

LA HISTORIA DE TACA (TRANSPORTES AÉREOS CENTROAMERICANOS)

febrero 20, 2019 2 [Jaime Escobar Corradine](#)

[Aerolíneas](#), [Aviación](#), [Centroamérica](#), [Historia](#), [Latinoamérica](#), [TACA](#)

[Historia de la Aviación](#)

[Urabá, Medellín and Central Airways - UMCA](#)

[100 años de Avianca: la historia de SCADTA](#)



Lowell Yerex nació en Wellington, Nueva Zelanda, el 24 de julio de 1895, pero vivió en los Estados Unidos donde se graduó en 1916 de la Universidad Valparaíso en Indiana.

Un año después, como ciudadano británico, se enlistó como voluntario en el Cuerpo Aéreo Real y se graduó como piloto en Canadá, habiendo participado en varias incursiones en territorio enemigo durante la Gran Guerra Mundial. En una de sus salidas, volando sobre Francia, le dispararon y su avión fue derribado. Yerex fue retenido como prisionero de guerra de los alemanes durante cuatro meses.

Eventualmente, regresó a los Estados Unidos donde volaba un avión Stinson y se convirtió en piloto de exhibición con el Gates Flying Circus, el más famoso espectáculo aéreo de la época. Cuando tuvo la oportunidad viajó a México donde voló en diferentes aviones y operadores.



Lowell Yerex, fundador de TACA.

El intrépido neozelandés llegó a Tegucigalpa, Honduras en 1931 al comando de su avión Stinson. El gobierno lo contrató para llevar suministros al ejército, ya que los rebeldes estaban fraguando un golpe de estado contra el General Tiburcio Carías. En alguna ocasión, volando sobre territorio rebelde y dejando caer panfletos y una que otra bomba casera, recibió disparos y fue derribado, logrando aterrizar su avión en un campo abierto. A raíz de las múltiples heridas que recibió en este incidente, perdió un ojo, y aun así, logró seguir piloteando aviones. A raíz de este incidente, nació una amistad con el General Carías, quien se había consolidado como el hombre fuerte de Honduras por casi 16 años. El General Carías ayudó a Yerex a establecer una aerolínea nacional que se denominó Transportes Aéreos Centroamericanos TACA, y el gobierno le adjudicó el contrato de transporte del correo aéreo. Entonces Yerex se dedicó a explorar el país para identificar lugares estratégicos para construir pistas de aterrizaje en las comunidades más remotas de la geografía. La aviación se perfilaba como la única forma de lograr la comunicación interna en un país donde no existían sino caminos de herradura y ausencia total de ferrocarriles. Existía una necesidad inminente de transporte para apoyar la creciente industria minera y agrícola. El éxito de la nueva aerolínea fue inminente y se dio mano a mano con el crecimiento de la economía del país. Yerex en su afán de expansión decidió buscar socios y crear aerolíneas en los países vecinos para fundar TACA S.A. en El Salvador; TACA de Guatemala que creció de la mano de la industria de la goma de mascar; TACA de Nicaragua en donde la gran mayoría del material de construcción de las minas de Bonanza y Siuna fueron llevadas por vía aérea. Más adelante se crearon TACA de Costa Rica y una compañía consolidadora denominada TACA Airways Panamericana S.A. con sede en la República de Panamá.



Ford 5-AT-B matrícula AN-TAX y Bellanca F Skyrocket matrícula XH-TAS de TACA.

La aerolínea transportaba pasajeros y carga a tal punto que en 1938 Yerex transportaba en sus aviones más carga que ningún otro operador en el mundo. La flota se había expandido para contar con veintidós Trimotores Ford apoyando las crecientes industrias de explotación de oro y plata de las compañías mineras norteamericanas y las grandes plantaciones de caucho y bananos en todo Centroamérica.



Lockheed 18-56-23 Lodestar matrícula TI-84 de TACA Costa Rica.

La flota de aviones seguía creciendo a medida que se adquirían pequeños operadores en los diferentes países. Así se incorporaron aviones como los monomotores Fokker, Bellanca, Vultee, los bimotores Kingbirds y los trimotores Stinson, solo para mencionar algunos. Con esta variedad de aviones, TACA se convirtió también en un interesante sitio de trabajo, que atrajo múltiples jóvenes y ambiciosos pilotos norteamericanos que buscaban aventura y fortuna. Muchos de ellos se quedaron en Centroamérica y empezaron sus familias, pero

también muchos de ellos perecieron en accidentes fatales. Las condiciones operacionales eran muy precarias debido al terreno escarpado, las montañas y los volcanes, además de las selvas y el inclemente clima tropical.



El grupo de no menos de cien pilotos de TACA se convirtieron en una leyenda en la industria y eran tratados por Yerex, los mecánicos y el personal de TACA y en toda la región, con mucho respeto y camaradería. TACA también se convirtió en la cuna de pilotos y mecánicos nativos que siguieron sus carreras y se mantuvieron activos por muchos años, no solo con TACA sino en otras empresas en toda la región. Pronto TACA comenzó a contratar las mujeres más bellas de la región para el servicio a bordo y eran admiradas en todos los países a donde volaban por su elegancia y presencia.



Figuras prominentes en la historia de la aviación comercial centroamericana como Enrique Malek, pionero piloto panameño, Román Macaya, pionero y empresario costarricense, C.N. Shelton y Bob Foresblade, pilotos y empresarios norteamericanos, quienes fundaron más tarde empresas tan importantes como TAN Airlines, Ecuatoriana de Aviación y APSA en el Perú; Otto Escalante, quien llegó a ser el Presidente de LACSA en Costa Rica y Luis Alfonso Fiallos, quien fue Director de la Aeronáutica Civil de Honduras, todos empezaron sus carreras como pilotos al lado de Lowell Yerex.



Douglas DC-3, matrícula TI-1002 de TACA de Costa Rica

Dos operadores domésticos en Costa Rica habían decidido unir esfuerzos para enfrentar la entrada de TACA al mercado en 1940. Aerovías Nacionales había sido fundada seis años antes y con un récord de seguridad envidiable, unía comunidades distantes de la capital de país, desde su sede en San José. Aun con la fusión con ENTA, la segunda empresa en importancia en el país, no pudieron evitar vender la operación a Yerex para crear TACA de Costa Rica. La organización TACA no solo adquiría personal calificado y profesional sino aviones de diferentes modelos y las instalaciones de los talleres de mantenimiento en San José. Incluso, TACA no dudó en mudar toda la operación de mantenimiento de Tegucigalpa a San José en 1943. La organización creció hasta convertirse en una unidad autónoma SALA (Servicio Aeronáutico Latinoamericano) en 1949. A medida que se disolvió el grupo TACA, se reorganizó SALA para crear en 1963 la empresa COOPESA. Hoy en día es considerada una de las empresas MRO más importantes de Latinoamérica.

Vuele por TACA... y tendrá SERVICIO!



Todo para su Comodidad



TACA Airways se preocupa por TODO cuanto puede contribuir a su confort y bienestar... desde el momento en que compra usted su boleto, hasta cuando llega a su destino, descansado y listo para iniciar sus actividades gracias al ahorro en tiempo efectuado mediante el empleo de modernos y veloces aviones bi-motores.

Por ello, los viajeros más experimentados acuden a TACA, seguros de que siempre tendrán **SERVICIO!**



La **HORA TACA ES HORA** *Waltham*



www.aviacol.net

Para 1941, TACA transportaba 90.000 pasajeros y 14.000 toneladas de carga, que representaban el 60% de sus ingresos operacionales. Se adquirieron nuevos aviones de pasajeros como el Curtiss Condor y los Lockheed 12, siendo reemplazados por los Lockheed L-18 Lodestar, los aviones más modernos de transporte de la época.

Este fue el momento en que Juan Trippe, Presidente de Pan American Airways, tomó nota del éxito de Lowell Yerex en Centroamérica y empezó su campaña de desprestigio en las altas esferas del gobierno norteamericano para bloquear la entrada de la compañía TACA a

los Estados Unidos. TACA competía en los mercados locales y con las rutas internacionales de Pan American en Centroamérica y con los operadores locales en cada país.



www.aviacol.net

Pero la visión de Lowell Yerex iba mucho más allá y comenzó a establecer nuevas operaciones con accionistas locales en Suramérica. La mayor de las empresas fue Aerovías Brasil, fundada en 1942, seguida por las [Líneas Aéreas TACA de Colombia](#) en 1944, seguida por Líneas Aéreas TACA de Venezuela el año siguiente.



www.aviacol.net

TACA comenzó a operar vuelos chárter a Miami en el verano de 1942, cuando la autoridad aeronáutica CAB de Estados Unidos le extendió el permiso. Sin embargo, ellos mismos le retiraron la autorización acusando a TACA de excederse en las condiciones estipuladas en

el permiso. Solo hasta el 20 de noviembre de 1943 se inauguró un servicio regular desde San José, Managua, Tegucigalpa, San Salvador, Belice, la Habana y Miami utilizando aviones Douglas DC-3 y con autorización para transportar el correo aéreo.



En 1944 el permiso de operación de TACA de Nicaragua fue suspendido por el gobierno del General Anastasio Somoza. Para continuar operando en ese país, Lowell Yerex compró la empresa Líneas Aéreas de Nicaragua LANIC, por la que pagó a sus accionistas \$20.000 dólares. Pero los días de la empresa estaban contados. Se conoció días después, que Juan Trippe de Pan American había llegado a un acuerdo con Somoza para crear una aerolínea nacional que se llamó igualmente, Líneas Aéreas de Nicaragua LANICA. Pan American se aseguró el 40% de las acciones, mientras que la mayoría, el 60% quedaron en manos del Jefe de Estado, Anastasio Somoza. LANICA empezó sus operaciones en 1946 con un Boeing 247 con servicios desde el aeropuerto Las Mercedes de Managua a destinos al norte del país y la Costa Atlántica. El equipo fue reemplazado rápidamente por aviones Douglas DC-3 y se autorizó la primera ruta internacional a San José de Costa Rica.



Mapa de rutas de TACA en 1945.

Como se mencionó anteriormente, una de las empresas más importantes que fundó Lowell Yerex fue la subsidiaria brasileña. La Empresa de Transportes Aerovias Brasil fue fundada en Río de Janeiro el 26 de agosto de 1942. Yerex y otro accionista mantuvieron el 66.6% de las acciones, mientras que las restantes estaban en manos de 29 accionistas brasileños, entre los que se contaba con los hermanos Oscar y Roberto Taves. El permiso de operación se logró el 29 de diciembre de 1942 y las operaciones comenzaron en enero del año siguiente.

En su primer año de operación, Aerovías Brasil operaba rutas domésticas a lo largo de la costa atlántica del país desde Porto Alegre hasta Belém. El convenio bilateral firmado entre Estados Unidos y Brasil, autorizaba la doble designación, lo que significa dos aerolíneas por cada país. Por Estados Unidos ya operaban Pan American y Panagra. Aerovías Brasil fue autorizada para establecer servicios regulares a los Estados Unidos en 1946, junto con Cruzeiro do Sul.



www.aviacol.net

Aerovías Brasil comenzó a operar dos vuelos semanales entre Río de Janeiro y Miami operados con aviones Douglas DC-3. El vuelo salía de Río de Janeiro y con paradas en Anápolis, Carolina, Belém, Paramaribo en la Guyana Holandesa, Puerto España en Trinidad, La Guaira (Caracas) en Venezuela, y Ciudad Trujillo en la República Dominicana llegaba a su destino final 48 horas utilizando las escalas en Belém y Ciudad Trujillo.

En 1947 la participación accionaria en manos Yerex y su socio disminuyeron y los accionistas brasileños llegaron a manejar el 91% del total. Al mismo tiempo se iniciaba la operación de la ruta entre Goiânia, Porto Nacional y Carolina. Esta ruta complementó la ruta costera del Sistema. El 17 de febrero de 1949 la totalidad de acciones de la línea aérea pasó a las manos del Estado de São Paulo.

Salida de Lowell Yerex

Mientras Lowell Yerex se dedicaba a expandir la influencia de sus empresas aéreas por centro y Suramérica, se vio enredado en la rivalidad entre los intereses políticos norteamericanos y británicos en la industria de la aviación civil en la región. Él mantenía una rivalidad con Juan Trippe de Pan American, quien tenía el apoyo político del gobierno de los Estados Unidos para mantener el control de la aviación comercial en América Latina.

Por otro lado, Lowell Yerex nunca encontró el apoyo del gobierno británico, quienes buscaban también el control de las rutas entre los territorios británicos de ultramar en Centro, Suramérica y las islas del Caribe. El surgimiento de un rival poderoso en la región era preocupante para el gobierno norteamericano.

Mientras tanto Juan Trippe, utilizando todos sus contactos, seguía constituyendo o comprando líneas aéreas nacionales con accionistas locales en diferentes países para conectar con su amplia red internacional. Una de esas empresas era precisamente Avianca. Yerex fue víctima de una guerra sucia por parte de Juan Trippe, y sorprendentemente las líneas aéreas de Yerex fueron las que perduraron en el tiempo. El gobierno de Estados Unidos obligó a Yerex a “americanizar” sus empresas y se planteó un esquema para que la compañía American Export Airlines comprara un paquete mayoritario de acciones de TACA (recordemos que Yerex, era ciudadano británico). Cuando este esquema fracasó, Yerex se enteró de la discordia que existía también entre Pan American y American Export. Al final Pan American terminó comprando American Export Airlines. En este momento el único apoyo que encontró Yerex por parte de los británicos, fue la autorización para crear la aerolínea British West Indies Airways (BWIA) con sede en el territorio de Trinidad.

Yerex invitó a la empresa naviera Watermann Steamship Company para que adquiriera la mayoría de las acciones de la empresa y cumpliera con la “americanización” impuesta por el gobierno de Estados Unidos. Dos años más tarde, el largo periplo para mantener el control de su compañía terminó. Siendo presidente de la compañía, la junta directiva le pidió la renuncia, la cual se hizo efectiva en 1945. Yerex finalmente decidió seguir adelante y muy desilusionado de toda esta situación, decidió embarcar a su familia en su avión privado y se dirigió a Buenos Aires, Argentina, donde se estableció para iniciar una nueva vida y se convirtió en un prominente hombre de negocios, pero muy lejos de la industria de la aviación comercial. Lowell Yerex murió en 1968.

EFFECTIVE JULY 23, 1956

FORM 3547 REQUESTED

TACA AIRWAYS AGENCY, INC.
P. O. Box 428
KENNER, LA.

In the U.S.A. and Europe, contact any office of
TWA
TRANS WORLD AIRLINES
General Agents for TACA International Airlines.

www.aviacol.net

SERVING THE AMERICAS

Mapa de rutas de TACA en 1957.

TACA, bajo una nueva administración, trasladó sus operaciones principales y casa matriz a El Salvador, donde se fortaleció y cambió de nombre a TACA Airlines System; al mismo tiempo que pasó a vender su participación en las diferentes subsidiarias. TACA Airlines comenzó a operar con una flota de Douglas DC-3 acondicionados para 22 pasajeros y dos Douglas DC-4 con interiores de lujo con 44 sillas, ambos transferidos de Watermann Airlines y los cuales fueron puestos al servicio en la ruta de San Salvador a Nueva Orleans. En el caso de TACA de Honduras, esta fue comprada por SAHSA; TACA de Costa Rica se convirtió en LACSA y TACA de Nicaragua fue adquirida por LANICA, todas subsidiarias de Pan American.

TACA de Venezuela fue vendida posteriormente a la Línea Aeropostal Venezolana y Aerovías Brasil fue vendida, como ya se mencionó, al Estado de São Paulo y posteriormente absorbida por VARIG (ahora GOL).



Douglas DC-4 de TACA.

Durante este período, y bien entrada la década de los 50s, la aerolínea adquirió varias unidades adicionales Douglas DC-4, seguidos por los primeros aviones turbohélice presurizados Vickers Viscount, introducidos al servicio en 1957. Así fue posible retomar varias de las rutas principales a lo largo de Centroamérica y la ruta principal a los Estados Unidos.

En 1961, el empresario salvadoreño Ricardo Kriete invirtió en TACA para convertirse en el accionista mayoritario junto con otros inversionistas pertenecientes a las familias Schildneck y Bloch, también salvadoreñas. La casa matriz se trasladó a Nueva Orleans y empezó a operar como TACA International Airlines S.A.



Vickers Viscount matrícula YS-06C de TACA.

El 28 de diciembre de 1966 TACA entró en la era de jet cuando inauguró el primer servicio con equipos BAC One Eleven de fabricación británica. Este tipo de avión se convirtió en el favorito del público viajero en Centroamérica y varias aerolíneas adquirieron este tipo de avión para sus servicios a los Estados Unidos.



BAC-111 matrícula YS-17C de TACA.

Desde 1976 en adelante, un turbohélice Lockheed L-188 Electra fue utilizado por la división de carga de TACA con vuelos regulares a Miami complementando los aviones Douglas DC-6F adquiridos para ese fin. Para 1976, cuando TACA estaba celebrando sus 45 años de servicio, se iniciaron servicios regulares de pasajeros entre Belice y Kingston en Jamaica. Sin embargo, este servicio no prosperó y resultó poco rentable.

TACA



50 YEARS OF SERVICE TO CENTRAL AMERICA

PHONE YOUR NEAREST TACA OFFICE

CENTRAL AMERICA

Panamá—69-6214. Salvador—24-0044.
San José—22-1790. Managua—2-5697.
Guatemala—8-0061. México—546-8809.
Belize—2364.

U.S.A. & CANADA

Montreal—(514) 845-0231. Houston—(713)
682-7424. New York—(212) 751-0439.
Los Angeles—(213) 623-1967. Washington—
(202) 234-7007. Miami—(305) 358-0066.
New Orleans—(504) 821-9156 or toll free
800 535 8780.



www.aviacol.net

Hasta 1983 la casa matriz de TACA se mantuvo en Nueva Orleans, incluyendo operaciones, reservas, mantenimiento y administración. Bajo el liderazgo de la familia Kriete, quienes terminaron por comprar casi la totalidad de las acciones, la sede fue trasladada nuevamente a San Salvador. La flota de aviones se incrementó con la llegada de los primeros Boeing 737-200 Advanced que reemplazaron los BAC One-Eleven, seguidos por aeronaves más modernas de la serie 300 y luego 400.



Boeing 737-300 de TACA, matrícula N374TA, aterrizando en Miami en 1995.

El llamado Grupo TACA nació en 1989 cuando TACA Internacional de El Salvador formó una alianza estratégica con tres aerolíneas de bandera de Centroamérica: AVIATECA de Guatemala, LACSA de Costa Rica, NICA de Nicaragua, convirtiéndose pronto como grupo en la tercera aerolínea más importante de América Latina. El Grupo se fortaleció con la creación de la nueva TACA de Honduras fundada en 1991. En 1992, TACA adquirió el 30% de las acciones de AVIATECA, recientemente privatizada. Siguió la compra del 10% de la empresa LACSA y el 49% de la empresa NICA. TACA también firmó un convenio corporativo con COPA de Panamá, convirtiéndose TACA en su agente general para Estados Unidos. Este acuerdo solo duró seis años, mientras COPA consolidaba rápidamente sus operaciones en el aeropuerto de Tocumen en Ciudad de Panamá en lo que se denominó el “Hub de las Américas”.

The best way
to fly
to Central
America



El Grupo TACA firmó acuerdos de asociación con las aerolíneas INTER de Guatemala y SANSA de Costa Rica para operar servicios domésticos y en las rutas regionales con una flota de nuevos aviones Cessna Caravan. Luego la aerolínea nacional Isleña de Honduras y La Costeña de Nicaragua también se unieron al Grupo.



Boeing 767-200 de TACA, matrícula N767TA, aterrizando en Miami en 1986.

Con un total de 30 aeronaves el Grupo TACA, bajo el liderazgo del su presidente Federico Bloch tenía una red de servicios a 40 ciudades en 19 países bajo una sola imagen corporativa caracterizada por las cinco guacamayas que representaban los componentes del Grupo. Para este entonces se contaba con una flota de 22 aviones Boeing 737, 3 Boeing 767 y 8 aviones Airbus 320 que habían entrado a operar con LACSA. Para reemplazar los aviones Boeing, y con el fin de modernizar y estandarizar la flota, se firmó un acuerdo con Airbus para comprar 30 aeronaves A320 y A319.



Boeing 767-300 de TACA, matrícula N768TA, en una postal de la aerolínea.

En el año 2001 el Grupo TACA había consolidado sus operaciones en el centro de distribución de San Salvador y en San José de Costa Rica. En la mira estaba el desarrollo de las rutas hacia América de Sur y en especial el creciente mercado del Perú. Una nueva línea aérea recientemente fundada en ese país por el empresario Daniel Ratti, denominada Trans American Airlines pronto se asoció con el Grupo TACA y vendió el 49% de sus acciones y comenzó a operar comercialmente desde Lima como TACA Perú. Así el Grupo TACA completaba la red de rutas para cubrir la totalidad del continente americano.



Airbus A321 de TACA, matrícula N568TA, en Miami.

En el 2005 TACA se convirtió en la primera operadora en América Latina del avión más grande de la familia Airbus A320 en su versión A321. También, a mediados del 2006, vino la celebración de los 75 años de historia ininterrumpida de la aerolínea, donde se lanzó un logotipo conmemorativo. La Junta Directiva en cabeza de Roberto Kriete decidió devolver al nombre original de TACA Airlines con la consolidación de todas las unidades operativas de la organización y se inauguró para la casa matriz uno de los primeros edificios inteligentes en la capital salvadoreña. Con la llegada de los primeros Embraer 190, aeronaves brasileñas de medio alcance, se introdujo una nueva imagen corporativa, la cual fue aplicada a casi la totalidad de la flota y el nombre cambió una vez más a Transportes Aéreos del Continente Americano TACA.



Embraer 190 de TACA, matrícula N983TA, aterrizando en Miami.

Así termina esta última etapa de la compañía cuando comienza el proceso de fusión de con Avianca en el año 2009.

JAIME ESCOBAR CORRADINE

Miami, enero del 2019

Nota del autor: *Quiero dedicar esta corta historia a mi amigo Tony Yerex, hijo menor de Lowell Yerex y toda su familia, como tributo a esta extraordinaria historia empresarial de la aviación latinoamericana.*