA POR
DON ROMÁN
MACAYA EN
DONDE PIDE LA
CONCESIÓN DE
SERVICIOS
AÉREOS.
INICIALMENTE A
LIMON, PERO
ABIERTA A
CUALQUIER
PARTE DE LA
REPUBLICA.

PAPEL DE C
CINCUENTA CENTIMOS

-7-

Nº 414623

1 Señor Secretario de Estado en el
2 Despacho de Gobernación,
3 S. O.
4 Señor:

5 Como entiendo que el Estado no ha otorgado a nadie el monopo-
6 lio de los servicios aéreos en Costa Rica y en vista de que, según
7 lo expresa una crónica publicada en "La Tribuna" de hoy, el comercio
8 de Limón está muy interesado en que se establezca un recorrido aéreo
9 permanente entre la capital y aquél puerto, me complazco en ofrecer
10 al Supremo Gobierno, por el digno medio de Ud., mis servicios de avia-
11 dor, para lo cual cuento por el momento con un aparato y me comprome-
12 to a suministrar por mi cuenta todos los que se requieran, de acuer-
13 do con la importancia y extensión de los recorridos que se me enco-
14 mienden.

15 Está por demás manifestar a Ud. que mi oferta es abierta y
16 pueda comprender cualquier punto de la República que requiera el
17 servicio de aviación.

18 En espera de una pronta respuesta que ojalá deje satisfechos
19 los justos anhelos del comercio de nuestro puerto del Atlántico, me
20 es muy grato presentar a Ud. mis protestas de distinguida considera-
21 cion,

22 Atto. S. S.
23 *Román Macaya*
24 Román Macaya.
25
26
27
28
29
30

RECEBIDO
1924

- 5 -
Febrero 23 de 1934.-

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Gobernación.-
S. D.-

Tenemos el honor de poner en su conocimiento que el Congreso en sesión de hoy aprobó la iniciativa que literalmente dice:

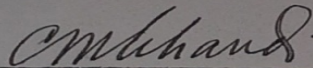
" CONGRESO CONSTITUCIONAL: Los infrascritos Diputados, tomando en consideración la importancia cada vez mayor de los servicios de transporte aéreo; la conveniencia de procurar que la libre concurrencia entre distintas empresas evite los peligros que entraña todo monopolio, y el espíritu de la reforma constitucional de 1923 que tiende a evitarlos, presentan la siguiente moción: EXCITASE al Poder Ejecutivo a fin de que contrate con el aviador nacional don Román Macaya el servicio de transporte aéreo entre San José y Limón, o los lugares que juzgue convenientes, en condiciones similares a las del contrato vigente sobre correo aéreo.- San José, 19 de Febrero de 1934.- Luis D. Tinoco h. C.M. Echandi.- Wilfrido Sánchez.- N. Chacón Pacheco.- Otilio Ulate. Asdrúbal Villalobos.- J.M. Peralta.- Jorge Ortiz E.- Jorge Herrera. Raf Vargas M.- S. Zamora. Rafael Calderón Muñoz.- F. de P. Gutiérrez.- Juan V. Solís F.-

-2-

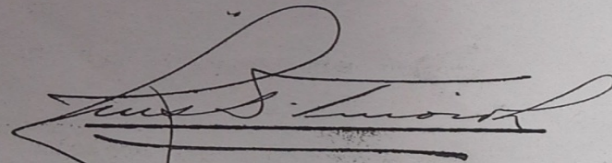
J.Manuel Peralta.-Carlos M.Jiménez.- Ricardo Cas-
tro B.- Joaquin Vargas Coto.-M.Rodríguez.- Juan
Rafael Arias.- J.Monge.- C.Barahona.- A.Bañtodano
B.- Marco Tulio Maboto.- Ml.Antonio Solano.- Fran-
cisco Ross.- Alejandro Rodríguez A.- Ricardo A.Cas-
tro.- Francisco Carrillo.- Hal Meckbel.- J.Alber-
tazzi Avendaño.- Ismael Murillo M.- "-

32.

Con distinguida consideración, somos del Señor Secretario
muy atentos y Seguros Servidores.,



Primer Prosecretario



Segundo Prosecretario



No. 127.-

EL CONGRESO CONSTITUCIONAL
DE LA
REPUBLICA DE COSTA RICA

tomando en consideración los reparos formulados por el Poder Ejecutivo al Decreto N° 85 de 29 de junio próximo pasado, en acatamiento a lo dispuesto por el Artículo 89 de la Constitución Política,

D E C R E T A :

Artículo 1°.- A partir del primero de agosto, y durante el término de cinco años, se conceda al aviador costarricense don Román MACAYA LAHMANN una subvención mensual de seis mil colones (₡ 6.000.00) a cargo del Tesoro Público, y a cambio del servicio de transporte aéreo de correspondencia, impresos y encomiendas que prestará en la República, de acuerdo con el siguiente itinerario:

- ✓ 1 viaje semanal de ida y regreso entre San José y Limón;
- 1 viaje semanal de ida y regreso entre San José y Sixaola, con escala en Limón;
- 1 viaje semanal de ida y regreso entre San José y San Marcos de Tarrazú;
- 1 viaje semanal de ida y regreso entre San José y Santiago de Puriscal;
- 1 viaje semanal de ida y regreso entre San José y La Cruz de Guanacaste, con escala en Puntarenas, Nicoya, Santa Cruz, Tempisque y Liberia;
- 1 viaje semanal de ida y regreso entre San José y Villa Quesada, con escala en San Ramón.-

Quando se establezca el aeropuerto de Tilarán, el viaje a La Cruz comprenderá una escala en él.-

En caso de que el señor Macaya, por cualquier causa, suspenda alguno de los servicios indicados, la subvención dicha se reducirá en proporción al recorrido que deje de hacerse.-

Artículo 2°.- El señor Macaya Lahmann, además, estará sujeto a las mismas obligaciones y tendrá los mismos privilegios que se consignan en el Decreto N° 5 de 30 de agosto de 1932 para el contratista señor William Michael Schoenfelít, y deberá transportar gratuitamente la correspondencia exterior de

primera clase en el viaje semanal de Limón a San José, en cuanto no exceda de 1.600 libras.-

También estará obligado, siempre que las condiciones atmosféricas lo permitan, a hacer los servicios extraordinarios o los nuevos servicios que le soliciten el Gobierno o los particulares para las poblaciones que tengan campos debidamente acondicionados, cobrando por ellos a razón de un colón por kilómetro de vuelo.-

Artículo 3°.- El Gobierno permitirá a Macaya el uso de los campos de aterrizaje que le pertenezcan actualmente o lleguen a pertenecerle en el futuro, y se obliga a gestionar con las Municipalidades de la República para que le faciliten de igual manera a Macaya el uso gratuito de los puertos aéreos o campos de aterrizaje de propiedad municipal.-

Macaya podrá también establecer por su cuenta, campos de aterrizaje para el uso exclusivo de sus naves, así como proveerlos de edificios para talleres, hangares, bodegas, oficinas y otros departamentos auxiliares.- El Gobierno podrá utilizar gratuitamente esos campos de aterrizaje para sus naves militares, tomando en cada caso las precauciones necesarias para no perjudicar los servicios particulares de Macaya.-

Artículo 4°.- Esta concesión no podrá ser traspasada, ni directa ni indirectamente, a ninguna persona o compañía extranjera.-

Artículo 5°.- Para dar cumplimiento a este Decreto en lo que resta del presente año, ampliase el presupuesto vigente de la Cartera de Gobernación en la suma de treinta mil colones (\$ 30.000.00).-

Artículo 6°.- Este decreto rige desde su publicación.-

COMUNIQUESE AL PODER EJECUTIVO

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso-Palacio Nacional-San José, a los veintitrés días del mes de julio de mil novecientos treinta y cuatro.-

[Handwritten Signature]

Presidente

[Handwritten Signature]
Primer Secretario

[Handwritten Signature]
Segundo Secretario

Casa Presidencial San José, a los veinticuatro días del mes de julio de mil novecientos treinta y cuatro.-

EJECUTESE

Ricardo Jiménez

El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Comercio.-

Carlos Sáenz



“AEROVÍAS NACIONALES”

Ya en 1934 “AEROVÍAS NACIONALES” ofrecía vuelos a 13 destinos, seis días a la semana.

Contaba con una flota de 12 aeronaves. Entre ellos el Bimotor Curtiss kingbird, el trimotor Ford y el trimotor Stinson para los vuelos internacionales Nicaragua y Panamá.



CURTISS Kingbird D-2

ENGINE: two
RADIAL ENGINE
300 hp (224
kW) each .

Capacity: 7
passengers.

**Empty
weight:** 3,442 lb
(1,561 kg)

**Gross
weight:** 5,202 lb
(2,360 kg)



Stinson Model A

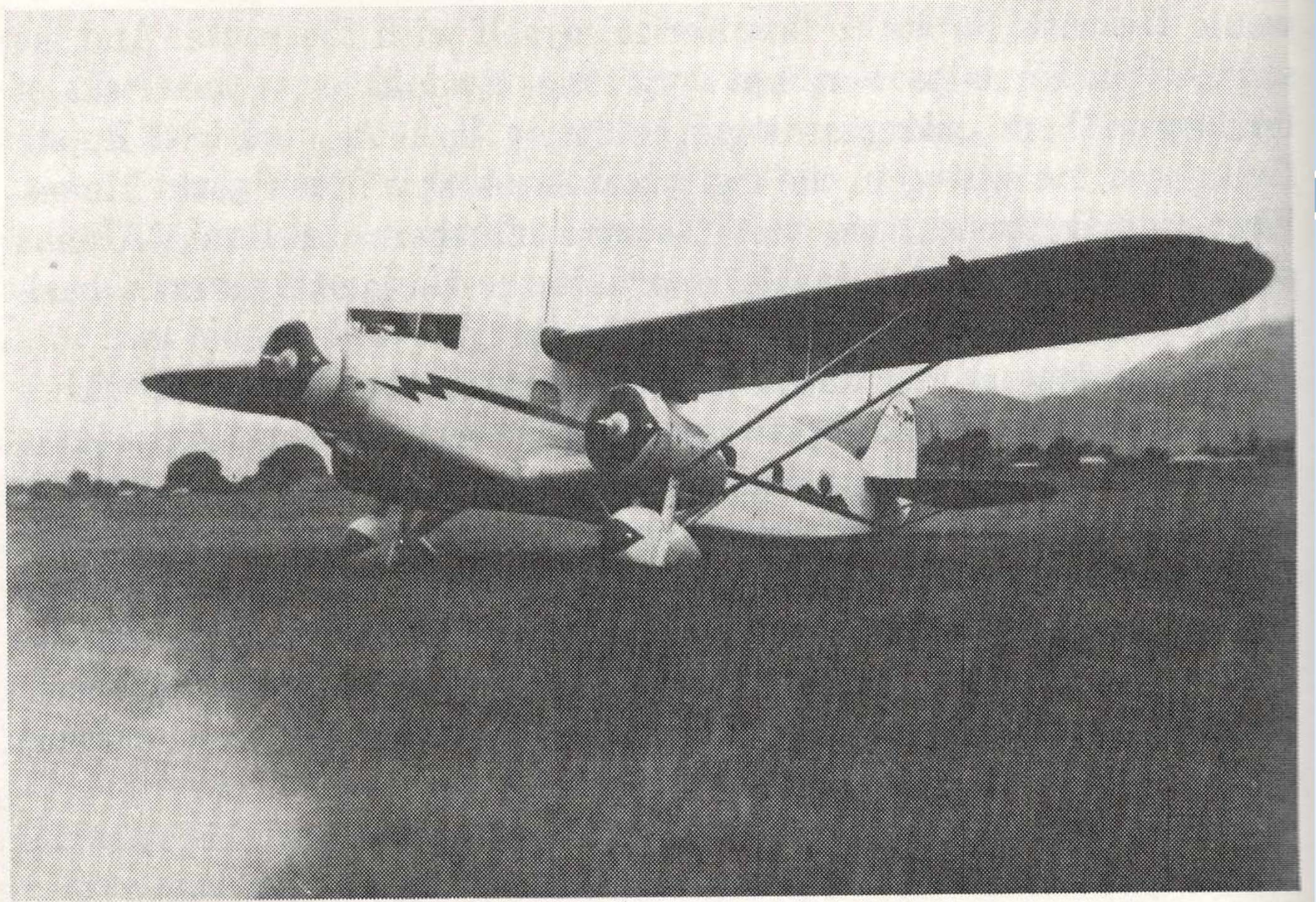
Capacity: 8

powerplant: 3

× Lycoming R-680-5 nine-cylinder air-cooled radial engine 260 hp (194 kW) each.

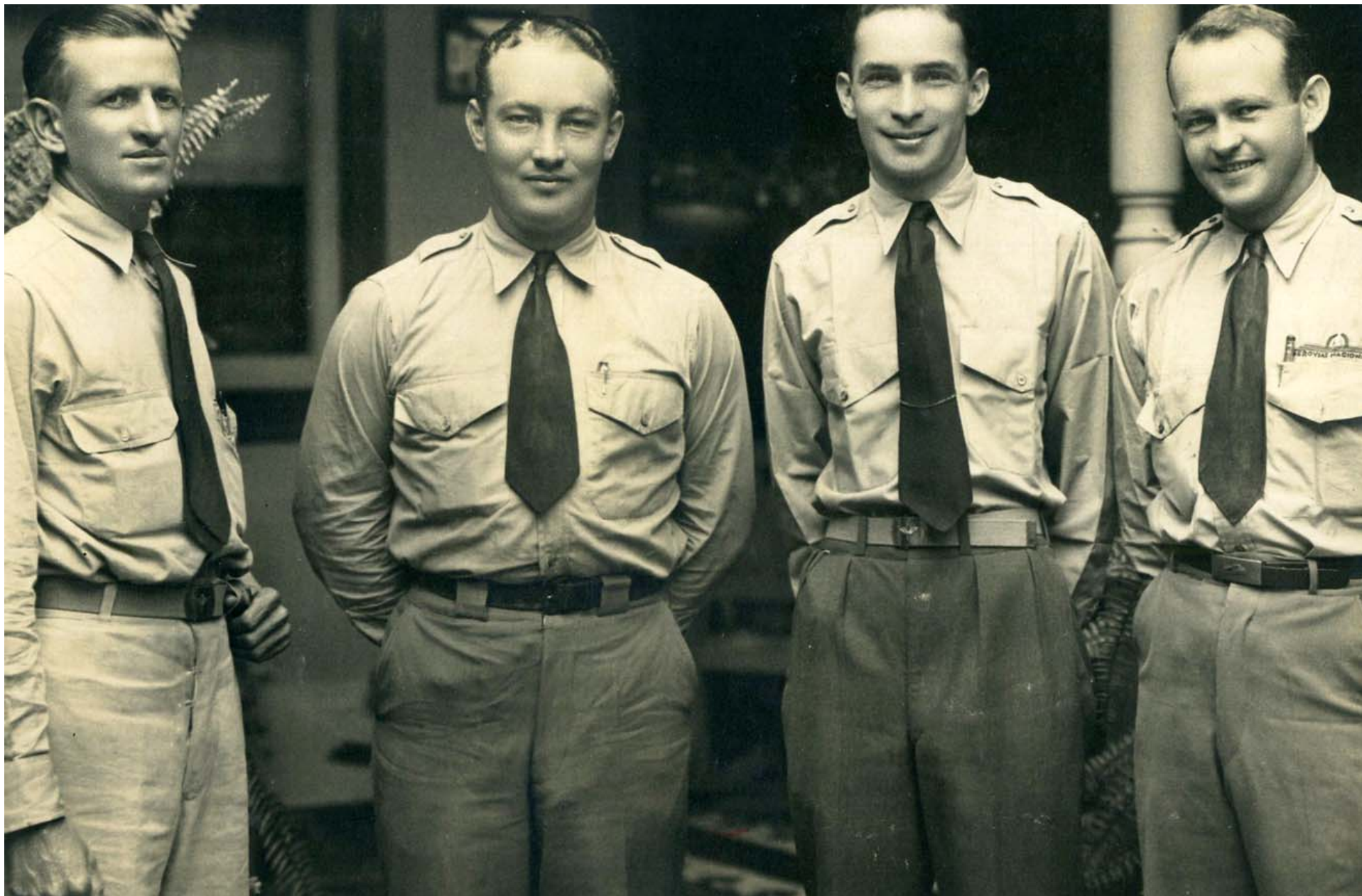
Esta aeronave fue vendida a Don Román por parte de su amigo Howard Heugs ya que lo había acondicionado para su novia con quien terminó. Se utilizó principalmente para vuelos internacionales.





Stinson trimotor, formerly owned by Marion Davies. We called this plane the "flying boudoir."





LOS PRIMEROS PILOTOS DE AEROVIAS NACIONALES

Enrique Malek, Carl Overly, Román Macaya y Peter Craford.

AEROVIAS NACIONALES

Para viajes expresos escoja el avión más adecuado y más económico
 Ocho aviones desde tres hasta ocho pasajeros - Cuatro pilotos
 Un avión con sofá para ambulancia



El jefe de operaciones
 Licenciado en Aviación Civil y Comercial



El jefe de operaciones
 Licenciado en Aviación Civil y Comercial



Para viajes económicos - El "Biplano"
 Este avión es el más económico y cómodo para viajes de corta distancia. Puede transportar hasta 8 pasajeros y 2 tripulantes. Su velocidad es de 100 km/h.

Escoja el avión más adecuado para su viaje
Economico dinero

- 1. Biplano "Biplano" para viajes económicos.
- 2. Avión "Waco" para viajes económicos.
- 3. Avión "Waco" para viajes económicos.
- 4. Avión "Waco" para viajes económicos.
- 5. Avión "Waco" para viajes económicos.
- 6. Avión "Waco" para viajes económicos.
- 7. Avión "Waco" para viajes económicos.
- 8. Avión "Waco" para viajes económicos.

Cuatro pilotos competentes
 Todos a todos los aeropuertos operados por las Aerolíneas Nacionales



Para viajes económicos - El "Waco"
 Este avión es el más económico y cómodo para viajes de corta distancia. Puede transportar hasta 8 pasajeros y 2 tripulantes. Su velocidad es de 100 km/h.



El jefe de operaciones
 Licenciado en Aviación Civil y Comercial



Los cuatro pilotos competentes de las Aerolíneas Nacionales



El jefe de operaciones
 Licenciado en Aviación Civil y Comercial



Para viajes económicos - El "Biplano"
 Este avión es el más económico y cómodo para viajes de corta distancia. Puede transportar hasta 8 pasajeros y 2 tripulantes. Su velocidad es de 100 km/h.



Para viajes económicos - El "Waco"
 Este avión es el más económico y cómodo para viajes de corta distancia. Puede transportar hasta 8 pasajeros y 2 tripulantes. Su velocidad es de 100 km/h.



Para viajes económicos - El "Waco"
 Este avión es el más económico y cómodo para viajes de corta distancia. Puede transportar hasta 8 pasajeros y 2 tripulantes. Su velocidad es de 100 km/h.



APROXIMACIÓN A LA SABANA.



*Group in front of S-AT-78 (TI-41) just after its delivery to Costa Rica on October 1, 1939. Left to right are the Aerovias Nacionales maintenance supervisor, Frank Jerdone, Hernando **Macaya** and Eddie DeLarm. Note the non-standard balloon tire. Roman **Macaya** bought the plane from the Phillips Petroleum Company for \$5,000 and DeLarm flew it from California to Costa Rica. (Eddie DeLarm)*



Ford pilots Roman Macaya (President, Aerovias Nacionales), Enrique Malek and Carl Overtly in front of the Aerovias-Curtis Kingbird in Costa Rica in 1939. (Eddie DeLarm)



















En 1934 y años siguientes el traslado a lugares como Guanacaste, Limón, San Carlos o zona sur, tardaba días. En algunos caminos había que ingresar en carreta y el aporte de la aviación al desarrollo fue enorme.





En los primeros años los recibimientos en las ciudades eran grandiosos. La gente se acercaba a presenciar el acontecimiento de la llegada de los aviones y en los primeros vuelos se revivía lo sucedido en La Sabana en octubre de 1933.

Los productores y pobladores en general agradecían la llegada del servicio aéreo.











Organización de la escuela de aviación

Tenemos la satisfacción de informar a los interesados y al público en general, que la ESCUELA NACIONAL DE AVIACION, quedó definitivamente organizada en la forma siguiente:

Director responsable y profesor, Piloto: Pedro Ivanoff. Pilotos, los aviadores: don Román Macaya, don Tobías Bolaños y don Oscar Arana.

La matrícula está abierta desde el 10 de diciembre.

El piloto don Pedro Ivanoff, jefe de la escuela, es natural de Rusia. Recibió su educación general en Moscú. Cursó sus estudios de aviación en la escuela militar del Aeroclub Imperial de Rusia; en tiempo del Zar en el año de 1916. Prestó sus servicios en la aviación militar durante la guerra como piloto, y luego como experto probador de aeroplanos nuevos en las fábricas de San Petesburgo.

Después de la revolución rusa trabajó en la dirección general de las escuelas de aviación de Rusia como jefe de la sección de aviación.

Luego prestó sus servicios en los escuadrones de combate. En el año de 1924 pasó a la aviación civil, y fué cuando hizo ensayos con completo éxito para la destrucción de la langosta. En este trabajo, se ocupó dos años, y después trabajó en la aviación comercial con aviones de pasajeros de la compañía alemana Junkers. En este servicio alcanzó el record de 354.266 kilómetros de vuelo con un certificado oficial de la casa Junkers.

Este record fué alcanzado durante cinco años. Después de haber salido de Rusia, trabajó en una compañía de transporte inglesa en calidad de piloto.

Luego pasó a Alemania donde trabajó en un invento propio por el cual un avión puede aterrizar automáticamente con toda seguridad.

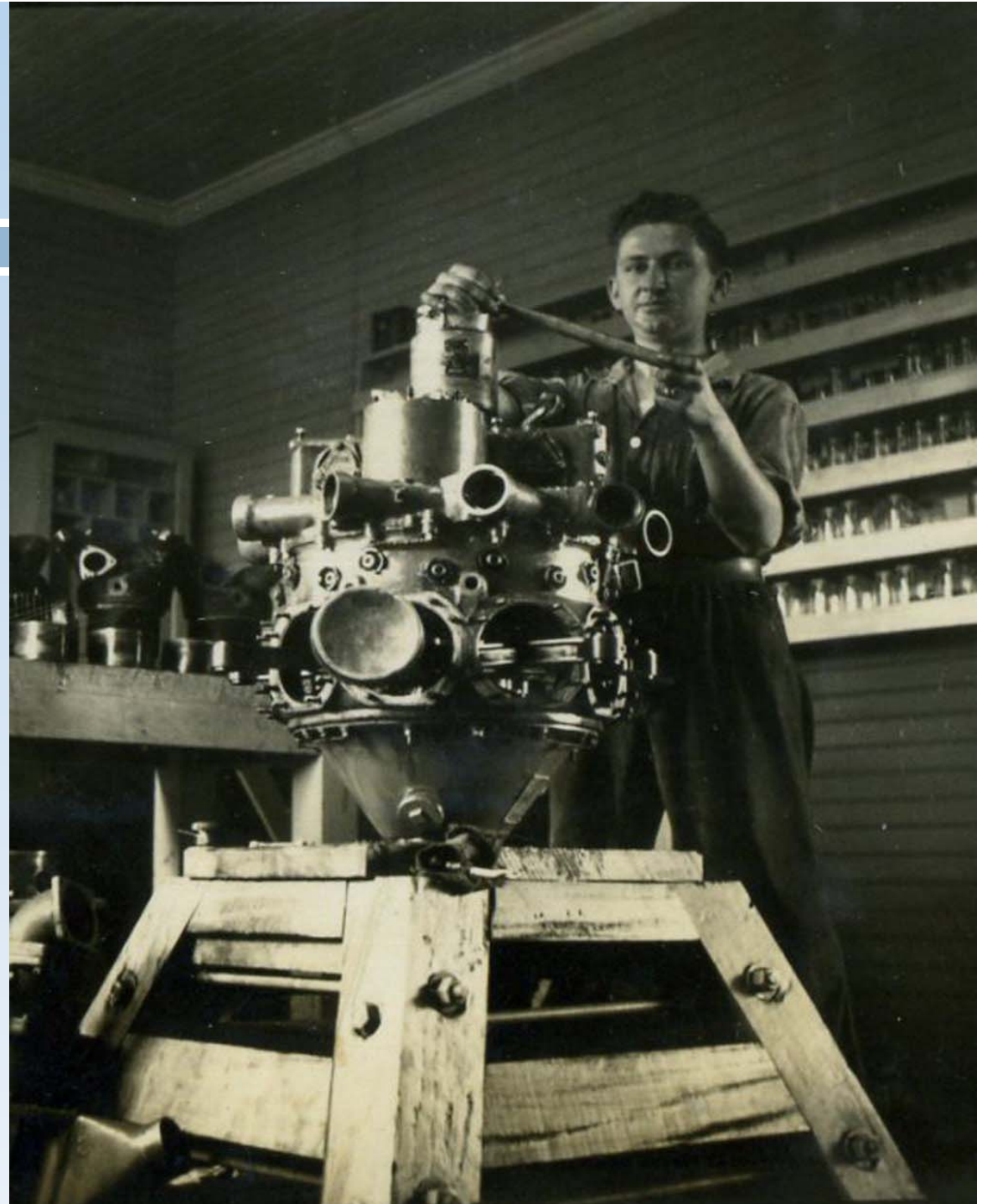
Estos informes darán una idea de los profundos y extensos conocimientos en la aviación del señor Ivanoff y son una garantía del éxito de la ESCUELA NACIONAL DE AVIACION.

ESEÑANZA DE MECÁNICA AERONÁUTICA

Para estos años todo era nuevo en la aviación. Una de las mayores dificultades era el mantenimiento mecánico de las aeronaves.

Al vencerse los tiempos de los motores debían ser enviados a Estados Unidos a overhaul. Además para la seguridad y mantenimiento diario se debía contar con personal calificado.

Aerovías Nacionales envió mecánicos costarricense a adquirir los conocimientos que les permitieran brindar el servicio en nuestro territorio. Para eso se contó con convenios con la empresa norteamericana TWA Trans World Airlines, propiedad del Sr, Howard Hughes.



**GRUPO DE
MECÁNICOS
ENTRENADOS**

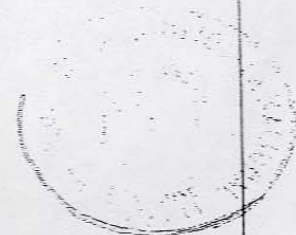


LA ENSEÑANZA DE LA MECÁNICA SE EXTENDIÓ CON EL ENTRENAMIENTO DE LOS PRIMEROS MECÁNICOS EN LOS ESTADOS UNIDOS.



EL SEÑOR ROMAN MACAYA LAHMAN FUE DESIGNADO POR EL GOBIERNO DE COSTA RICA PARA QUE NOS REPRESENTARA EN LA CONVENCION DE CHICAGO Y COMO JEFE DE LA DELEGACION COSTARRICENSE LE CORRESPONDIÓ LA FIRMA EN NOMBRE DE NUESTRO PAÍS DEL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

PROCEEDINGS OF THE
**International
Civil Aviation
Conference**



CHICAGO, ILLINOIS

November 1-December 7, 1944

VOL. I

UNITED STATES GOVERNMENT PRINTING OFFICE, WASHINGTON : 1948

MEMBERS OF THE DELEGATIONS

31

COLOMBIA

Delegates

Luis Tamayo, Minister Plenipotentiary-Consul General, New York; *Chairman*
Luis Guillermo Echeverri, Minister of Communications
Guillermo E. Suárez, Commercial Counselor, Colombian Embassy, Washington
Colonel Ernesto Buenaventura, Colombian Air Force; former Military Attaché, Colombian Embassy, Washington
Lieutenant Colonel Jorge Méndez Calvo, Colombian Air Force

COSTA RICA

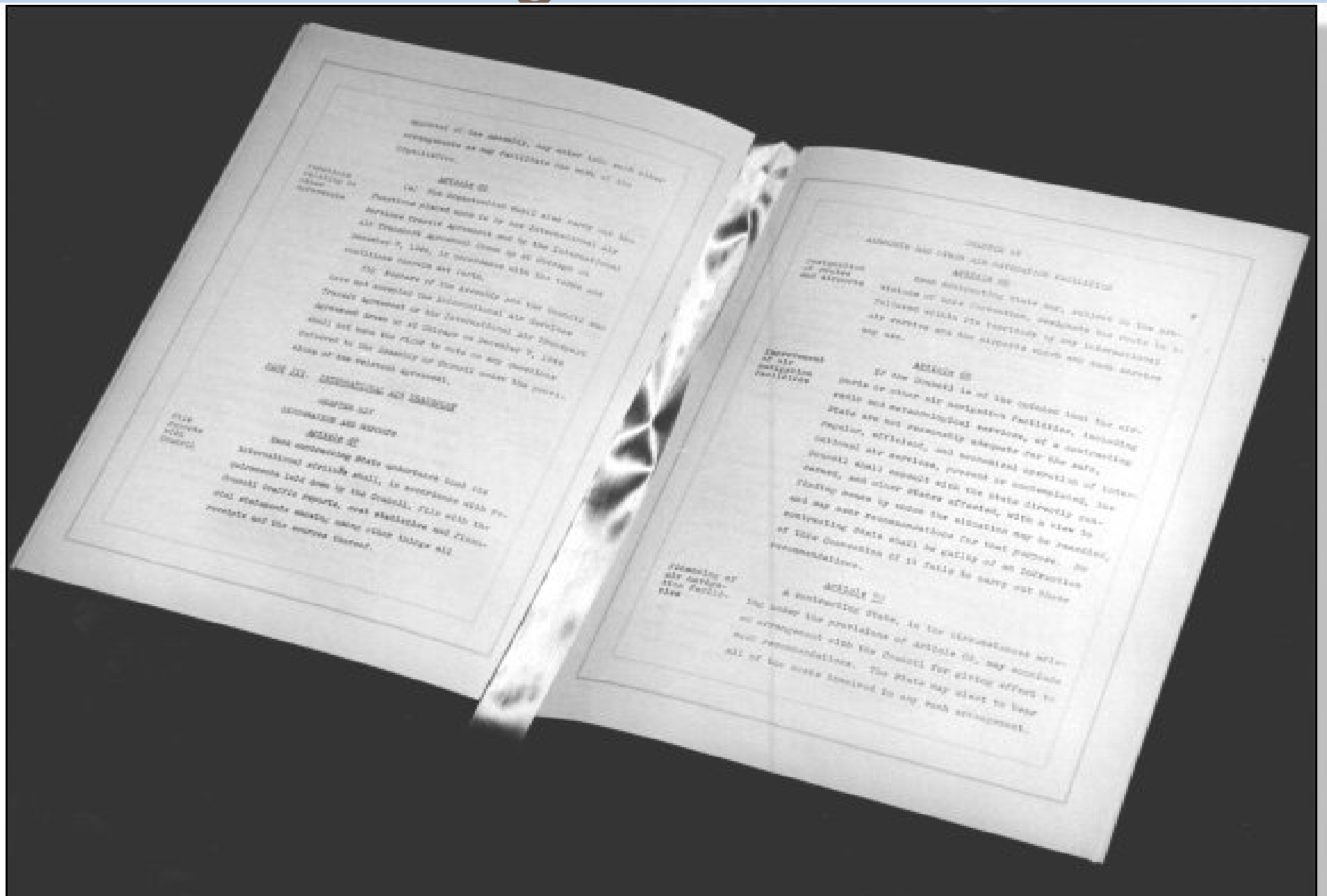
Delegates

Román Macaya; *Chairman*
Mario Saborio
Jaime Carranza
Edward William Scott; *Adviser*

CONVENCION DE CHICAGO 1944. Vista general de la Sesión del comité III, presidido por el estadounidense A.A. Berle. A la derecha se observa a Don Román Macaya representante de **Costa Rica**.



Chicago Convention





Román Macaya, pionero de la aviación comercial costarricense, recibió una placa que le entregó Lacsá por su aporte a la aviación nacional. Al centro el capitán Jorge París y a la derecha Roberto Morales de la línea aérea.

