

Mayores Seguridades en Rutas Aéreas

LA ORGANIZACION DEL CONTROL DE TRANSITO AEREO ES UN EJEMPLO DIGNO DE LA COOPERACION REGIONAL PARA RESOLVER LOS PROBLEMAS COMUNES DE C. A.

Los aviones que prestan servicio en Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica efectúan vuelos más seguros ahora que anteriormente. El medio millón de pasajeros que aproximadamente se espera que estos aviones transporten en 1967, probablemente no comprenderán esto ya que los modernos equipos de navegación aérea instalados dentro del Programa de la Alianza para el Progreso, no son fácilmente observables o identificables en los aeropuertos o en los picos de montañas en los seis países de la región. Sin embargo, los pilotos de ambos, los jets grandes y de las pequeñas e innumerables avionetas particulares que vuelan en la región saben y entienden el significado de los símbolos como VHF (Muy Alta Frecuencia) UHF (Ultra Alta Frecuencia) y VOR (Estación Omni-direccional de Alta Frecuencia).

La seguridad de las vidas humanas es principalísimo en este programa de diez años, comenzando en 1961. No obstante existe también un producto accesorio de gran beneficio comercial y civil, cual es la contribución que el programa está llevando a cabo hacia el estrechamiento de lazos del Movimiento Regional de Integración Económica de Centro América por medio de la instalación del servicio de teléfono más rápido y eficiente en el área entre México y Sur América. Es difícil imaginarse ciudades capitales nacionales separadas solamente 107 millas que no tengan un buen servicio público de teléfono. Pero esto se hizo realidad hasta fines de 1965 cuando este programa de la Alianza para el Progreso hizo posible este servicio.

Como se realizó todo esto, es una historia de cooperación en el verdadero espíritu de la Carta de Punta del Este donde nació la Alianza y el propio vigor de los centroamericanos hacia la integración regional para mejorar su eficiencia y levantar su nivel de vida. Los participantes en este desarrollo son la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Comisión Técnica de Líneas Aéreas que está compuesta de siete empresas aéreas que operan en Centro América y Panamá: Empresa Guatemalteca de Aviación, Líneas Aéreas Costarricenses, Líneas Aéreas de Nicaragua LANICA, Panamericana World Airways PANAM, Servicio Aéreo de Honduras SAHSA, Taca Internacional Airlines; el Banco Centro-

americano de Integración Económica (BCIE), la Secretaría de la Integración Económica Centroamericana (SIECA) quien es responsable de los Tratados que gobiernan el Mercado Común de la región, la Oficina Regional de Centro América y Panamá (ROCAP) de la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID), y la organización regional centroamericana que es quien dirige el esfuerzo primordial. La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea conocida mejor como COCESNA.

IDEA CENTROAMERICANA

Los mismos Centroamericanos se formaron la idea para el programa y son principalmente los responsables de haberlo puesto en práctica. La proposición para la formación de una entidad regional para mejorar la seguridad de la navegación aérea de la región se originó en 1958 después de varios años de esfuerzo frustrado de los países individuales, trabajando independientemente. El entonces Director de Aviación Civil de Honduras, Lisandro Rosales Abella, con la asistencia de la Oficina Regional OACI en la Ciudad de México, presentó el proyecto de un plan a los Directores General de Aviación Civil en Centro América en el cual se recomendaba un Tratado de organización Centroamericana. Aunque el plan propuesto fué en principio aceptado en esa fecha, no fué sino hasta tres años más tarde, el 26 de Febrero de 1960 que los esfuerzos de los Especialistas de OACI y de los Directores de Aviación Civil lograron la firma de un convenio en Tegucigalpa para la creación de COCESNA. En Diciembre de 1961, COCESNA se constituyó en una entidad legal cuando el cuarto estado Centroamericano ratificó el Tratado. Los Congresos de todos los cinco países han ratificado el Tratado y los documentos de ratificación han sido depositados en la OACI en Montreal.

El Sr. Rosales Abella, Gerente General de COCESNA, definió los objetivos de COCESNA en un informe a la Cooperación Económica para América Latina (CEPAL). "En términos pragmáticos", expresó el Sr. Rosales Abella, "debemos definir esos objetivos diciendo que la función

primordial de COCESNA es garantizar la vida humana en el espacio aéreo centroamericano, proveyendo facilidades de navegación aérea y de telecomunicaciones aeronáuticas que sean rápidas, seguras y eficientes".

AYUDA EXTERIOR

En cuanto tomó efecto la idea para el esfuerzo regional, prontamente llegó ayuda exterior y local. Inicialmente, la OACI proporcionó ayuda técnica en la redacción del Convenio de COCESNA y más tarde puso a la disposición especialista en comunicaciones y control de tránsito aéreo. Después vino ROCAP, quien COCESNA hace notar, ha sido el estímulo definitivo para llevar adelante la organización (COCESNA). ROCAP se fundó en 1962 y sus oficinas principales están en la Ciudad de Guatemala. ROCAP ayuda a las organizaciones centroamericanas a adelantar en el desarrollo económico y social de la región y de la integración, incluyendo el Mercado Común. Por medio de ROCAP el Gobierno de los Estados Unidos ha contribuido con equipo para comunicaciones, ayudas a la navegación y asistencia técnica a COCESNA.

La contribución de los Estados Unidos incluye el uso de un avión DC-3 para inspección de vuelo y un personal técnico de la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos compuesta de ingenieros eléctricos y especialistas en control de tránsito aéreo, procedimientos de vuelo y comunicaciones. Este personal es reforzado por el grupo regional AID/FAA en Panamá. El jefe del personal centroamericano es el Sr. Harold E. Robinson de Monticello, Indiana, Asesor de aviación y telecomunicaciones de ROCAP. Las relaciones de trabajo entre los Sres. Rosales Abella y Robinson, son un ejemplo digno, ya que han sido jefes de sus respectivos grupos desde su fundación, cooperando como miembros de un mismo equipo.

El Banco Centroamericano de Integración Económica le otorgó un préstamo a COCESNA para adquirir equipo adicional para el sistema de telecomunicaciones. La SIECA dió asistencia técnica para la organización y administración. Así también las cinco Repúblicas Centroamericanas apartaron \$20,000 cada una para capital de trabajo y contribuyeron con equipo y facilidades valoradas en \$800,000. Para asesorar a la Junta Directiva de COCESNA, las líneas aéreas actúan a través de la Comisión Asesora Técnica.

EJEMPLO PARA OTRAS REGIONES

Con esta asistencia, COCESNA bajo el impetuoso empuje apremiante de los centroamericanos hacia el control de tránsito aéreo, navegación aérea y telecomunicaciones, ha obtenido grandes mejoras en la información de vuelo de Centro América.

Las comunicaciones aire-tierra y aeropuerto-a-aeropuerto han sido instaladas dentro de la región para llenar las necesidades del rápido crecimiento de la aviación comercial y privada.

El equipo UHF/VHF/FM (Ultra y Muy Alta Frecuencia/Frecuencia Modulada) está situado en 7 picos de montaña. Por medio de esta red, todos los aeropuertos principales de la región, incluyendo los de Belice y San Pedro Sula, se comunican por radio.

La capacidad de reserva de este sistema está incorporado en el sistema de teléfono público de los países participantes. La central de teléfonos en cada ciudad capital está conectada por líneas directas al aeropuerto principal, que a su vez, es conectado a un transmisor estratégicamente situado en un alto pico de montaña. La señal es transmitida a los países por medio de radio.

Actualmente, la distribución de los canales de teléfonos públicos es: GUATEMALA: tres a San Salvador, uno a Tegucigalpa, uno a Managua, y uno a San José; EL SALVADOR: tres a Guatemala, dos a Tegucigalpa, uno a Managua y dos a San José; HONDURAS: uno a Guatemala, dos a San Salvador, dos a Managua, dos a San José; NICARAGUA: dos a Tegucigalpa, uno a San Salvador, uno a Guatemala, y dos a San José; COSTA RICA: dos a Managua, dos a Tegucigalpa, dos a San Salvador, dos a Panamá, y uno a Guatemala; PANAMA: dos a San José. El pago por concepto de alquiler de estos canales es distribuido entre las naciones.

Las capitales de Centro América pueden comunicarse con Panamá a través de San José. Se están terminando los arreglos para la instalación de cuatro canales entre San José y Nueva York vía Panamá.

Para sus operaciones, COCESNA depende del alquiler de sus canales telefónicos y telegráficos, los funcionarios de las aerolíneas que operan en la región proporcionan la asesoría sobre asuntos administrativos. Cuenta además con los programas extranjeros de asistencia proporcionados por OACT, lo mismo que la asistencia técnica combinada de FAA y AID sobre asuntos de ingeniería y otros servicios técnicos especializados.

En conjunto, este programa es un avance para mejorar las comunicaciones del control de tránsito aéreo y transporte en Centro América. En los últimos seis años, el flete y el tráfico de pasajeros ha aumentado enormemente, la mayor parte, como consecuencia del crecimiento del Mercado Común. Este rápido crecimiento en el uso del transporte aéreo requiere que un sistema moderno de navegación aérea sea esencial. La red regional telefónica es una parte integral de este sistema de comunicaciones. Juntos son una contribución importante al Movimiento de Integración Económico Centroamericano que se ha realizado con éxito al proporcionar navegación aérea más segura y comunicación rápida de voz entre su gente y sus empresas.

Como un concepto y como una organización práctica, COCESNA es por lo tanto, un ejemplo digno para otras regiones, de cooperación entre naciones para resolver problemas comunes en el proceso del desarrollo moderno.