

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**  
**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS**  
**ESCUELA DE CIENCIAS HISTÓRICAS**

**DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN**  
**DE TÍTULO DE HISTORIADOR**

**“V1, ROTATE”:**

**La modernización de la aviación ecuatoriana durante el Gobierno Revolucionario y  
Nacionalista del Gral. Guillermo Rodríguez Lara.**

**JORGE PATRICIO FLORES MEDINA**

**DIRECTOR: DR. GUSTAVO ALEJANDRO LÓPEZ VALAREZO**

**QUITO, 2020**



A mis padres Carlos y Jacky, por ser los pilares de mi vida, por el amor y apoyo incondicional durante este loco camino, por darme las alas para volar.

A mi abuelita Tita, por ser mi segunda madre, y por incentivar en mí el amor por la historia.

A mi hermano Alex, por ser mi compañero en cada paso, por ser mi V1, ROTATE siempre que lo necesite, y por compartir mi pasión por la aviación, vuela alto.

A Natalia, por acompañarme en este proceso, por siempre darme ese empujón cuando era necesario, por esas veladas de trabajo juntos y por todo el amor que me das.

A mi rabanito por enseñarme lo que es el verdadero amor pese al poco tiempo que te tuve junto a mi tienes una parte de mi corazón, siempre te amaré.

Quito, 2020

Jorge Flores Medina.

**La luz no bajaba de los astros, sino que se desprendía, debajo de él, alrededor de él, de esas masas blancas. Las nubes, bajo él, devolvían toda la nieve que recibían de la Luna. Las de derecha e izquierda, altas como torres, hacían lo mismo. La luz era cual leche en la que se bañaba la tripulación.**

**Antoine De Saint-Exupéry**

## **Tabla de contenido**

### **1 Contexto histórico.**

1.1 Contexto nacional: Del último “velasquismo” al “Triunvirato”.

1.2 Contexto regional: Perú y Colombia.

### **2 Gobierno Revolucionario y Nacionalista.**

2.1 Análisis del texto “FILOSOFÍA Y PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO REVOLUCIONARIO Y NACIONALISTA DEL ECUADOR”.

2.1.1 Objetivos del Gobierno Revolucionario y Líneas de Acción para conseguirlos.

2.2 Análisis de las políticas económicas y distribución de ingresos provenientes de la explotación petrolera (Política petrolera).

2.3 Planes de inversión en transporte (Política de Infraestructura).

### **3 La aviación en el Ecuador.**

3.1 Antecedentes.

3.1.1 Arribo del primer avión a Ecuador

3.1.1.1 Pioneros de la Aviación Ecuatoriana

3.2 Telégrafo I. Primeros raid en el Ecuador

3.2.1 “Cóndor de los Andes”: Elia Liut en Ecuador

3.2.2 Primer raid: “Sobre los andes” Guayaquil-Cuenca

3.2.3 Los raids del Telégrafo I sobre cielo ecuatoriano: Cuenca-Riobamba, Riobamba-Quito, Quito-Ibarra, Ibarra-Tulcán

3.2.4 TELÉGRAFO I Pionero en América: Primer correo aéreo internacional en América

3.3 Surgimiento de la Aviación Militar en el Ecuador

3.4 Inicio de actividades de la Aviación Comercial en el Ecuador

3.5 Aerolíneas ecuatorianas y estatales.

3.5.1 Aerolíneas estatales

### **4 Consideraciones finales**

### **5 Anexo**

5.1 Entrevista Gral. Edmundo Baquero

## **ABSTRACT**

Esta investigación tiene como objetivo dar a conocer el proceso de modernización y desarrollo del sector aeronáutico ecuatoriano durante el Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, presidido por el Gral. Guillermo Rodríguez Lara, haciendo uso de este medio de transporte como herramienta para el cumplimiento de algunos objetivos planteados en su plan de trabajo como: la integración nacional, dinamización de la economía del país, fortalecimiento y desarrollo de las empresas estatales. Además de convertirse en un nuevo aporte a la historiografía sobre el sector aeronáutico, se genera un nuevo contexto sobre la aviación del país, desde sus antecedentes, pioneros, surgimiento de aerolíneas privadas y estatales activas hasta la época estudiada.



## **Introducción**

La elección de este tema de investigación para el trabajo de disertación viene principalmente desde un interés personal, y el interés por la falta de estudios históricos sobre este tema, los mismos que se han generado por los cambios que sufrió la aeronáutica ecuatoriana durante el período seleccionado para este trabajo. Desde mi infancia he crecido cerca del sector aeronáutico, motivo principal por el cual la aviación y todo su contexto siempre ha sido un tópico de interés para mí; por otro lado, este sector ha sido también de gran importancia para la sociedad ecuatoriana, principalmente durante este período ya que gracias al mismo se logró una integración territorial, con la apertura de nuevas rutas por parte de las diferentes aerolíneas activas. De igual manera, la idea de modernización y progreso promulgada por la dictadura militar de la época estudiada se ve reflejado en los avances del sector aeronáutico; sin embargo, este sector nunca ha recibido la atención que se merece por parte de la sociedad, que simplemente lo tiene en su imaginario como un medio de transporte más.

Debido a lo expuesto anteriormente, creo que el sector aeronáutico ecuatoriano merece un análisis histórico más profundo, razón por la cual mediante el uso de las habilidades investigativas adquiridas durante la carrera podré brindar un aporte significativo para la historiografía nacional tomando en cuenta que este tema no ha sido nunca abordado desde la historia y que los trabajos que podemos hallar sobre aviación en el Ecuador son analizados desde diferentes enfoques como la economía, seguridad aeronáutica, entre otras disciplinas técnicas y desarrollados por profesionales de esas mismas ramas.

Una de las principales dificultades que he tenido que sortear desde el momento en que decidí empezar a investigar sobre este tema ha sido la complejidad para encontrar fuentes sobre las aerolíneas que se encontraban activas durante el período estudiado (1972-1976), ya que la gran mayoría de las mismas han cesado sus operaciones. Cabe recalcar que el estudio se centrará principalmente en las aerolíneas estatales, pero también se hablará brevemente de las empresas privadas activas en el momento; de igual manera, se tomará en cuenta la inversión estatal en tecnología para la industrialización del país con el fin de llegar a un proceso de modernización, puesto que, la asignación de recursos públicos no se enfocó únicamente en el sector aeronáutico. Otro de los límites es la falta de trabajos sobre el tema desde la disciplina histórica, por lo cual no

poseo autores con quienes debatir sobre la hipótesis planteada para este trabajo investigativo, esto a la vez se ha convertido en un incentivo al darme cuenta del aporte de este trabajo para la historiografía ecuatoriana siendo una de las investigaciones sobre el sector aeronáutico ecuatoriano que considera el contexto histórico, social y político integrándolo en el análisis del desarrollo del mismo.

Como eje de la investigación fue el surgimiento de una pregunta, misma que busca responder ¿Cuál fue el interés del Estado ecuatoriano por invertir parte de los ingresos estatales provenientes de la explotación petrolera durante el gobierno del Gral. Rodríguez Lara entre 1972-76 en el sector aeronáutico, como parte de la decisión de iniciar un proceso de modernización institucional?

El objetivo general de este trabajo de investigación es el de analizar el plan de desarrollo y modernización del sector aeronáutico ecuatoriano con fondos provenientes de la explotación petrolera durante el gobierno del Gral. Rodríguez Lara entre los años 1972-1976. Además, se busca identificar los mecanismos mediante los cuales el Estado decidió invertir fondos estatales en el sector aeronáutico, durante el gobierno del Gral. Guillermo Rodríguez Lara, basado en los planes gubernamentales propuestos desde la presidencia y con la realización de entrevistas a personajes relevantes del sector aeronáutico; analizar la inversión estatal en las aerolíneas que se encontraban en manos gubernamentales (TAME y Ecuatoriana de Aviación (estatizada durante la época estudiada)), mediante la búsqueda de decretos, documentos en diversos repositorios y bibliografía; elaborar una investigación que signifique un aporte a la historiografía ecuatoriana, ya que este tema ha sido revisado desde enfoques de otras ciencias, más no desde un enfoque histórico.

Durante la década de los setenta en el Ecuador se inició un proceso de modernización del aparato estatal, con base en los nuevos ingresos provenientes de la explotación petrolera, esto queda evidenciado en los textos elaborados desde el Estado en los cuales se expone como deben ser redistribuidos los ingresos, y a que sectores se los va a destinar con el fin de generar una modernización.

En el caso de este trabajo los conceptos que se abordarán principalmente son los de desarrollo y subdesarrollo, basado en lo expuesto por los autores Immanuel Wallerstein y Gustavo Esteva, mismos que explican la polarización de la economía mundial y como el sistema capitalista y las naciones hegemónicas han determinado el rol de las naciones clasificándolas como de “tercer

mundo” o “subdesarrolladas”. Además, se analiza el concepto de modernización, basado en lo expuesto por Carlos Solé en su libro “Modernidad y modernización”, mismo que explica la modernización de las flotas de las aerolíneas como una de las herramientas que durante este período son base de la construcción del desarrollo en el Ecuador.

En base a lo mencionado anteriormente, este trabajo de investigación inicia brindando un contexto histórico sobre la situación político-social del Ecuador y los países de la región, donde se puede observar a la búsqueda de desarrollo como núcleo de la creación de empresas, inversión en fortalecimiento y modernización del aparataje estatal, búsqueda de cambio en la matriz productiva, entre otras medidas adoptadas por varios países de la región.

Posteriormente, se analiza el texto “FILOSOFÍA Y PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO REVOLUCIONARIO Y NACIONALISTA DEL ECUADOR”, donde las

autoridades militares dan a conocer sus lineamientos generales y pasos para alcanzar los objetivos planteados para sacar al país de la situación caótica en la que dicen se encontraba el Ecuador al asumir el poder. Así mismo, por la importancia para el tema investigativo, se analiza como acápites individuales la política petrolera y la política de infraestructura, ya que, en la primera se da a conocer la distribución de los recursos generados por la actividad petrolera en el oriente ecuatoriano y la segunda se menciona los planes del gobierno para el sector de transporte, en el que se incluye al transporte aéreo.

En el último capítulo se aborda enteramente la aviación en el Ecuador, desde los antecedentes globales con vuelos aerostáticos y el desarrollo de naves “más pesadas que el aire” y los primeros vuelos en el país. De igual manera, se habla sobre los pioneros de la actividad aeronáutica en el Ecuador, el desarrollo de la Aviación Militar, y como las aerolíneas extranjeras abrieron la ruta para la actividad comercial aérea en el país, con la creación de compañías privadas ecuatorianas, estatales y como en el caso de Ecuatoriana de Aviación la estatización de la misma. Adicionalmente, en este capítulo se podrá observar que desde el gobierno militar encabezado por el Gral. Guillermo Rodríguez Lara, no existió como tal un plan para la modernización y desarrollo del sector aeronáutico; sin embargo, en su plan y filosofía de acción existe un pequeño acápite, no mayor a un párrafo, para este sector. Empero, el gobierno invirtió en la modernización del sector aeronáutico con la adquisición de aeronaves, mejoramiento de los aeropuertos, adquisición de equipos tecnológicos que facilitarían esta actividad, entre otras acciones.

Es necesario mencionar que el último acápite del tercer capítulo tiene una extensión menor a los demás. Este acápite trata sobre las aerolíneas que durante la época estudiada estuvieron en manos del gobierno militar, en el caso de TAME, estatal desde su creación, mientras que Ecuatoriana de Aviación paso a manos estatales luego de un período de crisis; sin embargo, durante el tiempo de investigación para este trabajo, no se pudo acceder a información de archivo de las instituciones que manejan la información de la aviación en el país como la DAC, donde se mencionó que desconocen el contenido de su archivo que se encuentra en un galpón en el sector de los radares en la periferia de la ciudad. En el caso del archivo de la FAE, la respuesta fue similar, pues al igual desconocían el contenido del archivo y no se permitió acceso a este. La misma situación en el archivo de la Academia de Guerra de la FAE, donde solo tienen acceso los estudiantes. Este trabajo de investigación ha abierto nuevas inquietudes investigativas y una gran preocupación sobre el manejo de los repositorios en el país. Como se ha mencionado existen pocos textos históricos sobre la aviación, la mayoría, desarrollados institucionalmente por la FAE, mismos que son de carácter cronológico.

## **1 Contexto histórico.**

### **1.1 Contexto nacional: del último “Velasquismo” al “Triunvirato”.**

Como ejes principales de esta investigación, se hará una revisión de varios temas, uno de los más importantes son los conceptos de desarrollo y de subdesarrollo esto en base a lo planteado por Wallerstein en su texto *La reestructuración capitalista y el sistema-mundo*, en la que explica como la economía mundo es polarizadora; es decir, no son los países los que se desarrollan sino la economía mundo capitalista según la cual el papel de América Latina ya ha sido determinada. Esto determina la existencia de países más desarrollados que otros, esto fue consolidado tras el discurso del Presidente de los Estados Unidos Harry Truman, el 20 de enero de 1949 durante su investidura presidencial y segunda toma de posesión, cuando mencionó que los Estados Unidos deben ayudar a los países “subdesarrollados”. De esta forma los Estados Unidos se convierten en el ejemplo a seguir por su gran productividad y avances tecnológicos, siendo concebida como una máquina productiva que a finales de la Segunda Guerra Mundial ya se había convertido en el centro del mundo y en el centro de la actividad económica y política (Esteve, 1996, pp. 51-54).

Este concepto fue adoptado por los líderes de los territorios de “Tercer Mundo”. Dentro de este proceso, se especificó una serie de “recetas” cuyo objetivo principal era el de generar cambios dentro de la cultura, economía y relaciones sociales y que dieran como resultado la “racionalización” de estos países, por lo tanto, se asemejarían a los países económicamente avanzados con altos niveles de tecnificación, producción material a gran escala, tecnificación de la agricultura y altos niveles de vida. Como parte de las propuestas concretas para dar con este objetivo, expertos de las Naciones Unidas emitieron un texto donde se dejaba en constancia la necesidad de llevar a cabo cambios sustanciales para lograr este propósito. (Escobar, 2007, pp.20-21).

La creación de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en 1948, coincide con la aparición de la doctrina desarrollista, que buscaba la autonomía económica de los países “subdesarrollados” mediante el desarrollo del sector industrial. Esta doctrina mantuvo relación con la fórmula ISI (Industrialización por Sustitución de Importaciones), lo que resultó en una vinculación más íntima de la economía latinoamericana al sistema mundial capitalista. (Muñoz, 2015, pp.20-21). Esto generó una búsqueda de modernización e industrialización en los países de América Latina, y en específico en el Ecuador. Analizaremos el período entre 1972

y 1976, en el cual se encontraba en el poder el Gral. Guillermo Rodríguez Lara y en el que se evidencia esta búsqueda de desarrollo.

Como primer mandatario de la nación, el gobierno de carácter dictatorial, se autodenominó como revolucionario y nacionalista<sup>1</sup>, esto se lo puede observar en la portada de su publicación “Filosofía y plan de acción de gobierno revolucionario y nacionalista del Ecuador. Lineamientos Generales”. (Gobierno Revolucionario y Nacionalista, 1972, p.1); según el autor Germán Carrera Damas en su texto El nacionalismo latinoamericano en perspectiva histórica, da a entender que para la década de los setenta en América Latina los nacionalismos en la región se dividían en dos tendencias con disonancias con el interés de unidad contra el socialismo, estas tendencias son: la integración del nacionalismo de la clase dominante y la floración de lo que podría denominarse un nacionalismo de izquierda, en el caso del gobierno del Ecuador con Rodríguez Lara en el poder, fue más alineado a la segunda tendencia. El autor explica esta tendencia como:

La segunda tendencia, denominada con mucho riesgo nacionalismo de izquierda, resulta de composición abigarrada o, en todo caso, menos nítida que la primera tendencia - ¿valdría invocar aquí una explicación clasista?-. Abarca variantes que van desde un nacionalismo revolucionario expresado en algunas “neodictaduras militares”, hasta formas más radicales. Estas variantes se revelan en buena parte amorfas, todavía, y parecen conjugar sin dificultad el anti- imperialismo con el antisovietismo. (Carrera Damas, 1976, p.791)

Este gobierno se destacó por un manejo discursivo mediante el cual se buscaba la defensa de la industria nacional y a su vez fomentar la inversión en el país a través de la creación de políticas de Estado que favorecieran el desarrollo industrial del mismo. Es importante mencionar que durante esta época se dio el auge petrolero con la explotación de los yacimientos que se encontraban en la región amazónica, con lo cual el Ecuador ingresó a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) lo que generó que el país se abriera camino dentro del mercado internacional en el sector de hidrocarburos.

El contexto histórico en el que se centra este estudio, es el Ecuador de la década de 1970, una nación que se encontraba en medio de un cambio político que inició con la quinta presidencia del Dr. José María Velasco Ibarra después de su triunfo en los comicios presidenciales de 1968; sin embargo, su triunfo en estas elecciones sucedió con un estrecho margen con respecto a su

---

<sup>1</sup> Abordaremos el nacionalismo según el planteamiento de Eric Hobsbawm quien menciona que el nacionalismo surgió posterior a la Revolución francesa y la Revolución industrial, con el auge de la sociedad burguesa, misma que crecía junto al desarrollo industrial. Esto favoreció a la integración nacional, al mismo tiempo que generó la aparición de una masa obrera estandarizada que servía al capital bajo el discurso homogeneizador del trabajo para el progreso de la nación. Es así, que Hobsbawm considera que la tarea principal del nacionalismo es homogeneizar a una sociedad diversa mediante una propaganda dirigida desde la clase dominante, misma que es impuesta al resto de la población con el objetivo de generar lealtad hacia las instituciones encargadas de la defensa de la soberanía.

contrincantes, lo que evidenció que el poderío de Velasco dentro de la esfera política ecuatoriana estaba en declive. Su gobierno se desarrolló dentro de una fuerte crisis económica, el Dr. Velasco buscó conseguir más fondos mediante el cierre de algunas entidades y el alza de los impuestos del sector exportador, lo que generó disconformidad en el sector comercial, especialmente de la Cámara de Comercio de Guayaquil. (Cueva, 1991)

Frente a esto, el Presidente de esta entidad tomó medidas que desencadenaron en un “autogolpe” de Estado en 1970, mediante el cual Velasco Ibarra se declaró dictador. Esta decisión fue tomada por el caudillo durante la deliberación de la creación de nuevos impuestos por parte de la Corte Suprema, medida que, como ha sido mencionado anteriormente, demostraba lo débil que se encontraba el gobierno frente a la agitación popular generada “desde abajo” y desde las clases dominantes. “El 21 de junio de 1970 Velasco Ibarra se proclamó, finalmente, dictador con el apoyo, aparentemente unánime, de las fuerzas armadas y todos los sectores de la burguesía.” (Cueva, 1991, p. 163).

La situación “caótica<sup>2</sup>” del país a inicios de los años setenta desencadenó en las acciones de las Fuerzas Armadas, que el 15 de febrero de 1972, después del operativo militar denominado como “carnavalazo”, dio por finalizado el gobierno del Dr. Velasco Ibarra que se encontraba en la ciudad de Guayaquil, de donde fue desterrado hacia Panamá. Posteriormente, el Gral. Guillermo Rodríguez Lara asumió el poder del Consejo Militar de Gobierno, con lo que se dio inicio a un período de casi una década de gobiernos militares. Este gobierno militar “revolucionario y nacionalista” comenzó sus funciones a la par de un período de auge económico nunca antes suscitado en el país, debido en gran parte, a “una coyuntura internacional de elevación sostenida de los precios de los hidrocarburos.” (Ayala Mora, 1993, p. 107).

Durante la presidencia de Rodríguez Lara se fortaleció la explotación de los yacimientos petroleros de la Amazonía, cuyas concesiones se encontraban en manos de empresas extranjeras. Esto, iba en contra de los ideales “nacionalistas” de las que tanto hablaba este régimen en sus discursos, razón por la cual, los contratos suscritos entre las empresas petroleras y el Gobierno ecuatoriano entraron en un proceso de revisión para favorecer a los intereses del país y que estos nuevos ingresos sean la base del proyecto desarrollista y modernizante planteado por la dictadura

---

<sup>2</sup> Dentro del texto “FILOSOFÍA Y PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO REVOLUCIONARIO Y NACIONALISTA DEL ECUADOR: Lineamientos Generales”, dice en su primera página “La situación del país se considera caótica.”

militar. Esto creó una nueva forma de relación entre el Estado y el pueblo ecuatoriano como lo dice Juan Maiguashca en la siguiente cita: “En 1972, con el inicio de la explotación petrolera, recurso de propiedad nacional, el estado ecuatoriano consiguió autonomía económica por primera vez en su historia.” (Maiguashca, 1991, p. 223).

Esta transformación en las relaciones del Estado con el sector industrial no se realizó únicamente en el país con su creciente intervencionismo; sino también, con las grandes empresas extranjeras que tenían deseos de ingresar a explotar el petróleo en el Oriente, ya que estas debían negociar directamente las condiciones con el Estado para el aprovechamiento de este recurso. Sin embargo, estos recursos muchas veces fueron destinados y utilizados sin mayor planificación con el fin de consolidar los objetivos planteados por el Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador. Dentro de las acciones tomadas en el ámbito petrolero por el Gobierno Revolucionario y Nacionalista está la creación de la Corporación Estatal Petrolera (CEPE), que sería el ente oficial encargado de la prospección, explotación y comercialización del petróleo y sus derivados. De igual manera, el país inició la construcción de la refinería estatal en la Provincia de Esmeraldas. Otra de las medidas en este sector, fue el ingreso del Ecuador a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) como miembro titular y la creación de la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE), con sede en la ciudad de Quito.

Además, el gobierno del Gral. Rodríguez intentó fortalecer el casi inexistente aparato económico estatal mediante la creación de varias empresas de carácter público y la tentativa de una modernización de las instituciones públicas. “El conjunto de la política económica agregada nos muestra el propósito del gobierno de impulsar una modernización capitalista cuyo eje central se localice en los sectores modernos urbanos.” (Bocco, 1987, pp. 76-77) Esto debido al gran fenómeno migratorio que se dio durante este período, en el cual la gente se movilizó desde las provincias hacia las grandes urbes en búsqueda de empleos mejor remunerados y una mejor calidad de vida, esto representó que en el año de 1974 “las ciudades representaban ya el 42% de la población” (Ayala Mora & Quintero, 1990, p. 376). El abandono del campo por parte de la fuerza laboral y la precaria modernización del sector agrícola significó una baja en la producción y desencadenó en el incremento del precio de alimento inclusive existió la necesidad de importar maíz, para abastecer al mercado interno.

Dentro de las principales propuestas del gobierno al momento de llegar al poder, estuvo lo que denominaron, como una verdadera reforma agraria, ya que, tomando en cuenta la realidad nacional y la importancia de este sector para la economía ecuatoriana, vieron en esta reforma una solución a los problemas que acarrea el mismo. Lo que se buscó con esto, fue acelerar el proceso de entrega de tierras a campesinos y el incremento en el monto destinado para préstamos agrícolas para la modernización de la producción de las tierras, como será abordado más a profundidad más adelante.

Durante el gobierno autodenominado por sus autoridades como “nacionalista y revolucionario”, se dio en el país una gran inversión en el sector industrial, favoreciendo su crecimiento mediante la creación de políticas estatales para la canalización de capital hacia los sectores públicos y privados, la suspensión de importaciones de algunos productos, la regulación del crédito privado, la creación y canalización de créditos con fondos estatales para este sector. Gran parte de este capital fue el resultado de la expansión de la actividad petrolera en el país, como se refleja en la siguiente cita:

Por otro lado, respecto la industria, el nuevo gobierno intentó conducir la modernización productiva del país hacia una industrialización movilizadora en dos sentidos, por un lado en la creación de un sector empresarial del Estado y, por otro, en la agresiva inversión de recursos estatales en el fortalecimiento de la industria ecuatoriana, tanto las ya existentes como en nuevos emprendimientos (muchas veces en alianza con capital privado y extranjero). (Muñoz, 2015, p. 41).

Para conseguir el objetivo de la modernización, el Estado se basó en la redistribución de los ingresos generados por la actividad petrolera en el Oriente ecuatoriano, además de la adopción de un grupo de políticas que buscaban fortalecer el sector industrial nacional. Algunos de los principales cambios que se generaron en este período son “cambios en la política agraria, la política monetaria, cambiaria y crediticia... en fin el conjunto de la política económica” (Bocco, 1987, p.75).

Sin bien podemos observar los grandes esfuerzos por parte del Estado por llegar a concretar sus objetivos de desarrollo e industrialización, los mismos permanecieron como un simple sueño, ya que los nuevos grupos de élite burguesa manufacturera, formados durante este período, concentraron el poder adquisitivo y la industria como tal las grandes ciudades se ubicaron como los polos de desarrollo e industria en el país, mismas que no concentraban grandes cantidades de

mano de obra como se hubiese pensado, ya que otro de los principales rasgos de la industrialización de la época es la de la penetración de capital extranjero, con tecnología que les facilitó la concentración de capital y la instalación de empresas sumamente rentables; por otro lado, en las provincias pequeñas, ciudades y pueblos, se mantenía la industria manufacturera más artesanal, que a su vez, no tenía la capacidad para absorber la gran cantidad de mano de obra restante.

En el ámbito bancario, uno de los principales rasgos de este período fue el crecimiento de este sector, algo sin precedentes hasta ese momento. El sistema financiero creció en número con la creación de bancos, instituciones de crédito, cooperativas, compañías aseguradoras, financieras entre otras y según Alberto Acosta, la concentración de más de la mitad del sistema financiero privado ecuatoriano se concentraba en 32 personas. Podemos observar como este grupo se afianzo durante estos años y como gran parte de las instituciones respondían a intereses de un pequeño grupo de personas, algo que iba en contra de la lucha antimonopólica planteada por el Gral. Rodríguez Lara (Acosta, 1982), dentro de los lineamientos generales de su gobierno.

Para la segunda mitad de año 1975, la dictadura del Gral. Rodríguez Lara sufrió un altercado, el 31 de agosto de 1975, cuando el Gral. Raúl González Alvear, intentó derrocar el gobierno de Rodríguez Lara para que los civiles asumieran el poder en el menor tiempo posible, empero este levantamiento fue frustrado mediante acciones violentas que dejaron decenas de muertos y heridos. (Quintero & Silva, 2001). La falta de apoyo de un partido político alineado al plan de gobierno planteado por el sector militar, denominado como “nacionalistas y revolucionarios” debilitó seriamente su accionar, por lo que se vieron en la necesidad de formar alianzas con sectores específicos de acuerdo a políticas ligadas a sectores estratégicos; no obstante, las mismas no se conformaron alrededor del programa planteado por el gobierno.

Frente a la crisis social y al estancamiento de la economía nacional, el gobierno accedió a negociar reformas dentro del programa de gobierno planteado por las FF.AA. en el ámbito de las políticas económicas como una medida para neutralizar a los sectores insurrectos; dentro de estos sectores se encontraban las cámaras de la producción que fungían como voceros de los grupos económicamente dominantes, mismos que iniciaron una campaña en contra del gobierno tildándolo de “estatismo”, “comunismo solapado” (Ayala Mora & Quintero, 1990, p. 379). Esto queda en evidencia en la siguiente cita: “Luego de la asonada de agosto de 1975 el gobierno

negocia con las fuerzas opositoras varios ministerios, especialmente aquellos vinculados con la formulación de la política económica.” (Bocco, 1987, p.32).

No obstante, en enero de 1976 se instaló un Triunvirato conformado por los jefes de las tres ramas de las Fuerzas Armadas.

“La clase dominante había hecho de Rodríguez Lara el chivo expiatorio y su remoción se imponía para devolver una cierta “tranquilidad” al país,... el 11 de enero de 1976, fecha en que asumió el poder un Consejo Superior de Gobierno compuesto por el entonces Vicealmirante Alfredo Poveda Burbano, el General Guillermo Durán Arcentales y el Brigadier Luis Leoro Franco, jefes de las tres armas.” (Cueva, 1991, p.177)

Durante este nuevo período con miembros de las Fuerzas Armadas en el poder, se buscó principalmente dar paso a un proyecto de retorno a la democracia; sin embargo, el Triunvirato, permaneció al poder durante varios años, durante los cuales, varios objetivos y proyectos del gobierno antecesor se vieron parados, como por ejemplo la Reforma Agraria. Como contraparte a esta decisión, se promulgó la Ley de Fomento Agropecuario, que garantizaba la inviolabilidad de las tierras de los terratenientes. De igual manera, siguieron enfrentando los resultados del estancamiento económico, lo que desencadenó el alza de precios, congelamiento de salarios, ocasionando revuelo en el sector popular. El ejemplo más nefasto de la represión a este sector fue la masacre suscitada en el Ingenio Aztra, el 17 de Octubre de 1977. (Ayala Mora & Quintero, 1990, p. 380)

Como fue mencionado anteriormente, el gobierno militar de turno buscó dar inicio al proceso de reinstauración de la democracia en el país (siguiendo con los ideales propuestos por el Gral. González Alvear durante el golpe de Estado frustrado el 31 de agosto de 1975); con la convocatoria a elecciones en un futuro cercano (el proceso de retorno a un régimen democrático tomo 3 años), del cual se respetaría al ganador y se daría la entrega del poder por parte del Triunvirato. Como parte del Plan de Reestructuración Jurídico-Política del Estado elaborado en 1976, se encargó a un grupo de colegiados, encabezados por Galo Plaza<sup>3</sup>, la elaboración de dos proyectos de Constitución, de las cuales una sería elegida por el pueblo mediante un

---

<sup>3</sup> Galo Plaza Lasso (1906-1987), ex Presidente de la República del Ecuador desde 1948 hasta 1952.

referéndum. Estas propuestas fueron: la llamada “Nueva Constitución de 1978” y la Constitución de 1945 “reformada”. La elección del proyecto de Constitución tuvo como fecha enero de 1978, los resultados fueron “Del millón 700 mil votos, 23% fueron nulos, 31% en favor de la Constitución de 1945 reformada y 44% fue la voluntad mayoritaria para el proyecto de corte más progresista.” (Ayala Mora & Quintero, 1990, p. 381)

El 16 de julio de 1978, se dan las elecciones presidenciales cuyos resultados llevaron a una segunda vuelta electoral, en la cual se dio la disputa entre el binomio del Dr. Jaime Roldós Aguilera y Osvaldo Hurtado Larrea frente al binomio de derecha compuesto por Sixto Durán Ballén y Jorge Ycaza, que obtuvo la segunda mayoría. La segunda votación se la realizó en abril de 1979 de la cual resultó ganador el binomio Roldós-Hurtado. “El 10 de Agosto de 1979 se puso, en vigencia la Constitución y el Consejo Supremo de Gobierno entregó el poder a Jaime Roldós, en un Congreso también elegido en abril de ese año.” (Quintero y Silva, 2001, p.267).

A manera de una breve conclusión, podemos observar que la década de los años setenta del siglo XX inició políticamente en el país con el quinto “velasquismo” y que, posterior a un período de crisis económica, Velasco Ibarra se declaró dictador, pero como respuesta a esto, el Gral. Rodríguez Lara mediante una acción armada conocida como “carnavalazo”, asumió el poder. Durante su gobierno se da el auge de la explotación petrolera en la región amazónica, generando mayores ingresos a las arcas estatales, que posibilitaron en gran medida, su proyecto modernizante; sin embargo, durante los últimos años de su gobierno la economía sufrió un estancamiento, que le significó su salida del poder en manos de un Triunvirato conformado por los jefes de las tres ramas de las Fuerzas Armadas.

## **1.2 Contexto regional: Perú y Colombia.**

Por otro lado, es importante conocer el contexto histórico de los países vecinos del Ecuador para poder analizar de mejor manera la situación regional durante esta época; por esta razón, a continuación se dará a conocer lo sucedido en Colombia y en Perú en la década de los setenta. El ejemplo de Colombia, es el de una nación democrática en la cual podemos observar un proceso de modernización a partir de la explotación petrolera; mientras que el caso peruano es similar al

ecuatoriano, como observaremos a continuación; ya que durante un gobierno militar se dio el fortalecimiento industrial, con medidas estatales que favorecieron el crecimiento del sector industrial en el Perú.

La década de los setenta en Colombia, inicio con las elecciones presidenciales para el período de 1970 – 1974, de las cuales resultó ganador Misael Pastrana Borrero, candidato del Frente Nacional, por poco más de sesenta mil votos sobre el Gral. Gustavo Rojas de la Alianza Nacional Popular, lo cual generó ideas de un posible fraude electoral. Entre las principales propuestas del gobierno de Pastrana se encontraba la integración de los sectores marginados al resto del país. (Kalmanovitz, 1994)

Durante este período también se dio la “colombianización” de los recursos petroleros generados en Colombia, cuya explotación en su mayoría se encontraba en manos de grandes empresas internacionales como: Shell, Gulf, Texas, etc. Además, el lema del mandato de Pastrana fue el de “Frente Social”, razón por la cual, se iniciaron varios proyectos que favorecieron a los intereses de varios grupos sociales, se dio la ampliación de pensiones a varios grupos olvidados como los periodistas; de igual manera, se benefició con estas acciones a viudas y huérfanos, se comenzó el proyecto de sistema médico familiar incluyendo a campesinos y se dio inicio al Programa Nacional de Nutrición para niños. (Santos, 2004)

En el ámbito de transportes (al igual que en el Ecuador se puede observar una gran inversión de recursos públicos en este sector, tanto en el ámbito terrestre, aéreo y portuario), durante la presidencia de Pastrana se dio una gran inversión de fondos por parte del Estado en el sector de transportes, ejemplificados en la rehabilitación de alrededor de 700 kilómetros de vías ferroviarias; de igual manera; se dotó de equipos de última tecnología a los puertos y se adquirieron submarinos para fortalecer a la Armada. Mientras que en el sector de la aviación, se modernizó la terminal del Aeropuerto Internacional de “El Dorado” ubicado en la ciudad de Bogotá; asimismo se inició la construcción de varias terminales aéreas en varias ciudades del país, además de la construcción de catorce pistas. De igual manera la Fuerza Aérea Colombiana adquirió varios aviones Mirage F-1, para el fortalecimiento y modernización de las Fuerzas Armadas. (Santos, 2004)

La producción de energía eléctrica nacional aumentó en un 55.4%, en relación a años anteriores. Se creó un millón de empleos a través del Plan de Desarrollo Rural Integrado, se dio

una reforma agraria que buscaba ayudar a los pequeños propietarios y a los agricultores sin tierras. Por otro lado, durante este gobierno se iniciaron conversaciones con Venezuela para delimitar las fronteras marinas y de esta manera evitar cualquier enfrentamiento bélico a futuro. (Santos, 2004)

En 1974, asumió la presidencia de Colombia Alfonso López, militante del partido liberal, su principal apuesta fue la de eliminar la brecha entre la población rural y la población urbana. Durante su período las exportaciones crecieron y la inversión pública aumentó un 61%, lo que ocasionó que el ahorro nacional se viera triplicado; además, el salario mínimo aumentó en un 200%, mientras que la inflación llegó al índice más alto de la historia. En el ámbito de la explotación gasífera y petrolera, se construyeron gasoductos y oleoductos en todo el país, asimismo, la figura de concesión fue cambiada por la de asociación en el ámbito de exploración y explotación de yacimientos petroleros. (Santos, 2004)

Durante este período presidencial se crearon proyectos de vivienda que beneficiaron a doscientas cuarenta y seis mil familias, gran parte de la inversión durante este gobierno se la realizó en salud con la construcción de treinta hospitales, llegando a superar los quince millones de pesos invertidos en este rubro, de igual manera existió gran inversión en educación, construcción de carreteras, inversión en puertos, etc.; como un punto a resaltar, se permitió el ingreso de mujeres en las fuerzas armadas.

De igual manera es importante tener una visión de lo que ocurría en Perú, que al igual que el Ecuador, se encontraba bajo una dictadura militar suscitado tras un golpe de Estado, un caso muy similar a lo ocurrido en nuestro país, ya que ambas eran de corte nacionalista, sin embargo el caso peruano es previo al ecuatoriano.

Durante el período analizado, el Perú se encontraba bajo la dictadura militar de Juan Francisco Velasco Alvarado tras el Golpe de Estado en contra del Presidente Fernando Belaúnde Terry suscitado el 3 de Octubre de 1968, esto ocurrió mientras ocupaba el cargo de Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú. El golpe se lo dio como medida ante la crisis económica, reflejada en el crecimiento de la inflación que vivía el Perú; Velasco junto a varios oficiales idearon un plan para superar la crisis, razón principal por la cual se decidió dar el golpe a Belaúnde. En un inicio se creyó que este levantamiento fue de carácter institucional – es decir, que contó con el respaldo de todas las ramas de las Fuerzas Armadas: Aviación, Marina y Ejército- sin embargo este fue ideado únicamente por un grupo de oficiales, como fue mencionado

anteriormente, mientras que el resto de miembros de las Fuerzas Armadas se fue adscribiendo a la causa posteriormente.

Este período de dictadura es conocido como “Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas del Perú”, este gobierno inició con reformas de carácter nacionalista y de ideología de izquierda, con decisiones que fueron ejecutadas con severidad.

El reformismo militar (1968-1975) significó la liquidación del sistema oligárquico, la constitución —como nunca antes— de un poder central en el Perú y la neutralización —temporal— de la precariedad política por medio de la anulación de los partidos políticos que en el período anterior...(Gonzales, 2001, p. 626)

Sin embargo, durante esta etapa se dio un incremento en el número de organizaciones sociales, algo opuesto a lo sucedido con los partidos políticos que fueron obstaculizados de participar políticamente y de ejercer derechos políticos. Como medida a esto, se facilitó la creación de instituciones y ministerios para un mejor manejo de las relaciones con la sociedad. (Gonzales, 2001)

El gobierno militar “revolucionario” fue el mayor impulsador de la industrialización en el Perú, llegando este sector a tener una importancia como jamás la había tenido, sin embargo, algunos grupos de empresarios fueron opositores a este modelo industrializador, principalmente por discrepancias ideológicas con la dictadura militar a pesar de los beneficios que tendrían con este modelo. Posteriormente, estos grupos de empresarios formarían alianzas con partidos de derecha que se constituyeron en la oposición del gobierno autoritario. (Gonzales, 2001)

Otra manera de acercamiento entre la sociedad y el Estado planteado por parte del militarismo fue el uso de elementos culturales, como la elección del quechua como uno de los idiomas oficiales y la reivindicación de personajes históricos como Túpac Amaru. Además, se dio la nacionalización de los recursos mineros y entró en vigencia la reforma agraria con la que se pensaba dar fin, de una vez, a la oligarquía terrateniente. Esta medida puso en jaque mate al sector azucarero peruano, que era una de las industrias más fuertes de la época, ya que las personas que se pusieron a cargo de la misma no tenían la capacitación necesaria para mantener la industria en correcto funcionamiento, desencadenando en una crisis. (Gonzales, 2001)

Dentro del ámbito económico, el gobierno militar de Velasco continuó con algunas de las medidas tomadas por el gobierno predecesor de Belaúnde, en lo referente a las políticas económicas, estas fueron adoptadas con el fin de llevar a cabo su plan desarrollista y modernizante del país; sin embargo, el contexto en el que estas fueron pensadas, fueron totalmente diferentes a lo que aconteció durante la dictadura militar, ya que el Presidente Belaúnde confrontó la devaluación en 1967, lo que a su vez generó contracción económica. (Gonzales, 2001)

Frente a los problemas mencionados anteriormente, el gobierno de Velasco se vio en la necesidad de seguir con medidas que iban en contra del discurso nacionalista al que se adscribió. Por ejemplo, se aplicaron restricciones a las importaciones y se generó control sobre el cambio monetario, de esta manera se buscó controlar la inflación y mantener una paridad de la moneda. Pero la medida que más chocaba con el proyecto propuesto por los militares fue el de buscar atraer la inversión extranjera, ofreciendo seguridad para los capitales extranjeros pese a los problemas económicos que atravesaba el Perú durante la época. Lo que se buscó principalmente fue la inversión en la industria del cobre, ya que consideraron que si lograban atraer este tipo de inversión aumentaría la confianza de otros inversionistas y que a su vez este nuevo capital ayudaría a solucionar algunos problemas como la contracción de la economía o el desempleo y de esta manera lograr concretar su plan de desarrollo; sin embargo, se pensó que con el paso del tiempo se tendría mayor autonomía y que el proceso de modernización, ocasionaría una homogenización social. (Gonzales, 2001)

Pero esta búsqueda de capital extranjero por parte de la dictadura militar significó demasiado riesgo para cualquier inversionista, esto debido a los lineamientos ideológicos a los que se adscribió el plan gubernamental propuesto por el sector militar que se encontraba en el poder y que buscaban en el capital extranjero el presupuesto para llevar a cabo su plan modernizador. Además, las reformas que han sido mencionadas anteriormente se las realizaban buscando el bien del pueblo, pero sin la participación activa del mismo, ya que se temía por la capacidad organizativa de los diferentes grupos sociales; y que, al momento de ser planteadas o ejecutadas no contarán con la presencia de los actores involucrados, ya que únicamente se encontraban delegados del gobierno.

El enfoque social de las reformas planteadas por este grupo de oficiales que se encontraban en el poder parece tener una raíz muy clara y arraigada a los orígenes sociales de los mismos, ya que se habla de que la sociedad peruana de la época estaba muy marcada por la diferenciación de las clases sociales y que los miembros de las FF.AA. provenían generalmente de la clase media rural, en menor cantidad de la urbana, y que veían en la carrera militar una manera de ascenso social. Ese es el caso del Gral. Velasco, quien ascendió de soldado raso a general, y luego a convertirse en el Presidente del Perú. (Gonzales, 2001)

## **2 Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador.**

En este capítulo se analiza brevemente uno de los documentos realizados por el gobierno militar del Gral. Guillermo Rodríguez Lara, en el cual plasma los lineamientos mediante los cuales se buscó realizar en el país un proceso de modernización e industrialización a la par de los que estaban sucediendo en algunos países de la región como Brasil o Argentina, y así vencer definitivamente y dejar en el pasado la llamada situación “caótica” en la que este gobierno militar encontró al Ecuador.

El Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador estuvo encabezado por el General Guillermo Rodríguez Lara, miembro del Ejército ecuatoriano, quien fue nombrado como Comandante General de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas por el Presidente de la República Dr. José María Velasco Ibarra tras el fallido intento de golpe de Estado en el año de 1971. Este nuevo gobierno militar inició en el primer trimestre del año 1972, el 15 de febrero exactamente, tras la acción militar denominada como el “carnavalazo”, misma que fue mencionada y desarrollada anteriormente.

Este gobierno militar basó su accionar en políticas “nacionalistas” y “revolucionarias”, como su auto denominación lo dice, elaborando un plan quinquenal para gobernar el Ecuador. Dentro de este plan y como inicio de su gestión el gobierno realizó un texto llamado FILOSOFÍA Y PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO REVOLUCIONARIO Y NACIONALISTA DEL ECUADOR. Lineamientos Generales. El mismo que abordó la situación del país en la época, desde el enfoque del nuevo gobierno, además, en el texto se expusieron las características del gobierno militar. De igual manera se desarrollan los objetivos y líneas de acción gubernamentales en temas

de reforma agraria, políticas económicas, política social, investigación científica y tecnológica, política de salud, entre otros temas.

## **2.1 Análisis del texto “FILOSOFÍA Y PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO REVOLUCIONARIO Y NACIONALISTA DEL ECUADOR”.**

El texto FILOSOFÍA Y PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO REVOLUCIONARIO Y NACIONALISTA DEL ECUADOR, inicia con el análisis de la situación actual del país en la década de los años setenta. Lo más llamativo es la primera frase del libro “La situación del país se considera caótica” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.1). Esta situación es explicada en las primeras páginas, donde se resalta temas de la sociedad ecuatoriana como el subdesarrollo económico, las crisis sociales, económicas y políticas que vivió el país durante los años previos a la llegada al poder del Gral. Guillermo Rodríguez Lara; y se piensa en estos problemas como los principales factores del origen de una sociedad fisurada, inequitativa, con brechas sociales sumamente amplias que no han permitido el desarrollo de un proyecto que lleve a la consolidación de una nación unida.

Al mismo tiempo se realiza una comparación con la realidad que atravesaban las naciones de la región, muchas de ellas, como lo dice el texto, habían tomado decisiones y posiciones que generaron cambios, y a su vez los permitieron desarrollarse, mientras que el Ecuador se mantuvo “en una situación de estancamiento” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.2). De estas apreciaciones surgió la idea de la necesidad de contar con un “gobierno revolucionario bajo la responsabilidad decidida de las Fuerzas Armadas” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.2), y que este gobierno fuese el encargado de desarrollar acciones para conseguir el beneficio de la mayoría de los ecuatorianos, ya que este respondería principalmente a los intereses nacionales.

Posterior al análisis mencionado anteriormente en el texto se destina todo un capítulo al desarrollo y explicación de las diferentes características del Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador:

- Revolucionario
- Nacionalista y de Desarrollo Autónomo
- Social humanista
- Disciplinado

Como parte del desarrollo efectuado de la primera de las características enumeradas previamente, está la decisión de actuar enérgicamente frente a los grupos social y económicamente privilegiados para dar fin a la brecha social que no ha permitido la unidad nacional; además, se planteó la erradicación de la corrupción en todos los niveles y funciones del Estado ecuatoriano, pero sobre todo, en el manejo de fondos públicos. Sin embargo, esta lucha contra la corrupción se enfocó también al sector privado, ya que para lograr los objetivos nacionales planteados se necesitaba el apoyo de ambos sectores. De igual manera, el gobierno militar buscó representar fielmente a los sectores más necesitados de la sociedad ecuatoriana y hacerlos partícipes de todas las decisiones gubernamentales. El gobierno militar buscó fijar objetivos plurianuales, dando prioridad a los medios necesarios para alcanzarlos, siendo los mismos obligatorios para el sector público y buscando que estos orienten al sector privado para la consecución de los objetivos de índole nacional.

En el tema agrario, se planteó la elaboración de una “Reforma Agraria real y efectiva” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.4), para dar fin al mal uso de las tierras, y al inadecuado aprovechamiento de la producción agrícola; de igual manera, buscó ser de carácter anti oligárquico para evitar que pocas personas resultasen beneficiadas por la explotación de recursos nacionales y que estos beneficiasen a la mayoría de ecuatorianos. El gobierno militar intentó realizar una reestructuración del aparato estatal para que este fuera funcionalmente eficiente, actuando siempre bajo medidas austeras, creando una estabilización estatal que se lograría en el tiempo que el gobierno considerara necesario.

La segunda característica, Nacionalista y de Desarrollo Autónomo, inicia con una frase que habla sobre los esfuerzos que realizaría el gobierno revolucionario para “eliminar la dependencia del país en los aspectos: económico, político, social, cultural, militar e ideológico de los grandes

centros internacionales de decisión.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.4), fortaleciendo y defendiendo los valores nacionalistas. Sin embargo, se aceptaba colaboración extranjera si está era necesaria y convenía a los intereses nacionales. En temas de relaciones internacionales, la soberanía de decisiones tanto internas como internacionales sería la política del gobierno, además de ejercer el derecho sobre los recursos naturales a su conveniencia y “soberanía nacional sobre las aguas territoriales, el aire, suelo y subsuelo.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.5); además se buscó la integración latinoamericana en bloques regionales.

En cuanto a la característica denominada como Social Humanista, los esfuerzos de las acciones que buscaba emprender el gobierno se basaban en “el hombre ecuatoriano” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.5), como eje central de este punto, creando políticas que ayudasen a la erradicación del analfabetismo, desnutrición y “condiciones de vida infrahumana” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.5), mediante la “implantación de la justicia social” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.6), mediante una participación más activa del Estado en sectores básicos de producción, comercialización, y servicios, con la finalidad de lograr una mejor redistribución de los ingresos nacionales para beneficio de la mayoría. Por último, se desarrolla la característica de la Disciplina, con la cual se buscó que los gobernantes sean el ejemplo a seguir, buscando que el esfuerzo por el trabajo, el respeto a la autoridad y a las personas se fortalezca; lo que se conseguiría trabajando conjuntamente toda la población.

### **2.1.1 Objetivos del Gobierno Revolucionario y Líneas de Acción para conseguirlos**

Los objetivos permanentes que buscó consolidar el Gobierno Nacionalista y Revolucionario se los planteo en base a las características desarrolladas anteriormente:

- “Integridad territorial
- Integración Nacional: territorial, política, económica, psicosocial
- Preservación permanente de la soberanía nacional
- Desarrollo Integral del país; y,
- Bienestar social y seguridad nacional.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del

Ecuador, 1972, p.7)

Para poder alcanzar estos objetivos, el nuevo gobierno consideró como medida necesaria la transformación del sistema estatal mediante cambios en las políticas sociales para que todos los ecuatorianos puedan contar con las mismas oportunidades y que a su vez los ingresos per cápita incrementasen para disminuir la brecha socio- económica existente; se buscó que con una redistribución más equitativa todos los ecuatorianos participen del aparato productivo nacional mediante el fomento de la contratación de mano de obra nacional, para de esta manera reducir los índices de desempleo, “y a acelerar la tasa de desarrollo” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.8) en el Ecuador. De acuerdo a estos planteamientos se encuentran cuatro líneas de acción:

- 1) “Reforma Agraria
- 2) Política Fiscal y Reforma Tributaria
- 3) Reforma a la Estructura Financiera, Bancaria y Crediticia
- 4) La Reforma Administrativa” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, pp.8-19)

En el tema de la Reforma Agraria “real” que buscó generar el gobierno de Rodríguez Lara, se intentó intervenir en el sector agrícola, en el cual el Estado había realizado una fuerte inversión sin recibir nada a cambio, y de este modo poder distribuir las tierras a las personas, cooperativas, asociaciones, etc., que trabajaban las tierras, protegiendo las propiedades de las personas que realizaron inversiones en tecnología para favorecer la producción de la tierra; por otro lado incluso se llegó a pensar en realizar expropiaciones y el modo de pago compensatorio se haría por medio de bonos del Estado, basados en el avalúo catastral del año de 1964, el mismo que incrementaría por mejoras o construcciones realizadas en las propiedades y se reduciría si la propiedad se encontraba en mal estado. En lo que respecta a ocupación de nuevas tierras con el fin de incrementar la frontera agrícola, no se permitiría la ocupación espontánea, ya que se realizarían ocupaciones técnicamente dirigidas con el fin de incrementar el nivel de vida de los beneficiarios de esta expansión. En el caso del agua, en el proyecto de Reforma Agraria se eliminaría el derecho de propiedad privada sobre este recurso.

En lo correspondiente a la Política Fiscal y Reforma Tributaria, se buscó distribuir de manera más equitativa y en base a la real posibilidad tributaria de los ecuatorianos, los ingresos nacionales, priorizando los planes de desarrollo pensados por el Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, orientando el gasto hacia los proyectos y planes a cumplirse en mediano e inmediato plazo; además se buscó transformar la política fiscal en una herramienta para acelerar el proceso de desarrollo nacional siguiendo con algunos lineamientos para este fin, como la transformación del sistema tributario nacional, simplificando y modernizando el pago de impuestos para evitar la evasión de los mismos y creando normas para castigar a los evasores y contrabandistas. Además, se planteó la revisión de las tasas de los servicios públicos, para que estas cubran el costo real de los mismos y aporten a la capitalización de las empresas estatales, mismas que se refinanciarían si el Estado lo consideraría necesario y reorganizándolas con miras a una funcionalidad socio-económica eliminando el exceso de personal burocrático. Crear los mecanismos administrativos que se consideraron necesarios para precautelar los intereses nacionales, especialmente en lo que concierne a la participación gubernamental en la creciente actividad petrolera.

En materia de la Reforma a la Estructura Financiera, Bancaria y Crediticia, el Gobierno Revolucionario planteó la creación de mecanismos para mantener la estabilidad y poder adquisitivo del sucre mediante la creación de nuevas políticas monetarias, crediticias y cambiarias, además de un plan anti inflacionario para contrarrestar el incremento de precios que vivía el país en la época. Además, se intentó reformar varias leyes que insidían en materia financiera como la Ley Orgánica de Hacienda, Régimen Monetario, General de Bancos, etc., para lograr una coordinación entre las políticas financieras y los planes de desarrollo y planificación nacional. De igual manera, se buscó dar prioridad a las solicitudes de créditos de los sectores de producción como el agrícola y ganadero. Por otro lado, se buscó crear condiciones de confianza para evitar la salida de capitales del país y se ordenó al IESS (Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social) que realizase inversiones de contenido social; además, el estado intentó captar la inversión de capitales con miras al desarrollo industrial del país que era uno de los principales objetivos que se planteó el Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador.

Como última línea de acción planteada desde el ejecutivo estuvo la Reforma Administrativa, cuyo primer objetivo fue el de realizar cambios en la forma del manejo de los recursos económicos nacionales en los diferentes segmentos que componían el aparato estatal, para convertir al sector público en la administración más eficaz a nivel económico y productivo, para lo cual el Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador planteó algunas acciones, como la reestructuración del aparato estatal mediante la supresión de entidades que dupliquen funciones y evitar la creación de entidades innecesarias. Las entidades públicas deberían adaptarse a presupuestos aprobados por el ejecutivo en base a los proyectos del nuevo gobierno y los cargos de las entidades públicas estarían en manos de personas capacitadas para los mismos, además se castigarían las faltas administrativas mediante leyes creadas para tal fin.

Posteriormente el texto aborda las diferentes políticas en las que centraría sus esfuerzos el gobierno militar encabezado por el Gral. Guillermo Rodríguez Lara, iniciando con las políticas económicas, dentro de las cuales el primer enfoque fue de política agropecuaria, con el objetivo principal de “lograr una expansión rápida de la producción primaria” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.19) mediante el desarrollo del sector agropecuario a través de las siguientes medidas: creando división de tierras de labranza, donde se identificarían los cultivos más adecuados para las mismas, manteniendo áreas para el cultivo de los “producto tradicionales, tales como: café, cacao y banano.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.19), además de la incorporación de nuevos productos para la sustitución de productos de importación y apoyo al sector ganadero y agricultor para generar mayos cantidad de alimentos que ayudasen a la erradicación de la desnutrición en el territorio nacional. De igual manera, se ofreció capacitación para agricultores y ganaderos, además de apoyo para facilitar el acceso a créditos y compra de equipos y maquinarias a precio de costo para incrementar y tecnificar la producción nacional.

La política pesquera se proyectó como un recurso que debía ser explotado para beneficio del país, por lo que se pensó en construir la infraestructura necesaria para el proceso de crecimiento del sector pesquero en el Ecuador. De igual manera, se planteó incentivos para el mejoramiento y crecimiento de la flota pesquera para aprovechar de

mejor manera los recursos, incentivar créditos para empresas pesqueras y asociaciones de pescadores artesanales; además de fortalecer la investigación científica para conocer ciertamente la riqueza del país en este ámbito.

El Gobierno Revolucionario centró gran parte de su proyecto gubernamental en base a la política industrial, mediante acciones que permitiesen convertir al sector industrial ecuatoriano en el más dinámico del país, para de este modo, incrementar el ingreso per cápita. Esto se lo planteó como una oportunidad de aprovechar la sustitución de productos de importación a nivel nacional y regional. Con el estudio técnico y elaboración de “acuerdos sectoriales y subsectoriales de programación” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.23), se buscó fortalecer la industria encargada de exportaciones, además de apoyar la creación de infraestructura necesaria para esta actividad. Otra de las principales propuestas en este campo fue la de brindar incentivos a la empresas que hicieran uso de materia prima nacional en gran porcentaje dentro de sus empresas. De igual manera, algunas industrias fueron consideradas como básicas, dentro de este grupo están: cemento, hierro, química básica, y derivados del petróleo, etc., además de la industria de minerales, en la cual el Estado buscó asegurar su participación en forma directa.

El Estado buscó equilibrar la balanza mediante la creación de industrias en diferentes sectores del Ecuador con el fin de que estas se conviertan en “verdaderos polos de desarrollo para cada una de ellas.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.24). Otro de los objetivos principales de estas políticas industriales, fue la transformación de la actividad artesanal utilitaria en pequeña industria mediante capacitación, asesoría técnica, créditos, etc. De igual manera con la artesanía artística, con la que se buscaba desarrollar diseños que resaltasen el folclore y fortalecer el comercio de estos bienes, tanto a nivel nacional como internacional. Por otra parte el gobierno planteó la creación de empresas mixtas para el desarrollo de la industria farmacéutica en el país para la reducción de costos de medicinas y beneficios para la salud de los ecuatorianos, se trató de incentivar la creación de industrias que necesitasen gran cantidad de mano de obra, para de esta forma, disminuir la tasa de desempleo. Por último se revisaría el marco legal vigente a la época, en el que se abordaba el tema de industrias, con el fin de realizar una

coordinación más eficaz entre las normativas, presupuestos planteados por el nuevo gobierno y “la promoción industrial que realicen los organismos públicos” para el desarrollo del sector industrial ecuatoriano.

De la mano con la política industrial, el gobierno militar pensó en la Investigación científica y tecnológica para un desarrollo integral y que favorezca a los intereses nacionales reduciendo la dependencia extranjera del país en este ámbito. El Estado planteó impulsar la investigación científica y tecnológica en todos los ámbitos, pero con especial énfasis en investigaciones sobre los recursos naturales del país y cómo explotarlos de mejor manera. Para este fin, el gobierno militar en su plan de acción mencionaba que se otorgaría apoyo tanto financiero como material a los centros de investigación existentes o que se crearan con este fin. Dentro de estos, se mencionan a Universidades, Institutos Politécnicos, “Institutos Superiores Militares, Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria, Instituto Oceanográfico, Instituto Geográfico Militar, Comisión Nacional de Energía Atómica, etc.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.25) De igual manera, se buscaría mediante estas investigaciones, dar con nuevos métodos de producción que requiriesen de gran cantidad de mano de obra para aliviar la situación laboral del país.

En el tema de transferencia de tecnología desde y hacia países extranjeros, se buscaría crear mecanismos que favoreciesen al desarrollo del Ecuador. Se planteó de igual modo, la creación de controles de calidad y procesos tecnológicos que permitiesen al país volverse competitivos frente al mercado internacional.

La Política Internacional para el Gobierno de Rodríguez Lara, fue vista como una herramienta para poder realizar las “aspiraciones nacionales” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.28) y de este modo asegurar la existencia y soberanía del país frente al resto de naciones. Este plan fue plasmado en 10 acciones a seguir. La primera acción, tiene que ver con las decisiones que planteaba tomar el régimen para que estas representaran a la mayoría de la población ecuatoriana y de igual manera fomentar la soberanía nacional en temas jurídicos, económicos, sociales, etc.

Al tomar las riendas del país, el nuevo gobierno determinó que su accionar en temas de relaciones exteriores no respondería a ideología política alguna, ya que, el fin de

este gobierno es el de responder a los intereses de la nación ecuatoriana. Por otra parte, se decidió acatar las normas de derecho internacional y respetar la adhesión en todos los ámbitos suscritos con la Organización de Naciones Unidas (ONU) al igual que con lo establecido en las normas consagradas de la Carta de la Organización de los Estados Americanos (OEA).

En lo concerniente a la relación de vecindad entre las naciones, planteó la solución de cualquier conflicto internacional por medios pacíficos. De igual manera se menciona que un tema fundamental para la convivencia internacional, es la igualdad jurídica entre Estados. El Gobierno Revolucionario en su texto menciona que “Repudia todo tipo de imperialismo o hegemonía de unos Estados sobre otros.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.29). Esto se ve reflejado a lo largo de este acápite en el cual varias veces se topa el tema de la igualdad de las naciones para una correcta convivencia.

Cuanto se refiere a la soberanía marítima, en la sexta acción planteada en el tema de política exterior se menciona que el Estado defendería la soberanía marítima en las

200 millas correspondientes al Ecuador, además de defender los recursos que se pudieran aprovechar. Dentro del respeto a las decisiones tomadas por los demás países se hizo énfasis en el tema de la voluntad soberana tomada en el ámbito del destino político de cada nación y el derecho que las mismas poseen para el reforzamiento de sus diferentes instituciones políticas de acuerdo a su propia determinación.

Para el tema de cooperación económica con los países de la región, el gobierno de Rodríguez Lara menciona en su plan que “La complementación económica regional y la integración económica subregional serán objeto de particular atención...” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.29). De igual manera, se buscó incrementar la participación ecuatoriana en el Pacto Andino, que según el texto, fue creado para que las economías de los países crecieran armónicamente. Para complementar esta idea, se tomó la decisión de cooperar con los órganos económicos de las naciones de la región cuyas economías no se encontraban “desarrolladas”.

El acápite sobre Política de Comercio Exterior, planteó que este tema se lo administraría con criterio para fortalecer el desarrollo económico, con un profundo análisis sobre las importaciones que se realizaban y con propuestas para el crecimiento del sector exportador en “valores absolutos, y sobre todo, en valor agregado.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.30). Dentro de la introducción de este punto se realiza una breve descripción del destino de las divisas generadas por la actividad petrolera. Se buscó que estas no sean malgastadas en importaciones suntuarias, más bien, que fueran invertidas en los sectores productivos que impulsaban el tan anhelado desarrollo; para lo cual se ideó una política contemplada en doce puntos.

Para los objetivos planteados, el gobierno propuso políticas que buscaban la diversificación de las exportaciones y la disminución selectiva de importaciones para evitar la creación de una dependencia económica de pocos productos provenientes de los sectores agrícolas y minero. Con esto se buscó abrir camino para los productos nacionales dentro del mercado mundial mediante las relaciones comerciales con los países que beneficiaran a los intereses nacionales.

Se buscó aprovechar de la mejor manera los procesos de integración regional y subregional para expandir el mercado de exportaciones de los productos nacionales, sin que esta acción se hubiese convertido en un freno al desarrollo del país. Por otra parte se ideó políticas selectivas para importaciones centrándose principalmente en “bienes de capital y de bienes intermedios para la agricultura, para la industria y para otras actividades básicas de la economía.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.30), además de crear un tope para la importación de productos de origen agrícola, con el fin de crear un incentivo para los sectores productores nacionales. Dentro de este punto también se planteó la necesidad de contar con una empresa estatal para la importación de productos alimenticios y de primera necesidad. Además, el gobierno buscaría adscribir al país a convenios internacionales que propiciaran la defensa de un valor justo para los productos ecuatorianos.

Con el fin de asegurar que los beneficios de la integración regional sean distribuidos a la mayoría de ecuatorianos, el gobierno planteó que las actividades de producción y exportación fuesen realizadas por “empresas de economía mixta.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.31); de este modo el gobierno podría controlar e impedir el desarrollo de monopolios en la exportación de productos nacionales. En el tema de exportaciones se intentó buscar la creación o adscripción a grandes bloques conjuntamente con otros países de “tercer mundo” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.31), para buscar la mejora en la relación de intercambio de los productos.

La Política de integración desde el punto de vista del plan del Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador abordó que para el correcto proceso de la llamada “Estrategia de Desarrollo” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.32), esta debía basarse en la integración nacional con el fin de generar las condiciones adecuadas para poder beneficiar al país de los acuerdos de comercio regionales y subregionales; ya que estos convenios internacionales se basan principalmente en la legítima competencia industrial; por lo que en el Ecuador, se buscó un cambio en su línea productiva para generar un proceso de sustitución de las importaciones e incrementar el sector exportador para cubrir la “demanda de países industrializados” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.32).

En el tema de la Política de Cooperación Externa, el acápite se divide en dos criterios que funcionarán como medidas complementarias para los esfuerzos nacionales para el desarrollo económico abordado anteriormente y establecidos en los programas del Gobierno, la cooperación externa se buscaba sea aplicada en términos que beneficiasen a los intereses nacionales.

El primer criterio planteado es el financiamiento externo, ya que se planteó que previo a asumir una deuda mediante crédito externo se debería realizar un profundo estudio sobre la situación económica del país y el “grado de endeudamiento externo.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.33) y que se dará prioridad para asumir el crédito externo, a proyectos que sean fundamentales para el progreso de los planes de

los programas de desarrollo y que cuenten con estudios que justifiquen su factibilidad tanto técnica como económica.

En el caso de proyectos de infraestructura que hayan sido contemplados en los planes de desarrollo, el estado ecuatoriano intentaría conseguir crédito externo de organismos internacionales o de otras fuentes siempre buscando las mejores condiciones que beneficien a los intereses nacionales en términos de “plazos, interés, períodos de gracia.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.33), los proyectos con menor énfasis serían los de infraestructura social y económica, por su baja rentabilidad.

El segundo criterio es el de Cooperación Técnica Internacional, se la planteó dentro del contexto del intento de desarrollo industrial propuesto desde el gobierno nacional para llegar a la “completa utilización de la capacidad técnica nacional.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.34) y acceder a cooperación externa en los campos donde no existía la suficiente capacidad nacional. Desde el régimen, se ideó fijar procedimientos para que la asistencia internacional sea distribuida equitativamente en todo el país, con especial énfasis en la capacitación de personal para el sector petrolero. En el ámbito de la capacitación, también se dio prioridad a las becas en el exterior, mismas que serían entregadas, posterior a un estudio de los candidatos, quienes deberían retornar al país y prestar sus servicios profesionales en el área de su especialización por un plazo que representaría por lo menos el doble del tiempo de duración de su capacitación.

La Política de Infraestructura durante el Gobierno Revolucionario y Nacionalista, fue vista como un eje fundamental para el desarrollo social y económico del país, pese a que estos proyectos necesitaban de un gran capital para ser ejecutados. Por esta razón, los proyectos de infraestructura debían ser estudiados a profundidad para determinar la prioridad de los mismos y los beneficios que estas obras significarían para el país. El principal criterio para la continuación de una obra o el inicio de una nueva, sería “el de beneficiar a la Nación Ecuatoriana.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.35), ya que se buscó que las obras retribuyeran directa o indirectamente a la nación la inversión realizada en las mismas. Para la ejecución de obras de infraestructura, el gobierno priorizaría en la contratación de mano de obra, materiales y equipos nacionales para generar un mayor beneficio en el país. El gobierno planteó políticas para no privar a

ningún sector de estructura física, sin embargo, dio mayor énfasis “a los sectores de electricidad, riego, transportes y comunicaciones” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.36), mismos que son abordados dentro de este acápite.

Para el tratamiento de los sectores anteriormente mencionados, el gobierno desarrollo varios lineamientos a seguir. El primer sector tratado es electricidad, ya que es uno de los servicios básicos con los que cuenta la población y un eje prioritario para el proyecto de desarrollo industrial. El estado planteó cinco acciones para el mismo, entre las principales decisiones estaban la construcción de proyectos hidroeléctricos que ya habían superado la fase de estudios y que contaban con viabilidad económica y técnica, además se vio la necesidad de desarrollar proyectos que cuenten con alcance nacional y de ser posible regional. De igual manera, se buscó “ampliar el sistema de líneas de alta tensión” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.37) para conectar las principales fuentes de generación con zonas rurales y de este modo brindar el servicio a la mayor cantidad de ciudadanos, también se planteó revisar las tarifas y las bases de cálculo de la tarifa de energía eléctrica.

En el sector de comunicaciones, el país se encontraba en necesidad de un proceso de modernización del sector mediante la “construcción de la red primaria de microondas entre Quito y Guayaquil” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.39). De igual manera, se planteaba la modernización del sistema de telégrafo y el fin de la construcción y puesta en funcionamiento de la estación para comunicaciones internacionales, que se las iba a realizar vía satélite. Igualmente se considera que el sistema de operaciones de correos del Ecuador es obsoleto y se requería de su modernización.

La Política Social planteada desde el Gobierno Revolucionario y Nacionalista, buscó dar la importancia real a los aspectos sociales que eran fundamentales desde su filosofía para el desarrollo del país y de esta manera “acordar el mejoramiento de las condiciones de vida de la gran masa de ecuatorianos” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.40). Esto se ve reflejado en su idea de integrar a los ciudadanos que se encontraban desempleados para que también fueran partícipes de los beneficios socio – económicos resultantes del crecimiento del país. Por lo cual se plantea lo que denominan como una “definitiva política social” (Gobierno Revolucionario y

Nacionalista del Ecuador, 1972, p.40), que reduciría significativamente las brechas existentes entre los diferentes grupos de la estructura social ecuatoriana, mediante dos acciones: el real y significativo incremento de los ingresos de los ecuatorianos y una verdadera participación de las grandes mayorías en la toma de decisiones en temas sociales, económicos y políticos.

El acápite de Recursos Humanos y Empleo aborda varios puntos, entre los principales, está la dinamización de la economía mediante el crecimiento del sector industrial nacional, lo que daría como resultado la necesidad de mayor mano de obra incrementando la oferta de empleo, manteniendo el equilibrio entre la oferta y demanda de empleo en “todos los niveles de calificación” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.45). Ante el fenómeno migratorio que surgió en la época, se planteó la creación de una política migratoria para controlar el flujo demográfico hacia zonas específicas en la región Costa y Amazonía, mediante el uso de incentivos y la demanda de mano de obra. Además, se buscó mayor capacitación y formación para la industria petrolera y fabril para la transformación de materia prima.

El tema de educación, fue visto como una función social que no lo consideraba como un privilegio, ya que dentro de su filosofía, este ámbito es una inversión para los ciudadanos y a que la larga sería retribuida. Además, se buscó orientar el sistema educativo de segundo y tercer nivel en función de las necesidades del momento y las necesidades a futuro sobre mano de obra necesaria en el desarrollo del país con la finalidad de evitar “el trabajo parcial y la deserción” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.46). En el área urbana, se planteó la creación de una política en materia de ocupación en el contexto de los sectores que ofertan mayor cantidad de plazas de trabajo. De igual manera, se intentó plantear una política salarial que permitiera una mejor redistribución de ingresos.

Por último, se propendió al “incremento del empleo directo por medio de obras de infraestructura que utilicen tecnologías intermedias: carreteras, energía, transporte, y a la intensificación de servicios públicos productivos: Educación, Salud, Vivienda, y Servicios Sociales.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.46), reflejando

lo anteriormente mencionado de la dinamización de la economía y el incremento de plazas para mano de obra.

La Regionalización para el Gobierno de Rodríguez Lara, necesitaba una reorientación para dar fin al desigual crecimiento que tenían las diferentes regiones del país; para lo cual, desde su plan de acción se establecieron ocho objetivos para su consecución. Lo que se planteaba desde el ejecutivo, fue la búsqueda de un crecimiento equitativo de las diferentes regiones mediante el aprovechamiento de los diversos recursos en el Ecuador, además de impulsar al desarrollo a las “zonas rezagadas tanto en el ámbito rural como en el urbano” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.55) y de esta manera lograr una verdadera integración geográfica económicamente hablando.

Un punto, que es reiterativo a lo largo del texto “FILOSOFÍA Y PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO REVOLUCIONARIO Y NACIONALISTA DEL ECUADOR”, es el planteamiento de una dinamización de la economía nacional. Dentro de este acápite se ideó el dar mayor soporte a las zonas que contaban con menor cantidad de recursos explotados, para que puedan maximizar el uso de los recursos de cada una de los sectores inmersos en esta clasificación. Como parte de este objetivo el gobierno planteó la elaboración de “proyectos regionales” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.56), con la idea de una descentralización (entendiéndose esta como concentración industrial) para el desarrollo de las diferentes regiones del Ecuador tomando en cuenta la geo localización de la materia prima.

Otro de los objetivos planteados, es la creación de sectores industriales a las afueras de los centros poblados, esto se lo buscaba consolidar mediante la entrega de incentivos contemplados en los diferentes proyectos regionales. Los sectores que deberían plegar a esta iniciativa serían los denominados como “industrializantes” (químicos, cemento, herramientas manuales, materiales locales de construcción, alimentos balanceados, etc.)” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.56).

El siguiente acápite abordado es el Desarrollo Urbano, desde el Estado se buscó ideas para resolver los futuros problemas en el área urbana que se darían como resultado del fenómeno migratorio de la época. Ante este contexto se formuló la necesidad de contar con las suficientes condiciones necesarias dentro de los centros urbanos, sin importar el tamaño de los mismos, desde pequeños núcleos hasta grandes ciudades. Para este fin, se planteó cinco acciones a desarrollar como el acondicionamiento de la estructura física urbana, además de que estos centros poblados debían contar con las suficientes plazas de trabajo para los habitantes.

Otra de las acciones fue, que las autoridades vieron la necesidad de emprender una “Reforma Urbana integral” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.57), con bases como el traspaso de las propiedades privadas mal utilizadas ubicadas en zonas urbanas para el desarrollo de infraestructura productiva o social basada en las necesidades de la población y de esta manera, asegurar el aprovechamiento del espacio en cada centro poblado y su zona de influencia. Como medidas complementarias, el ejecutivo ideó dar inicio a un proceso de desarrollo en los centros urbanos con un rol importante dentro del crecimiento del país. De igual manera, existió la idea de “Expropiar, reservar, y controlar áreas potenciales para el desarrollo futuro de los centros urbanos...” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.57), para posteriormente determinar el valor de los espacios “reservados” por el gobierno.

El siguiente tema abordado es la Vivienda, que según la filosofía del gobierno era de función social y un elemento primordial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos ecuatorianos. Como resultado de este punto de vista se esbozaron algunas propuestas, como el establecimiento de normas de urbanización que vayan de la mano con el uso del suelo y el respeto al medio ambiente y con el uso de materiales de construcción nacional para continuar con la propuesta de dinamización económica e incremento de plazas de trabajo. Dos propuestas fuertes y reiterativas dentro de los proyectos gubernamentales. En el tema de los materiales de construcción, se formuló el uso de materiales que redujeran el costo de los proyectos en especial los de interés social, para realizarlos a gran escala y llegar a la mayor cantidad de ciudadanos que no contaban con

vivienda en la época. Para complementar estas acciones, el gobierno buscó los mecanismos para que los sectores de menos ingresos pudieran acceder a créditos.

El último acápite a ser analizado es el de La Seguridad Militar de la Nación Ecuatoriana, misma que desde el punto de vista del Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador es un eje fundamental de la seguridad nacional, por lo tanto se buscó planes para la modernización de la capacitación de los elementos de las ramas de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas. De igual manera, se vio la necesidad de modernizar el equipamiento con el que contaba el sector militar y la creación de estrategias para que las FF.AA. contribuyeran al desarrollo del país. Como medida complementaria se planteó la creación de “centros de investigación científica y tecnológica, dentro de las Fuerzas Armadas...” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.64).

Como ya fue mencionado anteriormente, este gobierno tuvo especial énfasis en el crecimiento de la industria militar en sus tres ramas: Fuerza Terrestre, Marina y Fuerza Aérea, con la finalidad de satisfacer las necesidades de cada rama y que con la capacitación que recibiesen disminuir la dependencia de países más desarrollados.

Otro aspecto en el que se centró este acápite, fue en temas de desarrollo de los sectores marítimo y aeronáutico, sobre todo en el desarrollo de políticas modernas que fueran de la mano con los intereses del país. Además, existió la idea de desarrollar en temas de infraestructura a estos sectores para que fueran de apoyo a los proyectos de desarrollo y seguridad nacional. A breves rasgos se puede observar que el gobierno vio la necesidad de modernizar estos sectores, en este caso para el sector aeronáutico tuvo ideas de modernización en temas de infraestructura y tecnología, además de las entidades que conformaban el “Poder Aéreo Nacional, constituido por la Fuerza Aérea, la Aviación Civil, la industria aeronáutica...” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.65).

## **2.2 Análisis de las políticas económicas y distribución de ingresos provenientes de la explotación petrolera (Política petrolera)**

En este ámbito el Gobierno Revolucionario y Nacionalista planteó adoptar políticas que respondieran a los intereses de la mayoría de ecuatorianos y de esta manera lograr una

redistribución equitativa de los fondos generados por la actividad petrolera, con un ideal de “administración honesta que permitirá exhibir a la ciudadanía las cuentas de cada barril de petróleo que se extraiga del territorio nacional.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.26); y se castigaría severamente a las personas que fueran contra este ideal con la máxima pena de la ley. De igual manera, se formuló un plan para la extracción racional para mantener reservas de petróleo para el futuro y para su cumplimiento se crearon varios lineamientos.

Entre las principales directrices planteadas desde el ejecutivo, podemos ver que, como lo mantuvo en su discurso, buscó beneficiar al país mediante la revisión de los contratos de las empresas petroleras en territorio ecuatoriano manteniendo una justa remuneración por la inversión realizada para las mismas. De la misma manera, se vio la necesidad de definir claramente el “régimen cambiario de las exportaciones del petróleo.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.26), tomando en cuenta el estudio de los valores del mercado internacional que servirían como referencia para el valor del crudo nacional y de esta manera el gobierno determinaría la participación estatal en este rubro.

Por su parte, el gobierno dispuso la estructuración de entidades estatales técnico-administrativas que se encargarían de las reservas petroleras, exploración, explotación, producción, costos, temas de mercado internacional y revisar las inversiones realizadas por las empresas petroleras en el Ecuador. Además se comenzó a pensar en toda la infraestructura física que esta actividad requería como refinerías, instalaciones petroquímicas, entre otras, mismas que al igual que los demás proyectos deberían contar con los estudios de factibilidad tanto técnicos como económicos. Una nueva Ley que abordará los temas petroleros también ingreso en las necesidades del Estado, en especial para constituir un organismo que participaría activamente en la actividad petrolera, resultando en la constitución de la Corporación Estatal Petrolera Ecuatoriana (CEPE).

Con varias acciones a realizarse paralelamente, el estado decidió la creación de una “flota nacional de transporte marítimo petrolero y la construcción de una red nacional de poliductos” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.27). Con la

nueva actividad petrolera en auge, se empezó a analizar la viabilidad y la conveniencia del ingreso del Ecuador a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

Para finalizar este acápite, el gobierno una vez más reiteró su decisión de redistribución racional de los nuevos recursos generados por el petróleo y los vio como un medio más para llevar a cabo los diferentes proyectos de desarrollo planeados para su mandato como se refleja en la siguiente cita: “Los recursos financieros derivados de la explotación petrolera, se invertirán racionalmente en los diversos sectores del sistema económico y social de acuerdo a las prioridades establecidas en el Plan Integral de Transformación y Desarrollo.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.27).

### **2.3 Planes de inversión en transporte (Política de Infraestructura)**

La inversión en infraestructura física dentro del Plan de acción del Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, tiene su propio acápite que fue analizado anteriormente en el que se decide que el estado no descuidara a ningún sector, pero existen algunos que necesitan inversión preponderantemente, entre estos se encuentran los *Transportes*, mismos que se dividen en transporte terrestre, transporte aéreo y transporte por agua.

Para el transporte terrestre, ante la falta de organización y el desordenado crecimiento que tuvo el sector hasta la época, que llevo a las autoridades a denominarlo como caótico propuso varias acciones como la coordinación del transporte a nivel nacional para de esta manera lograr eficacia en el servicio que recibían los ecuatorianos, buscó que a través de este medio de transporte se logrará conseguir la anhelada integración nacional acercando a las poblaciones más lejanas, como acción complementaría se formuló un plan para la creación de nuevas vías encargando este proyecto al Ministerio de Obras Públicas, mientras que para el tema ferroviario el mismo ministerio en conjunto con el Consejo Nacional tomarían las decisiones y emprenderían las acciones para mejorar el servicio en función de los proyectos desarrollistas nacionales.

En el transporte marítimo denominado como “Transporte por agua”, se buscó mejorar el sistema de puertos en el país para diversificar el movimiento de este sector en

materia de carga y facilitar la navegación tanto en la Región Costa como en las cuencas hidrográficas de la Amazonía, para llevar a cabo estas acciones las medidas a tomarse quedaron en manos de la Dirección de la Marina Mercante y el Consejo Nacional de Puertos.

En lo que compete al sector de Transporte Aéreo, el gobierno nacional buscó obtener un sector de alta eficiencia, para lo cual vio la necesidad de contar con aeropuertos que puedan operar todo el tiempo, teniendo en cuenta las dificultades del territorio nacional. Dentro de este plan se contempló la idea de la “construcción de los nuevos aeropuertos internacionales para Quito y Guayaquil” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.38), para esto se decidió realizar estudios de factibilidad ya que representaba una gran inversión para el país. Para el aeropuerto de la ciudad de Quito, los estudios técnicos determinaron como zona idónea la planicie de Tababela, lugar donde se encuentra funcionando actualmente el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. Además de invertir en los demás aeropuertos mediante la ampliación de las instalaciones y plataformas, del mejoramiento de las pistas y con la incorporación de tecnología de punta en temas de aeronavegación.

Como eje fundamental para las mejoras que buscó el gobierno en este sector estuvo el plan para el fortalecimiento de las aerolíneas nacionales y “la creación de una Empresa Aérea de economía mixta, la cual operará de acuerdo a una política aeronáutica adecuada, en los diversos países que interesen a la República.” (Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador, 1972, p.38). En este período se dio la estatización de Ecuatoriana de Aviación, ya que la empresa TAME perteneciente a las Fuerza Aérea Ecuatoriana no podía realizar vuelos internacionales ya que era militar como su propio nombre lo indica (Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos).

### **3 La aviación en el Ecuador.**

#### **3.1 Antecedentes**

En este capítulo se analizará el desarrollo del sector aeronáutico en el Ecuador. Como primer antecedente, tenemos el vuelo en globo aerostático realizado por el

aeronauta José María Flores, este primer hito tuvo lugar en la ciudad de Quito el 4 de diciembre de 1842, según el relato publicado en el diario Gaceta del Ecuador, con fecha 11 de diciembre de 1842 a las 5 de la tarde desde el patio del Convento de San Agustín. El aeronauta José María Flores emprendió vuelo ante la mirada atónita de los pobladores de la ciudad que coparon torres, cúpulas, ventanas y azoteas de casas para ser testigos de la hazaña. Según la crónica, el globo alcanzó la altura de 300 pies sobre el centro de la ciudad, se menciona que el aeronauta respondía a los saludos de los quiteños desde la canasta de su globo. Culminó su viaje al interior del edificio del hospital San Lázaro, posteriormente fue llevado hasta la plaza donde fue recibido por el Presidente de la República Juan José Flores. El segundo vuelo en nuestro territorio fue realizado por el mismo aeronauta 12 días después. Los vuelos de José María Flores serán el prelude de la historia de la actividad aeronáutica en el Ecuador.

### **3.1.1 Arribo del primer avión a Ecuador**

El hecho sucedió en la ciudad de Guayaquil, el 6 de noviembre de 1912, la aeronave de propiedad del ciudadano chileno Eduardo Molina, era un Farman con estructura de lona, bambú y alambre, equipado con un motor de 50 caballos de fuerza. Este ciudadano realizó vuelos de demostración utilizando como base de operaciones el Jockey Club. Para uno de sus vuelos Molina invitó como pasajero al Myr. Julio Jáuregui quien se desempeñaba como Jefe Militar de Guayaquil, de este modo, se convirtió en el primer ecuatoriano en volar sobre territorio nacional.

#### **3.1.1.1 Pioneros de la Aviación Ecuatoriana**

Dentro de este acápite es menester mencionar a Cosme Rennella Barbatto. Nació en Nápoles, Italia en 15 de Febrero de 1890 y a la edad de un año, junto con sus padres, arribó a la ciudad de Guayaquil, sus padres llegaron por invitación de su tío paterno Antonio Rennella Andretta, quien tenía un negocio de ventas al por mayor de productos importados en el puerto ecuatoriano.

Cosme Rennella fue un gran deportista y uno de los socios fundadores del “Club Guayas de Tiro”, para 1910 este club tuvo como finalidad el adiestramiento de ecuatorianos en el manejo de armas por la tensión suscitada por el “arbitraje español”; mismo, que sería contrario a los intereses ecuatorianos. Como parte de este adiestramiento y suscribiéndose a las acciones tomadas por otras naciones, “El 16 de diciembre de 1910, esta Asociación

se reorganiza como Club Guayas de Tiro y Aviación” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.19). Esta reorganización tuvo como objetivo inmediato la creación de una escuela de aviación.

Para tal fin, los miembros del club designaron a Cosme Rennella, para unirse a la Escuela de Aviación de la Sociedad Chiribiri & C. en las cercanías de la ciudad italiana de Turín. Durante su entrenamiento como piloto en Italia, Rennella “tuvo como instructores nada menos que a los pioneros de la aviación italiana Maurizio Ramassotto y Guido Paolucci” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.19). Cosme Rennella obtuvo su brevet<sup>4</sup> de aviador civil N° 166 el 24 de septiembre de 1912. En enero de 1913, Rennella retornó al Ecuador junto a Guillermo Maldonado y Fernando Cueva, ciudadanos ecuatorianos especializados en mecánica aeronáutica. Con el arribo de los tres profesionales, el Club Guayas de Tiro y Aviación inició una recolecta de fondos para la adquisición de una aeronave; el Gobierno de Leónidas Plaza Gutiérrez aportó la cantidad de ocho mil sucres, mientras que, el Comité Pro Aviación del club recaudó cinco mil sucres más y con esta cantidad se envió a Rennella hacia Italia para la adquisición del avión.

En la ciudad de Turín, Cosme Rennella adquirió un avión monoplano Nieuport tipo Novara e Valgoi equipado con un motor de 50 caballos de poder. La aeronave llegó a Guayaquil el 29 de septiembre de 1913, a bordo del vapor “Ecuador”; posteriormente, el avión fue llevado hasta el Jockey Club donde se edificó un hangar para ser armado y guardado. Dentro de estas instalaciones también se realizaron trabajos para la adaptación de parte del hipódromo como pista para despegue y aterrizaje del avión. Los trabajos se los realizaron rápidamente ya que planeaban realizar vuelos de exhibición durante las fiestas octubrinas; como parte de estos agasajos, el día 8 de Octubre de 1913 se realizó el bautizo del avión como PATRIA N°1. Rennella viajó a Europa para unirse a la Aviación Italiana como miembro de la 78ª Squadriglia Aeroplani. Cosme Rennella falleció en la ciudad de Quito el 3 de Mayo de 1937.

---

<sup>4</sup> Término utilizado en la aviación para dar a conocer que una persona posee licencia para operar un avión como aviador civil.



**Imagen 1<sup>5</sup>**

Teniente Cosme Renella a bordo de un avión de la Aviación Italiana durante la I Guerra Mundial.



**Imagen 2<sup>6</sup>**

Primer avión ecuatoriano bautizado como PATRIA N°1.

Otro de los personajes considerados como pioneros de la aviación ecuatoriana y que ostenta el título de primer piloto militar ecuatoriano, fue Pedro Traversari Infante, nacido en Quito el 25 de diciembre de 1896. Se conoce que Traversari ingresó al Ejército en 1911, 5 años más tarde viajó en comisión de servicios a la Escuela Militar de Aeronáutica El Bosque ubicada en Santiago de Chile, a la misma que ingresó ostentando el rango de Alférez del Ejército Ecuatoriano. En 1917, el 16 de agosto alcanzó el brevet de Piloto Aviador Militar; posteriormente, obtuvo el brevet como Piloto Aviador por parte

---

<sup>5</sup> Imagen tomada del libro *FUERZA AÉREA ECUATORIANA HISTORIA ILUSTRADA 1910-1999*.

<sup>6</sup> Imagen tomada del libro *FUERZA AÉREA ECUATORIANA HISTORIA ILUSTRADA 1910-1999*.

de la Federación Aeronáutica Internacional. Además, Pedro Traversari obtuvo su licencia como Aeronauta por el Aero Club de Chile luego de pilotear el globo aerostático Teniente Origone, el 30 de septiembre de 1918. (Fuerza Área Ecuatoriana, 1999). Posteriormente Traversari retornaría a Ecuador con la idea de formar una Escuela de Aviación.

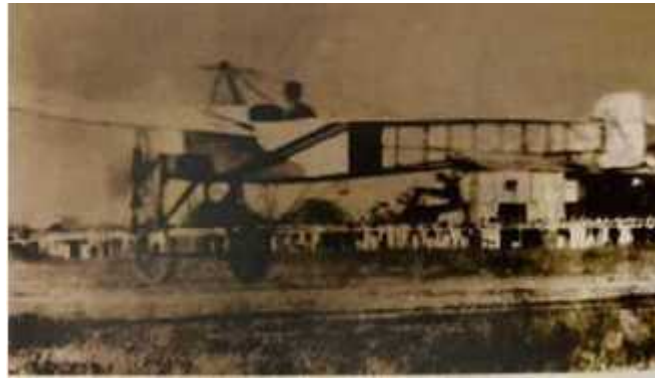
En 1919 retornó a Chile “frustrado por no tener el apoyo del Gobierno del presidente Baquerizo Moreno para la creación de una escuela de aviación...” (Merino Traversari, 2015), ante estas dificultades Traversari decidió continuar con su ideal y construyó su propio avión, contaba con un motor de 50 caballos de fuerza de un avión accidentado, tomo la casa de su tío Erasmo Infante como taller privado y en compañía de un mecánico desarrolló su propio avión con el que partió hacia Ecuador.

El avión fue presentado “oficialmente el 18 de octubre con una ceremonia de bautizo en el teatro Olmedo, y por primera vez un ecuatoriano voló cielo guayaquileño, sobre los campos del Jockey Club...” (Merino Traversari, 2015), esta aeronave fue bautizada con el nombre de GUAYAQUIL. La historia de esta aeronave tuvo un triste desenlace ya que el 27 de junio de 1920, durante un vuelo de exhibición organizado por Traversari para conseguir fondos para la adquisición de un avión con un motor de 200 caballos de fuerza, para realizar un vuelo de Guayaquil a Quito, el motor de la aeronave se detuvo e inició su caída a tierra, el impacto destrozó el avión y causó graves heridas a Traversari.

Con el paso de los años Pedro Traversari ocuparía cargos relevantes dentro de la aviación ecuatoriana, como director de las escuelas de aviación en las ciudades de Quito y Guayaquil; también fungió como inventor de armas aeronáuticas, dentro de este campo diseño “la primera bomba aérea del país. Esta fue oficialmente aprobada por el Ministerio de Guerra, Marina y Aviación en 1934 para ser utilizada en los aviones de guerra para defender el territorio ecuatoriano.” (Merino Traversari, 2015). Pedro Traversari falleció en la ciudad de Quito el 15 de agosto de 1952.



**Imagen 3<sup>7</sup>**  
Pedro Traversari Infante



**Imagen 4<sup>8</sup>**

Pedro Traversari alzando vuelo en su avión Guayaquil desde el *Jockey Club* del puerto principal

### **3.2 Telégrafo I. Primeros raid<sup>9</sup> en el Ecuador**

Como resultado de la finalización de la I Guerra Mundial, los aviadores quedaron desempleados y los aviones fueron vendidos a precios sumamente bajos, algunos de estos aviones fueron adquiridos por los propios pilotos y modificados para ser usados con fines pacíficos, algunos pilotos utilizaron sus aviones para realizar espectáculos aéreos y subsistir de esta manera.

---

<sup>7</sup> Imagen tomada del libro *FUERZA AÉREA ECUATORIANA HISTORIA ILUSTRADA 1910-1999*.

<sup>8</sup> Imagen tomada del libro *FUERZA AÉREA ECUATORIANA HISTORIA ILUSTRADA 1910-1999*.

<sup>9</sup> En aeronáutica se refiere a un vuelo de larga distancia realizado por una o varias aeronaves.

A inicios de 1920, el cónsul ecuatoriano Miguel Valverde conoció a Elia Liut en la ciudad italiana de Roma, a quién le ofreció viajar a Ecuador para brindar sus conocimientos sobre la aviación como rama militar. Con este antecedente Adolfo Bossio, quien fungió como apoderado de Liut, llegó al país y se contactó con el Presidente Dr. Alfredo Baquerizo Moreno para exponer las ventajas de la aviación en un país montañoso como el Ecuador. Este, mostró interés en el tema; sin embargo, no se concretó ningún acuerdo ya que su período presidencial se encontraba pronto a finalizar. Se conversó sobre posibilidades de crear un sistema de correo aéreo militar o la creación de una línea aérea. Ante el fracaso en las conversaciones, Bossio retornó hacia Guayaquil para de ahí embarcarse hacia el Perú y presentar su proyecto al Gobierno.

Previo a su viaje hacia el vecino país, Bossio visitó a Enrique Bassannini, un comerciante italiano radicado en Guayaquil, mismo que al conocer el desenlace de las conversaciones entre Bossio y el Gobierno, decide contactarlo con José Abel Castillo propietario del periódico “El Telégrafo”, quién se interesó en el proyecto y ultimó detalles el 23 de junio de 1920 para la adquisición de un avión por parte de El Telégrafo a Elia Liut; además de comprometerse a asumir los gastos de los *raids* planificados.

### **3.2.1 “Cóndor de los Andes”<sup>10</sup>: Elia Liut en Ecuador**

Elia Liut fue un piloto nacido en Pordone, Provincia de Fiume Veneto, Italia el 6 de marzo de 1895. Participó como piloto aviador militar durante la I Guerra Mundial, donde destacó y obtuvo varias condecoraciones. Liut llegó al Ecuador junto con el aviador Giovanni Ancillotto y el mecánico Giovanni Fedelli el 29 de julio de 1920. Con ellos, llegó en cajas el biplano Macchi Hanriot HD.1, ahora propiedad de José Abel Castillo; fue armado por los italianos, y el día 8 de agosto se finalizaron con los preparativos para el primer vuelo de exhibición de la aeronave, que fue bautizada como TELÉGRAFO I. A esta ceremonia asistieron varias autoridades y miembros de la élite guayaquileña.

Se conoce que el vuelo inició a las 16H45, Liut realizó varios vuelos sobre la ciudad, lo que entusiasmó al Crnl. Francisco Gómez de la Torre, Jefe de la Zona Militar,

---

<sup>10</sup> Denominación popular dada a Elia Liut a su llegada a la ciudad de Cuenca posterior al raid desde Guayaquil el 04 de noviembre de 1920.

quién envió un comunicado a la Presidencia de la República y al Jefe de Estado Mayor, resaltando la importancia del proyecto del Sr. Castillo; en el libro *FUERZA AEREA ECUATORIANA HISTORIA ILUSTRADA 1910-1999*, se menciona que

Esta histórica comunicación fue la llama que prendió el entusiasmo del Presidente electo, Dr. José Luis Tamayo, para obtener del Congreso Nacional el histórico Decreto del 27 de octubre de 1920, para el establecimiento de la primera escuela de aviación en el Ecuador. (*Fuerza Aérea Ecuatoriana*, 1999, p.23)



**Imagen 5<sup>11</sup>**

Fotografía de Elia Liut

### **3.2.2 Primer raid: “Sobre los andes” Guayaquil-Cuenca**

Con motivo de la celebración del centenario de la Independencia de Cuenca, la Junta pro Celebración del Centenario de la Independencia de Cuenca, llegó a un acuerdo con la máxima autoridad de El Telégrafo para que su aeronave realice varios vuelos sobre la ciudad. Para tal motivo, se planteó llevar la aeronave desarmada en tren hasta Huigra y luego cargada por indios hasta la capital azuaya; Liut se opuso a esta idea, decidiendo volar hasta Cuenca desde Guayaquil.

---

<sup>11</sup> Imagen tomada del libro *FUERZA AÉREA ECUATORIANA HISTORIA ILUSTRADA 1910-1999*.

Para lograr este objetivo arribó en el mes de agosto hasta el puerto de Guayaquil Ferruccio Guicciardi. Simultáneamente, una comitiva de El Telégrafo, entre los miembros se encontraban José Abelardo Castillo y Ferruccio Guicciardi, emprendió viaje hacia Cuenca transportando combustible y demás elementos necesarios para el vuelo que iba a emprender el Telégrafo I, una pista de aterrizaje fue adecuada en las inmediaciones de la Hacienda Jericó al sur de Cuenca, mientras que Guicciardi enviaba telegramas con las condiciones climáticas de Cuenca hacia Guayaquil.

El vuelo inicialmente fue fijado para el día 3 de noviembre de 1920, pero las condiciones climáticas obligaron a postergarlo para el día siguiente, para esto, “Elia Liut planeó y fijó su ruta: Guayaquil-Naranjal-Molleturo-Cuenca, este último tramo se consideró como el más peligroso, por tener que superar los 3.744 metros de altura.” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.23), para este vuelo se preparó una valija postal en la que se enviaron tarjetas impresas “con la leyenda PRIMER CORREO AÉREO DEL ECUADOR, una serie de pergaminos y acuerdos que mandaba la colonia cuencana en Guayaquil y cartas de diversas entidades para la Municipalidad de Cuenca.” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.23). Finalmente, Liut pudo emprender vuelo desde el Jockey Club el día jueves 4 de noviembre de 1920 a las 09H30. La ciudadanía cuencana avistó la aeronave por primera vez a las 11H21; Liut sobrevoló la ciudad mientras arrojó volantes antes de dar por finalizado el primer raid en cielos ecuatorianos.

En la Hacienda Jericó se levantó un hangar improvisado, donde la aeronave permaneció durante dos semanas mientras Guicciardi se familiarizó con el avión, ya que el sería el encargado de volar el siguiente raid cubriendo la ruta entre Cuenca y Riobamba. Para ultimar los detalles necesarios en esta última ciudad, el mecánico Fedelli emprendió rumbo a la “Sultana de los Andes”, donde los preparativos culminaron para el día 18 de noviembre.



**Imagen 6<sup>12</sup>**

Fotografía de Elia Liut y Ferruccio Guicciardi frente al *Telégrafo I* en Cuenca, la misma se encuentra firmada por los aviadores.

### **3.2.3 Los *raids* del *Telégrafo I* sobre cielo ecuatoriano: Cuenca- Riobamba, Riobamba- Quito, Quito-Ibarra, Ibarra- Tulcán**

Ferruccio Guicciardi despegó de Cuenca alas 07H20 del día 19 de noviembre con dirección a la ciudad de Riobamba, nuevamente se transportó una valija postal. El vuelo hasta la ciudad de Riobamba tomó poco más de una hora, a las 08H26, el TELÉGRAFO I, fue avistado por los pobladores riobambeños. Elia Liut arribó a Riobamba el día 26, el aviador realizó un vuelo de exhibición y junto a su equipo inicio los preparativos para el último raid, mismo que tenía como destino la ciudad de Quito.

El 28 de noviembre de 1920, Elia Liut inició el raid cubriendo la ruta entre Riobamba y Quito, esta vez en el avión se transportaron postales y ejemplares del diario riobambeño Los Andes. En esta ruta Liut confundió el poblado de Latacunga con Quito, por lo que casi aterriza este pueblo. A las 10H00 los moradores de la capital observaron por primera vez una aeronave surcando los cielos capitalinos, Liut aterrizó en la Hacienda Ñaquito. Con este vuelo Liut finalizó su vínculo con el TELÉGRAFO I, y fue contratado como director de la Escuela Militar de Aviación junto con su mecánico.

---

<sup>12</sup> Imagen tomada del libro *FUERZA AÉREA ECUATORIANA HISTORIA ILUSTRADA 1910-1999*

Ante la desvinculación de Elia Liut, José Abelardo Castillo contrató a Ferruccio Guicciardi, para que continuará volando el avión hasta la ciudad de Tulcán. Luego de la revisión de las condiciones de la aeronave por parte del mecánico Fedelli, el propio aviador italiano decidió viajar vía terrestre hasta la ciudad de Ibarra para preparar los detalles de su siguiente raid.

Con su equipo de apoyo esperándolo en la ciudad de Ibarra, Guicciardi emprendió vuelo el día 9 de febrero de 1921 a las 08H31. Las primeras visualizaciones de la aeronave en la provincia de Imbabura se dieron en el poblado de Otavalo a las 09H24. El TELÉGRAFO I arribó a Ibarra a las 09H30, con valija postal que el propio aviador entregó en las dependencias de la Administración de Correos de Ibarra. El día 11 de febrero Guicciardi voló hacia la población de Otavalo. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999)

Como homenaje por los 27 años de existencia de El Telégrafo, Guicciardi emprendió vuelo con destino a la ciudad de Tulcán, despegando desde Ibarra a las 10H00 del día 16 de febrero de 1921. Por problemas climáticos la aeronave tuvo que aterrizar en una hacienda cercana a la población de San Gabriel, continuando con su rumbo horas más tarde para llegar a la capital carchense a las 13H30. En esta ciudad, además de pobladores ecuatorianos, estuvieron presentes ciudadanos colombianos, mismos que le realizaron la propuesta de realizar un raid hasta Pasto a Guicciardi, para que los pobladores del vecino país conocieran al famoso TELÉGRAFO I.

### **3.2.4 TELÉGRAFO I Pionero en América: Primer correo aéreo internacional en América**

Como parte del raid pactado hasta la ciudad de Pasto en la República de Colombia, la aviación ecuatoriana se hizo con el hito de llevar con éxito por primera vez correo aéreo entre dos países del continente. El vuelo fue planificado para el día 06 de marzo de 1921; sin embargo, las condiciones climáticas no acompañaron para la realización del mismo. Hasta que en horas de la tarde, las condiciones mejoraron y permitieron el despegue del TELÉGRAFO I desde Tulcán a las 15H30, para arribar a la ciudad de Pasto a las 16H31. Posteriormente la aeronave fue repatriada hasta Guayaquil por parte del Gobierno ecuatoriano, nuevo propietario del avión, donado por el dueño de El Telégrafo, José Abel Castillo.

### 3.3 Surgimiento de la Aviación Militar en el Ecuador

El 27 de mayo el Presidente José Luis Tamayo, quien se entusiasmó con las hazañas realizadas a lo largo de los diferentes raids realizados por el *TELÉGRAFO I*, consiguió que el Congreso Nacional emita un Decreto, mediante el cual se planteaba la creación de dos escuelas de aviación en territorio ecuatoriano; la primera, ubicada en la ciudad de Guayaquil y posteriormente una en Quito. Además, Tamayo fue el ideólogo de la profesionalización de la aviación como rama de las fuerzas armadas.

Dentro del decreto emitido por los legisladores, se menciona a la aviación como “indispensable necesidad en la República.” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.27); también, se autorizaba al Ejecutivo la potestad de contratar expertos extranjeros para las diferentes necesidades de la escuela de aviación. En el tema de los aspirantes a ingresar a formarse en la escuela, se menciona que se admitirá a Oficiales del Ejército, Marina, cadetes y civiles.

Para liderar la Escuela de Aviación en Quito, arribaron al país en marzo de 1921, el Teniente de Aeronáutica francés Marc Guitenny y el mecánico André Janin, esta escuela funcionaría en las inmediaciones de la Hacienda Iñaquito. Los primeros percances aparecieron cuando los dos extranjeros destruyeron el avión tipo SPAD, bautizado como QUITO I durante el primer vuelo, lo que generó la culminación del contrato y la posterior negociación con el Reino de Italia para la llegada de una Misión Aeronáutica Italiana.

Elia Liut retornó al Ecuador para hacerse cargo como Jefe de Pilotos de la escuela de aviación y mediante donaciones consiguió las aeronaves necesarias para la instrucción de los futuros aviadores

Un S.A.M.L.S.2, comprado en Italia por la colonia siria de Guayaquil; un Ansaldo S.V.A.10, a doble comando, donado por la colonia italiana; un hidroplano Macchi M.18, lo más moderno en su tiempo, por la colonia china; un Aviatik B.I, comprado en Italia por los universitarios de Guayaquil y un SALMSON 2. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.28)

Estas aeronaves llegaron vía marítima junto al Tnte. Tullio Petri, miembro de la Misión Aeronáutica Italiana, la mayoría de los aviones habían servido durante la I Guerra Mundial, a excepción del hidroplano que era completamente nuevo. Los terrenos y los

materiales de construcción para las instalaciones de la Escuela de Aviación bautizada como “Aeródromo El Cóndor”, fueron donados por empresarios azucareros en la zona poblada de Eloy Alfaro en Durán. Luego del proceso de selección de los futuros estudiantes, fueron elegidos 3 tenientes y 13 Subtenientes del Ejército. Además, como Pilotos Instructores fueron nombrados los Tenientes Pedro Traversari Infante y Alberto Suárez.

La inauguración de las instalaciones del aeródromo y la escuela de aviación se llevaron a cabo el 12 de julio de 1921, hasta Durán llegaron cerca de 4 mil personas para observar el estreno de los aviones donados por las colonias extranjeras y la inauguración del curso de formación de pilotos. El Dr. José Luis Tamayo, se convirtió en el primer Presidente de la República en volar en avión el 15 de julio de 1922, a bordo del S.A.M.L.S.2 piloteado por el Jefe de Talleres Tnte. Tullio Petri. El 20 de agosto de 1922, se sumó como parte de la escuela de aviación la comitiva de 11 oficiales italianos, que ocuparon varios cargos dentro de la escuela.

La sociedad internacional radicada en Quito no se quedó atrás, y los ciudadanos libaneses y sirios realizaron colectas con las que recaudaron los fondos necesarios para adquirir un avión tipo Cuadron GIII en Francia, esta aeronave fue bautizada como LA SYRIE. El avión arribó desarmado a la capital el 23 de febrero de 1923, fue transportado a la Hacienda Iñaquito donde fue armado bajo la supervisión de miembros de la Misión Aeronáutica Italiana y el Tnte. Pedro Traversari Infante. Esta aeronave realizó un raid postal entre las ciudades de Quito e Ibarra el 15 de julio de 1923. Para fin de noviembre de ese año el avión fue llevado vía ferrocarril hasta la escuela de aviación en Durán.

### **3.4 Inicio de actividades de la Aviación Comercial en el Ecuador**

El año de 1928, el Ecuador mediante Decreto Supremo N°45 promulgado el 8 de junio por la Asamblea Constituyente, se aprobó y ratificó la Convención de Aviación Comercial en La Habana, Cuba, celebrada en la isla el 20 de febrero del mismo año. En esta cita el país fue representado por los señores Gonzalo Zaldumbide, Víctor Cevallos y el Capitán Colón Eloy Alfaro.

Con este antecedente, durante el mes de julio de 1928, se dio el primer acuerdo entre el Estado Ecuatoriano a través del Ministro de Guerra y una aerolínea, en este caso, la internacional Sociedad Colombo-Alemana De Transportes Aéreos SCADTA,

Este documento es publicado en el Registro Oficial No. 61 del 22 de diciembre del mismo año. Mediante este contrato, primero en su género, se concede a la citada sociedad colombiana la explotación de un servicio de transporte aéreo a lo largo de la costa ecuatoriana, entre Esmeraldas, Bahía de Caráquez, Manta, La Libertad, Guayaquil y Bolívar. El contrato establece el transporte aéreo de correos, encomiendas, pasajeros, valores y carga. (Escobar, J, 2014)

Esta aerolínea voló en territorio ecuatoriano, también con su comisión científica, trabajando conjuntamente con el gobierno para el desarrollo cartográfico a través de fotografías aéreas. Los primeros vuelos de esta aerolínea fueron realizados por hidroaviones desde Colombia hasta Guayaquil. SCADTA, voló a Ecuador bajo ese nombre hasta 1938, cuando el piloto alemán Fritz Wilhelm Hammer consiguió permiso para operar en el país con el establecimiento de una nueva compañía llamada Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos SEDTA, aerolínea “subsidiaria de la Deutsche Lufthansa, y del Grupo Cóndor de Brasil” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.57). La aerolínea operó con aviones tipo Junker Ju-52 trimotor, Junkers Ju-34 y Junkers W- 34.”. Para 1939, la aerolínea contaba con rutas entre Quito-Guayaquil, Quito-Lima y Quito-Bogotá; durante la siguiente década se establecieron rutas frecuentes a ciudades como Cuenca, Esmeraldas, Loja.

Esta aerolínea se mantuvo activa en el país hasta el estallido de la II Guerra Mundial, donde la misma entro en la “lista negra” de empresas alemanas en América. Sus aeronaves fueron confiscadas, por creerse que participarían en una misión para bombardear el Canal de Panamá; dos aviones permanecieron en el país como parte de la FAE, uno fue transferido hacia Brasil para evitar su decomiso, el último fue tomado como “botín de guerra” por parte de los Estados Unidos y puesto al servicio de sus tropas en Centro América.

La Pan American Grace Airways Inc. PANAGRA, representada por su Presidente Harold Harris, llegó a un acuerdo con las autoridades ecuatorianas en 1929 para poder operar en el país. El primer vuelo comercial de esta aerolínea arribó a Guayaquil

el día 18 de mayo de 1929, operado por un hidroavión bimotor Sikorsky S.38 Baby Clipper, proveniente de Panamá, para dar inicio a la actividad internacional aérea de esta aerolínea en el país. El 10 de mayo de 1929, el Gobierno Nacional recibió por parte de la Asamblea Nacional, la autorización para “la construcción de un aeródromo en Guayaquil y destina para el efecto la cantidad de 159.000 sucres” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.42). Este llevaría el nombre de “Aeródromo Simón Bolívar”.

Para el año de 1931, arribó a Quito desde San Diego, California, Estados Unidos, un avión tipo Ryan B.5, pilotado por el aviador norteamericano Theodore Levy Gildred. La intención de la llegada de este aviador fue la de consolidar una aerolínea en el Ecuador, sueño que se vio truncado por la falta de aeropuertos, servicio de mantenimiento y aprovisionamiento de combustibles. Gildred al ver como se desvaneció su idea vendió su aeronave al Departamento de Aviación, “El gobierno del Ecuador pagó gustoso los US\$ 18.000 que costó el aparato, se le dio el nombre de ECUADOR” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.44). Inmediatamente la aeronave fue puesta al servicio del naciente servicio aéreo postal. Con la adquisición de este avión las autoridades vieron la necesidad de proyectar la construcción de una red de aeropuertos, mismos que debían ser equipados correctamente para el desarrollo de las actividades aeronáuticas con servicio de pasajeros, correo aéreo y carga.

En la época post-guerra, las aerolíneas de la región iniciaron la expansión de sus rutas internacionales, este fenómeno involucró también al Ecuador. La aerolínea TACA de Colombia solicitó el permiso para operar su primera ruta internacional hasta la ciudad de Quito, como extensión de su ruta de cabotaje Bogotá-Cali-Ipiales, el vuelo “inaugural se llevó a cabo el 5 de noviembre de 1945” (Escobar, J, 2014). AVIANCA (Antes SCADTA, inicio operaciones con este nombre post-guerra) empezó sus operaciones en la misma ruta un mes después. Para fines de la década de 1940, el gobierno ecuatoriano y la aerolínea PANAGRA firmaron un convenio para que esta compañía realizara trabajos de mantenimiento en las instalaciones de los aeródromos de “Quito, Guayaquil, Manta y Esmeraldas, lugares a los que esta empresa realizaba vuelos de cabotaje.” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.62).

En 1948, Avianca inició operaciones de cabotaje en el país con rutas a las ciudades de Guayaquil, Manta, Cuenca, Loja y Esmeraldas con aviones Douglas DC-3. Las operaciones tenían como base la ciudad de Quito operando desde el “Aeródromo Mariscal Sucre” ubicado en Cotacollao al norte de la capital; este contrato tuvo vigencia hasta 1951. Por el interés mostrado por aerolíneas extranjeras en operar en el país por su estratégica ubicación, varias inversiones ecuatorianas buscaron la creación de aerolíneas nacionales que se convirtieran en una real competencia para las aerolíneas extranjeras.

### **3.5 Aerolíneas ecuatorianas y estatales**

El 6 de mayo de 1946 en el Ecuador se creó jurídicamente la compañía Aerovías Nacionales del Ecuador ANDESA, el inicio de sus actividades se dio con frecuencias regulares entre las ciudades de Quito y Guayaquil. La aerolínea contaba con una flota de tres aviones tipo Curtiss C-46, uno tipo Grumman Duck y dos mono motores Noorduyn Norseman, con estos último la compañía brindó servicios a la Shell Oil Co., que se encontraba en procesos de exploración petrolera en la región amazónica. Con el fin de este convenio en 1947, la aerolínea suspendió definitivamente sus operaciones el 11 de febrero de 1948. (Escobar, J, 2014)

En 1947 una nueva compañía aérea se fundó en el país, la misma fue llamada Aereotransporte Ecuatoriano C.A. ATECA, esta compañía fue de propiedad de varios inversores de nacionalidad ecuatoriana. La aerolínea contó con una flota compuesta por 12 aeronaves entre modelos DC-3, Stinson 108 y Piper y tenían como base de operación la ciudad de Guayaquil. A la par se dio la fundación de la compañía Transandina Ecuatoriana, estas duplicaban esfuerzos, ya que volaban en las mismas rutas; por este motivo, se dio la fusión de ambas compañías en conversaciones de sus accionistas. Esto dio paso a la fundación de Aerovías Ecuatorianas C.A. AEREA. Esta nueva aerolínea se fue consolidando dentro del mercado aéreo ecuatoriano e inició operaciones internacionales en 1951, con una ruta a la ciudad estadounidense de Miami, con una escala en Panamá, para esta ruta se adquirió un avión Boeing 307 Stratoliner; además, el gobierno entregó a AEREA las rutas domésticas operadas hasta ese entonces por

AVIANCA a las ciudades de “Quito, Cuenca, Manta, Loja y Esmeraldas” (Escobar, J, 2014).

En 1960, luego de varios accidentes, el Gobierno ecuatoriano decidió retirar el permiso de operación a la compañía. Un año más tarde, la compañía resurgió con la autorización del gobierno para volver a operar, se adquirió un avión Douglas DC-4 tetramotor. Para 1964, la compañía buscó competir con Ecuatoriana de Aviación en el mercado de las rutas internacionales, adquiriendo aviones de largo alcance como Douglas DC-7, con él operó en la ruta hacia Miami. Otro de los hitos de esta empresa fue el anuncio de adquisición de aviones de jet, como parte de su plan de expansión, con el que buscaron llegar a crear rutas hacia el continente europeo.

Para fines de la década, AEREA se convirtió en la primera aerolínea ecuatoriana en adquirir un avión tipo jet, el mismo fue un modelo De Havilland Comet IV, este avión llegó a operar en la ruta que esta compañía mantenía hacia los Estados Unidos. Adicionalmente, AEREA operó dos aviones Lockheed L-100, propiedad de Alaska Airlines, mismos que llegaron al país para volar hacia el Oriente como parte de un convenio de la aerolínea estadounidense con las petroleras que trabajaban en el país. Dentro de este convenio, AEREA se hizo con un avión Convair 990 A, según el historiador aeronáutico Jaime Escobar, este avión “vino a reemplazar el Comet IV. Con este moderno tetramotor se extendieron las rutas de la compañía hacia el sur del continente hasta La Paz, Asunción, y Montevideo y al norte hacia Bogotá y Miami” (Escobar, J, 2014). Pese a este proceso de expansión la situación financiera de la compañía se encontraba por debajo del margen de rentabilidad, por este motivo se suspendió definitivamente las operaciones en 1969.

El Capitán Gonzalo Ruales fundó la compañía Transportes Aéreos Orientales TAO en 1949, tomó como base de operaciones el aeropuerto de Shell Mera, en el Oriente ecuatoriano. Entre sus rutas principales se encontraba Quito-Cuenca y las poblaciones amazónicas, contaba con una flota de aviones mono motor tipo Norseman, idóneos para las pistas cortas de la amazonia, y dos aviones tipo Junker como los operados por SEDTA y posteriormente operó cuatro aviones bimotor Douglas DC-3.

### 3.5.1 Aerolíneas estatales

En este acápite analizaremos las dos aerolíneas que fueron manejadas por el Gobierno militar encabezado por el Gral. Guillermo Rodríguez Lara, de este modo profundizaremos más en el desarrollo que estas mantuvieron desde sus respectivas fundaciones y durante el período de gobierno militar conocido como Gobierno Revolucionario y Nacionalista.

Dentro del afán modernizante por parte del Estado, se dio una gran inversión en el campo de la aviación con especial énfasis en dos empresas: CEA (Compañía Ecuatoriana de Aviación) y TAME (Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos), mismos que serán abordados a profundidad más adelante. La Compañía Ecuatoriana de Aviación inició sus operaciones como una empresa privada fundada en 1957, con la finalidad de competir con las grandes aerolíneas estadounidenses que brindaban servicio de transporte aéreo en las rutas de América del Sur. Posteriormente, se simplificaría el nombre a Ecuatoriana de Aviación. Durante el gobierno militar y debido a la crisis financiera que atravesó la aerolínea, el estado adquirió el 51% de acciones de la misma, transformándose en Empresa Ecuatoriana de Aviación, con capital mixto. “El gobierno militar, en cabeza del General Guillermo Rodríguez decidió nacionalizar la empresa y mediante el Decreto No.742 del 31 de Julio de 1974, la empresa estatal TAME pasó a ser titular de las acciones de Ecuatoriana de Aviación.”(Escobar, 2014).

Por otro lado, TAME fue pensada en un proyecto de tesis de ascenso del Cap. Luis Ortega Jaramillo, este proyecto fue aprobado por el Comandante General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana Tcnl. EM. Avc. Guillermo Freile. Posterior a este visto bueno de las autoridades, la empresa fue concebida como una entidad pública con autonomía financiera y administrativa, adscrita a la FAE. La empresa fue creada el 17 de diciembre de 1962 mediante decreto oficial, iniciando sus operaciones de cabotaje<sup>13</sup> dentro del territorio continental. Para 1963, las Islas Galápagos entran en las rutas que efectuaba la compañía. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, pp. 91-93)

Con el manejo de estas dos aerolíneas, el gobierno militar se aseguró el control del mercado aéreo ecuatoriano. Del mismo modo, se hizo con el control de la Dirección Nacional de Aviación Civil (DINAC), misma que se encontraba anexada al Ministerio de

Defensa desde el año 1963. Con la estatización de Ecuatoriana de Aviación (como aerolínea de bandera, centró su expansión a las rutas extranjeras) y conjuntamente con TAME (dedicándose totalmente al transporte interno de pasajeros<sup>14</sup>), pudieron hacerle frente a las dos grandes aerolíneas privadas que operaban en el país, SAETA (Sociedad Aérea Ecuatoriana de Transportes Aéreos fundada en 1966), que con el paso de los años se fue consolidando en rutas nacionales y que para inicios de los años ochenta inició sus operaciones al exterior y SAN (Servicios Aéreos Nacionales fundada en 1964), que inició sus operaciones en 1967. (Escobar, 2014)

En este acápite se analizarán principalmente las dos aerolíneas que fueron manejadas por el Gobierno militar encabezado por el Gral. Guillermo Rodríguez Lara, mismas que fueron mencionadas brevemente en capítulos anteriores, de este modo profundizaremos más en el desarrollo que estas mantuvieron desde sus respectivas fundaciones y durante la época estudiada.

Para el desarrollo de este capítulo es esencial recordar que Ecuatoriana de Aviación fue fundada como una empresa privada, bajo el nombre de Compañía Ecuatoriana de Aviación CEA. La misma, fue propiedad de un consorcio estadounidense del Clarence Sheldon propietario de varias aerolíneas en la región, algunos ejemplos son, en Perú (APSA) y Honduras (TAN); posteriormente, pasó a manos de un grupo de inversionistas ecuatorianos mismos que poseyeron “hasta el 81 por ciento de las acciones y la participación del empresario norteamericano Elly Heckscher con el 19 por ciento restante.” (Escobar, J, 2014). Ecuatoriana de aviación inició sus operaciones con una flota compuesta por dos bimotores Curtiss C-46A y un Douglas B-23 Dragon, este último fue modificado para transporte de pasajeros ya que inicialmente fue diseñado como bombardero; posteriormente y en base a la creciente necesidad, se adquirieron tetramotores Douglas DC-4 y DC-6. Llegada la era de los aviones de turbo hélice, aviones cuyos motores a base de gas propulsan una hélice misma que da el empuje necesario para que la aeronave pueda funcionar, la compañía emprendió un proceso de modernización de su flota con la adquisición de siete aviones Lockheed L-188A Electra.

La aerolínea fue considerada como la aerolínea de bandera<sup>13</sup> del Ecuador. Dentro de sus rutas frecuentes operadas al extranjero podemos nombrar a destinos como “Miami, Los Ángeles, Nueva York, Chicago, Nassau (Bahamas), Ciudad de México, Panamá, Caracas, Bogotá, Lima, Santiago y Buenos Aires” (Larenas, 2018), en la ciudad de Miami, la aerolínea contó con su propio hangar. Para inicios de la década de los años setenta, las finanzas de la compañía no eran rentables, por tal motivo, mediante un acuerdo con el gobierno este adquirió el 51% de las acciones de la aerolínea transformándose en una compañía de capital mixto con el nombre de Empresa Ecuatoriana de Aviación. La situación continuó siendo insostenible por lo que se suspendieron operaciones en abril de 1974. Luego de tomada esta decisión el Gobierno Nacionalista y Revolucionario, decidió la estatización de la empresa cuyas acciones pasaron a ser manejadas por TAME mediante decreto gubernamental. En el caso de Ecuatoriana de Aviación, la participación estatal comenzó como la de cualquier otro inversionista, a la larga y como resultado del mal manejo privado, la aerolínea cayó en crisis, en ese momento el gobierno militar vio la oportunidad de hacerse con una línea aérea ya consolidada a nivel nacional e internacional, con una amplia flota, personal capacitado, infraestructura necesaria para las operaciones, de este modo plasmar la idea de contar con una aerolínea, sin la necesidad de empezar un proyecto desde cero, lo que hubiese requerido de mayor tiempo e inversión para poner a operar a nueva aerolínea.

Durante el proceso de estatización de la empresa, la aerolínea entró a la era de los aviones de reacción o también conocidos como jet. Estos aviones se caracterizan básicamente por ser propulsado por motores a reacción, que funcionan a través de gases generando un empuje hacia adelante (Robles Arias, 2018). Para tal fin se alquilaron 3 aviones Boeing 720-B, propiedad de Israel Aircraft Industries; además, se adquirieron dos aviones Boeing 720-023B, estos aviones fueron pintados con diseños de Oswaldo Guayasamín, que representaban las regiones del país, se incorporó el uso del slogan “La línea Aérea del Corazón del Mundo”. Con la renovación de la flota Ecuatoriana retomó sus rutas al extranjero desde el 1 de septiembre de 1974. Para fines de 1976 y hasta 1981, la

---

<sup>13</sup> Este término fue acuñado desde mediados del S.XX, para hacer referencia a las aerolíneas estatales que eran utilizadas como embajadores o publicidad de un país en el exterior con el uso de la bandera del país junto a la matrícula de la aeronave, con el paso del tiempo, la aerolínea de bandera de cada país fue considerada como la aerolínea más antigua, representativa o con más presencia en el extranjero.

aerolínea sumó a su flota aviones Boeing 707 para cubrir la demanda en las rutas internacionales, además en 1979, se adquirió un Boeing 707, con disposición de carguero, con un esquema de color dorado y el slogan “ECUATORIANA JET CARGO”. Una de las características de los aviones de esta aerolínea luego de la estatización fue que contaban con doble matrícula, una civil y una militar, ya que de esta forma podían ingresar al territorio aéreo de otros países sin incurrir en una violación a su soberanía (los aviones con placa militar solo pueden realizar viajes en el territorio ecuatoriano).

TAME, por otro lado, se fundó como parte de la tesis de ascenso a Mayor, del Capitán Luis Ortega Jaramillo, como ya fue mencionado, además de ser

...producto de una combinación inteligente entre cubrir una necesidad de autofinanciamiento que requería la FAE y la decisión de brindar un servicio patriótico de transporte a las zonas más alejadas del país... Esta línea aérea surgió como un elemento integrador de las zonas más apartadas del Ecuador. La organización de este servicio también dio una nueva oportunidad de entrenamiento a las tripulaciones de la FAE, ya que realizaron vuelos en las rutas rechazadas por empresas de aviación comerciales, por no considerarlas rentables, como el tan esperado servicio a la extensa y rica Región Oriental. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.91).

Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos TAME, inició sus operaciones el 4 de diciembre de 1962, con una flota compuesta por aviones bimotor Douglas C-47, mismos que operaron para la FAE y fueron reacondicionados para el transporte de pasajeros. El primer raid realizado por la empresa salió desde la ciudad de “Quito para Tulcán, Esmeraldas, Manta, Latacunga, Ambato, Riobamba, Guayaquil, Cuenca, Loja, y Machala.” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.92). Con la aerolínea se inició un proceso de integración nacional, ya que operaba a varias ciudades a lo largo y ancho del país “sin reparar en el factor económico, pues algunas de las rutas no cubrían totalmente los gastos de operación... el sentimiento patriótico de contribuir al progreso del Ecuador por encima de cualquier recompensa.” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.92).

El 6 de junio de 1963, TAME inicio sus operaciones a las Islas Galápagos, operando de esta manera a las cuatro regiones del país, el primer vuelo fue tripulado por el Teniente Coronel Guillermo Freile Posso, Comandante General de la FAE; el 18 de junio del mismo año, mediante “Decreto N° 1020 promulgado en el Registro Oficial N° 272, se legalizó y oficializó la existencia de TAME” (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1999, p.92). Entre 1964 y 1965, la aerolínea adquirió los primeros dos tetramotores Douglas DC-6B, del total de seis que operaron en la aerolínea.

Posterior al proceso de nacionalización de Ecuatoriana de Aviación, dos aviones Lockheed L-188A Electra, pasaron a manos de TAME, iniciando sus operaciones en 1975; el primero el 10 de agosto con motivo del Primer Grito de Independencia, y el segundo operó desde el 25 de Octubre del mismo año, cubriendo la ruta hacia las Islas Galápagos con motivo del 54° aniversario de fundación de la FAE. Con estas nuevas aeronaves operando, los Douglas DC-6B, pasaron a manos de la Fuerza Aérea. El año de 1976, TAME inició un proceso de modernización de su flota con la adquisición de aviones AVRO 748 y Twin Otter, cesando en operaciones a los aviones Douglas C-47, aviones con los que TAME inició operaciones.

Durante el gobierno encabezado por el Gral. Rodríguez Lara, las tres ramas de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas crearon varias empresas, en las que se invirtió parte de los grandes ingresos producidos por la explotación petrolera de la época. Un ejemplo de las empresas creadas durante este período es, TRANSNAVE, la primera empresa naviera ecuatoriana fundada en 1972, que dependía de la Armada a pesar de ser semi estatal y que posteriormente se asociaría con la empresa japonesa Kawasaki Kisen Kaisha dando paso a la constitución de la Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC). De igual manera, se produjo gran inversión en el desarrollo de planes viales en todo el país. Podemos observar plasmados los ideales modernizantes del gobierno al invertir parte del presupuesto estatal en el desarrollo del sector de transporte en todas sus modalidades, aéreo, terrestre y marítimo.

Es evidente que, si bien, el gobierno militar intentó dar paso a lo planteado en su plan de acción, en el cual se evidenció la necesidad de contar con una aerolínea de capital mixto, esta no fue creada como se lo ideó; sin embargo, con la crisis de Ecuatoriana de

Aviación el gobierno pudo convertirse en su accionista mayoritario y a la larga en el propietario de la misma. En cuanto al proceso de modernización, en este caso en la aviación, vemos que existió la intención desde el gobierno aunque este intento fue superficial y sin gran planificación.

Lo mencionado en las últimas líneas del párrafo anterior se lo observa reflejado en la incorporación de los primeros jet, mismos que no fueron adquiridos de fábrica, sino que llegaron alquilados y solo tiempo más tarde se adquirieron aviones propios. Mientras que el caso de TAME, la aerolínea inició operando con aviones que eran de la FAE y por este motivo su disposición era diferente a la de un avión comercial, lo realizado por los militares fue una adaptación para atender la nueva funcionalidad de las aeronaves. Luego la “modernización” de su flota, básicamente se centró en el reciclado de aeronaves utilizadas por Ecuatoriana de Aviación y que quedaron obsoletas para la expansión que atravesó la aerolínea.

#### **4 Consideraciones finales.**

En el primer capítulo de esta investigación, se realiza un contexto histórico sobre la situación socio-política del Ecuador, que se encontraba en un proceso de cambio, del último período presidencial de Velasco Ibarra al golpe de estado realizado por los miembros de las FF.AA y que como resultado devino en casi una década de gobiernos militares iniciando con el Gobierno Nacionalista y Revolucionario del Gral. Guillermo Rodríguez Lara. Del mismo modo se brinda un contexto sobre la situación de los países vecinos, ya que simultáneamente, el Perú se encontraba también bajo una dictadura militar; por otro lado, en Colombia se continuó con los gobiernos democráticos. En las tres naciones se observan claros procesos de inversión en transportes y nacionalización de empresas, con el objetivo de alcanzar desarrollo económico.

Como segundo capítulo, se realizó un breve análisis del texto FILOSOFÍA Y PLAN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO REVOLUCIONARIO Y NACIONALISTA DEL ECUADOR, elaborado por las máximas autoridades del gobierno militar del Ecuador en el año 1972. En este texto se puede evidenciar claramente los ideales nacionalistas y con fines de desarrollo que el Gral. Rodríguez Lara intentó implementar en el país. Además, se busca explicar el porqué de su denominación como nacionalista y revolucionario y de los

lineamientos para la dinamización de la economía nacional, la distribución de los recursos económicos producto de la actividad petrolera, los proyectos de la creación de una “verdadera reforma agraria” y las acciones para alcanzar sus objetivos. Mientras que, la política petrolera y la política de infraestructura merecen acápites aparte, ya que, en estos se aborda la distribución de los recursos de esta actividad y la inversión estatal en los diferentes medios de transporte en los que se incluye a la aviación como uno de los principales.

El último capítulo de esta investigación, aborda la aviación en el Ecuador, desde sus antecedentes con los primeros vuelos en globo realizados en la ciudad de Quito. Posteriormente, se analiza el desarrollo de las naves “más pesadas que el aire”, la llegada del primer avión a cielos nacionales, los pioneros de la actividad aeronáutica como Cosme Rennella Barbatto, Pedro Traversari Infante y Elia Liut, entre otros. Además de las hazañas realizadas durante los primeros raids, aperturando rutas aéreas inexistentes hasta el momento. Por último, se realizó un análisis del desarrollo de la aviación en el país, desde los intentos militares hasta las primeras actividades de aviación comercial, con la aparición de aerolíneas privadas ecuatorianas y estatales, estas últimas atravesaron procesos de expansión y modernización de sus flotas durante la época estudiada.

En la investigación realizada se pudo observar que el Gobierno Revolucionario y Nacionalista encabezado por el Gral. Guillermo Rodríguez Lara, destinó parte de los ingresos estatales provenientes de la actividad petrolera a la modernización del sector de transportes, entre los que se encuentra la aviación. Dentro de lo planteado en el texto elaborado por este gobierno se demuestra la intención del gobierno nacional por crear una aerolínea de capital mixto, en este caso el gobierno adquirió en 51% de las acciones de Ecuatoriana de Aviación, para posteriormente finalizar nacionalizándola. Una vez nacionalizada, las aerolíneas estatales manejadas por el gobierno, Ecuatoriana de Aviación y TAME, le significaron el control del mercado aeronáutico, y en palabras del Gral. Edmundo Baquero

Siempre le vieron a Ecuatoriana al igual que a TAME como una competencia desleal siempre pero en las épocas de las que estamos hablando yo creo que más bien era un regulador de la actividad porque había gente de mucho dinero que quería poner una empresa de aviación y

de hecho lo pusieron y querían explotar a los pasajeros cosa que no ocurría con Ecuatoriana en la parte internacional y con TAME en la parte nacional porque ellos eran los catalizadores de las tarifas. (Baquero, 2018)

El gobierno en su afán de dinamizar la economía, crear empresas públicas y fortalecer las ya existentes, invirtió en estas aerolíneas, además de modernizar las instalaciones y mejorar las pistas de los aeropuertos, esto también con la finalidad de alcanzar uno de los objetivos planteados por el gobierno de alcanzar la integración nacional y el desarrollo económico.

Dentro del proceso de investigación de este tema, nos encontramos con varias limitantes para poder acceder a información sobre la época, como la falta de estudios históricos sobre el sector aeronáutico nacional, además, del desconocimiento o desaparición de documentación, como en el caso de la DGAC, donde mencionaron que la información que contenían en archivo más antigua llegaba hasta 2010 y que desconocían si existe información sobre el tema; otras instituciones como la Academia de Guerra de la FAE, no permite el acceso a su repositorio a personas ajenas a la institución.

Como principal aporte de la investigación, se presenta el de generar nuevos conocimientos historiográficos sobre la historia de la aviación ecuatoriana se diferencia de los trabajos analizados que se constituyen en su mayoría a trabajos realizados por la FAE, en la que de manera temporal dan a conocer los hitos históricos de su institución. Finalmente, esta investigación ha dejado algunas dudas que podrían constituirse por sí en nuevas investigaciones, como: la importancia de los primeros aviadores ecuatorianos como Pedro Traversari Infante, la presencia de la Misión Aeronáutica Italiana y cómo esta influyó en la formación de los aviadores de los primeros cursos en el Escuela de Aviación “El Cóndor”.

## **5 Anexo**

### **5.1 Entrevista Gral. Edmundo Baquero**

**Entrevistador Jorge Flores Medina.**

**Nota:** La parte del **entrevistador** ira con negrita, mientras que la parte del entrevistado no.

**La primera pregunta sería ¿En qué medida cree usted que el boom petrolero influyó en la decisión de invertir los fondos estatales en la aviación?**

Ah muy interesante más o menos desde la década del setenta es que empieza un poquito antes empieza el boom petrolero del Ecuador y eso transformo principalmente la economía del Ecuador, tu estas muy joven todavía pero antes la carretera a Guayaquil por ejemplo yo me acuerdo era como te digo empedrada todas las carreteras del Ecuador casi eran empedradas pero el petróleo acarrea una burbuja inmediata de disponibilidad económica no solo al Estado sino a los diferentes ecuatorianos de una u otra forma se beneficiaron del petróleo y empieza la actividad aérea justamente y en ese entonces estamos hablando del 70-75 más o menos primero estatizan Ecuatoriana de Aviación(EA) bueno en realidad EA nació con la Fuerza Aérea ósea era del Estado y así paso si no me equivoco hasta el año 82 en que algo parecido con TAME ahora el gobierno le coge a cargo y de lo que estaba con la Fuerza Aérea después en el año 82-86 le liquidaron pero en el año 70 empieza el boom económico del país empieza la gente a demandar más transporte aéreo en esa época habían los DC-6 TAME tenía los Electra si estas familiarizado con ese tipo de aviones si no conoces el avión me avisas no más y yo te digo cuales son eh y año 78 si no de pronto tu sabes más que pueda que esté equivocado en los años pero al borde del 78 empieza TAME a traer los aviones los Boeing que fueron los primeros que tuvo TAME pero paralelamente aparte de TAME que era Ecuatoriana en la parte internacional y TAME en la parte nacional que era la compañía de la Fuerza Aérea empiezan a aparecer otras empresas de aviación ARIA que tuvo un accidente terrible en el Agatazo quebró prácticamente con eso y empieza a aparecer SAN era una aerolínea de Cuenca SAN la familia que después quedó dueña de AEROGAL los Serrano empieza con AEROGAL ellos empezaron con AEROGAL y prácticamente al principio hacia única y exclusivamente transporte en el Oriente pero básicamente la aviación grande era TAME SAN SAETA más tarde empiezan a introducir los aviones jet y casi todos desgraciadamente en el Ecuador le han acostumbrado a volar en jet con una geografía muy pequeñita unas distancias mínimas usando ese tipo de aviones se hizo la aviación cara pero ya el pueblo se acostumbró después y más o menos en el Ecuador han ido entre los Boeing y los Airbus que también TAME fue la primera que introdujo los Airbus aquí en el año 86 me parece los dos arrendados y después incrementó toda la flota de TAME ya ese es más o menos un pantallazo de los aviones de los jets en el Ecuador y ya que estas topando esto me avisas si se te acaba la cinta estas topando coincide en el año 74 cuando ya teníamos petroleros y con plata la Fuerza Aérea a la vez empieza a incursionar en los aviones militares de combate pero jet hasta el año 74 para atrás teníamos todos de turbo hélice los T-28 los T-6 estoy equivocado Velasco Ibarra es el primero que introduce aquí los jets con los Canberra cuando la Fuerza Aérea del Ecuador por el año 68 era la mejor Fuerza Aérea de Sudamérica pero claro fue algo momentáneo y pasajero con ese tipo de aviones pero a partir del 74 empezamos a comprar Strikemaster en el año 76-78 los A-37 y después durante el Triunvirato la Junta Militar da el salto y empieza a comprar Jaguares (Mirage)F-1 y finalmente Kafires

llegamos al top y con eso prácticamente llegamos a la Guerra del Cenepa con todos los aviones todos los escuadrones en su máximo potencial y de ahí en cambio desgraciadamente mantener una Fuerza Aérea (FA) de ese tipo nos llevó a declive y todos los escuadrones se pararon y ahora ya no funcionan.

**La siguiente pregunta es ¿Por qué cree usted que se impulsa el fortalecimiento del sector aeronáutico durante la dictadura del Gral. Rodríguez Lara?**

Ya básicamente lo mismo que te digo el Ecuador de la noche a la mañana y sin saber ni como empieza a tener plata gracias al petróleo y la historia hay algunos libros de historia recogerán la época de Rodríguez Lara se hacen las obras más grandes hasta ese entonces se hace la represa del sur de Cuenca Paute se inicia en carreteras en hospitales y paralelamente empieza ya te digo la FA empieza no necesariamente pero ahí empezó los primeros aviones a venir los Strikemaster y A-37 entonces el Ecuador el boom petrolero del Ecuador no sé si fue malo o bueno pero estableció nuevas conductas en los mismos ecuatorianos antes nosotros acostumbrados a volar en bus después dijimos hijuetanque vamos en avión y la presión de la del público de los pasajeros es que las empresas empiezan a desgraciadamente como todo en el Ecuador sin una planificación a largo plazo sino del momento ósea ese rato teníamos necesidad y empezamos a crecer un poco a la ecuatoriana dijéramos sin una planificación a largo plazo porque no hubo nunca hubo.

**¿Con qué finalidad cree usted que se dio esta inversión?**

Bueno como no hubo una planificación de pronto el “bombita” en los periódicos salía montando en camello en Egipto el Ecuador que estaba prácticamente aislado de porque estaba aislado de toda la de todos los entes internacionales empieza a tener voz empieza a ser escuchado y la inversión extranjera empieza a llegar sobretodo en el área petrolera y eso ocasiono que haya un crecimiento una demanda podría decir un boom turístico hacia el Ecuador empieza a el nombre de Ecuador empieza a sonar en todos los ámbitos americanos y mundiales porque encontrar petróleo en esa época era muy importante a nivel mundial porque la economía estaba todavía basada en petróleo y creo que la necesidad les hizo invertir en las áreas básicamente en la aviación sin una planificación muy definida que digamos nunca hubo un Ministerio de transportes siempre estuvo la Dirección de Aviación Civil fue la que estaba impulsando por sus propios medios el desarrollo aeronáutico en el país posteriormente y ahora es parte del Ministerio de transporte pero antes no era así.

**Y ligado a la pregunta anterior ¿Para qué invertir en aviación?**

¿Para qué? **Durante ese período** a ver estas hablando de una inversión estatal lógicamente es para solucionar los problemas de transporte satisfacer las necesidades ya económicas de una nación que necesita moverse rápidamente el crecimiento de Guayaquil y de Quito obligo a tener un contacto más cercano y más rápido Cuenca por su lado también empieza a crecer demanda transporte aéreo entonces desde el punto de vista estatal la inversión

básicamente para fomentar la aviación era en aeropuertos porque con su empresa de aviación Ecuatoriana saliendo a los distintos países inclusive Estados Unidos y con TAME al interior el Estado creía que había solucionado el problema de transporte y a fin de incentivar que todos los empresarios hagan empieza a construir aeropuertos en todas las cabeceras provinciales especialmente con algunas excepciones y desgraciadamente sin una planificación a largo plazo por eso es que el aeropuerto de Quito básicamente estaba después la ciudad le encerró al aeropuerto el de Guayaquil ventajosamente tiene la una cabecera que esta por el río está garantizada la libertad pero ese aeropuerto tiene que salir tarde o temprano ha de salir después de unos 5 años creo yo Cuenca es un aeropuerto donde ya no hay donde expandirse más y los aeropuertos eran así hasta que empezaron a hacer los nuevos aeropuertos unos con o sin justificación Santa Rosa sin justificación Jumandí tampoco no pero ya son aeropuertos esas políticas de Estado en estas décadas han ido cambiando y bueno el Estado así ha llegado el Estado creyó que teniendo una compañía de aviación y haciendo aeropuertos fortalecía la aviación eso fue más o menos las crónicas sin tener un plan maestro para eso.

### **¿Considera usted que fue necesaria esta inversión?**

La aviación siempre es necesaria y el desarrollo comercial está ligado íntimamente a la aviación no solo en el Ecuador en todas partes del mundo esta inversión no solo que fue necesaria fue indispensable para que el Ecuador empiece a prosperar y se solucione el problema de conectividad dicen ahora el término moderno es ese no antes era que se solucione el problema de transporte de las personas porque ahora más o menos de Quito a Guayaquil haces en ocho horas antes te demorabas 14 horas 15 horas a veces carreteras muy malas entonces el problema de conectividad la aviación es fundamental para eso y si es que el gobierno no lo hubiera lo hubiera hecho tarde o temprano la empresa privada lo hubiera hecho entonces el gobierno tomo su rol en la medida de que no comprendía bien lo que pasaba y sin planificación hizo todo ya hemos llegado finalmente.

### **¿Cree usted que fue necesaria la creación de una aerolínea estatal como TAME?**

Que te diré yo que he estado en TAME, he estado ligado a TAME y todo lo demás TAME al igual que Ecuatoriana fue la que llevaba siempre la bandera la mejor aerolínea eran las de bandera Ecuatoriana y TAME y eran estatales sin embargo si es que no hubiera el Estado incursionado en esas dos actividades estoy seguro que la empresa privada lo hubiera hecho estoy seguro si el Estado hubiera escogido un marco regulatorio adecuado y una infraestructura aeronáutica y hubiera dejado que las compañías de aviación se desarrollen tal vez lo hubieran hecho de una forma más lenta pero lo hubieran hecho la ventaja de tener las dos aerolíneas la una antes los países tenían aerolíneas de bandera todos los países y poco a poco fueron dejándose a un lado pero no digo que la moda pero el sentir en esa época cuando nació era cada país tenía su aerolínea de bandera y así nacieron grandes aerolíneas AVIANCA hasta ahora ya no es estatal pero lo era en el Perú había AEROPERU estatal que ya salió del mercado y quebró LAN CHILE en su inicio era estatal era la

aerolínea de bandera de Chile AEROLINEAS ARGENTINAS estatal VARIG y todas eran ese era el modus operandi de la aviación y poco a poco y Ecuador tenía a Ecuatoriana de Aviación en lo internacional y si recuerdo la historia de los países dentro de las áreas también los militares o la Fuerza Aérea siempre han tenido su línea aérea para hacer transporte interno en todo lado de ahí en la década de los ochentas y noventas sobre todo empieza esta visión a cambiar y los gobiernos dejan de tener como propiedades aerolíneas y ceden a la empresa privada cosa que aquí en el Ecuador hasta ahora no ha ocurrido se intentó con Ecuatoriana pero fue desastroso y TAME está en unos pasos más o menos parecidos.

**TAME durante los primeros años de funcionamiento que vendría a ser esta época de los sesentas, setentas ¿Cree usted que el servicio que se brindaba era profesional?**

A ver ahí te haría un parangón cuando naciste vos hijo haber cuéntame 94 fucta muy pollo pero bueno a ver retraigámonos un poco a los años 50 más o menos 50 y voy a poner un ejemplo como un dentista entonces si vemos nos retrotraemos a los 50 y vemos como trabajaban los dentistas era horroroso tenían esa hasta yo esas de dar pedal pero eran profesionales a su modo y en sus niveles y con sus conocimientos en la aviación es algo parecido cuando se crea TAME cuando la FA crea TAME la idea era hacer acción cívica inicialmente llevar a los pueblos más lejanos un poco de repertreche de alimentos que no había porque las carreteras eran complicadas y de ahí nace TAME con aviones militares de transporte empieza a hacer y sobre todo al Oriente ¿que eran profesionales en esa época? Si con los medios que tenían con el conocimiento que tenían si y muy profesionales si.

**Recuerda usted ¿Cómo era el mercado aeronáutico de pasajeros durante la dictadura del Gral. Rodríguez Lara?**

Ahí te recomendaría ir a la DAC ahí tienen más o menos una visión de cómo era la demanda de pasajeros en esa época para que te des cuenta cuanto era pero antes de que el Ecuador tuviese o descubriese el petróleo la demanda de pasajeros no era mucha la gente no viajaba no cada uno estaba en su sitio en su territorio el regionalismo en el Ecuador era muy grande y con el boom petrolero con el poder adquisitivo mayor de las personas empiezan a demandar pasajes aéreos y eso le obliga como te dije al Estado a ver la solución y empieza a incrementar la flota de aviones que tenía pero en términos numéricos yo diría que la DAC es una buena fuente de información si quieres saber cuál era la demanda que había exactamente no te podría decir eso.

**¿Las aerolíneas existentes eran suficientes para abastecer el mercado de ese período?**

En esa época sí te diría que sí porque en realidad una aerolínea no necesita tener ósea puedes tener una cómo puedes tener diez depende de que tan grande es la escala de la aerolínea ósea en esa época las aerolíneas no eran muy grandes porque el tráfico no era muy grande los aeropuertos eran pequeños porque el tráfico era pequeño pero para satisfacer las necesidades de esa época sí era suficiente.

**Para 1974 existe una crisis económica en el país ¿En qué manera considera usted que esta crisis afectó al sector aeronáutico?**

A finales del 74 cuando cae el “bombita” sale el “bomba” en la aviación como se sintió eso el problema es que como la aviación es un poco ósea antes de que exista el problema del 74 anteriormente ya existieron las inversiones entonces para nosotros casi no sentimos porque a partir del 74 más bien empezaron a llegar los aviones que habían comprado antes entonces no hubo una sensación real de la crisis que atravesamos la parte comercial normalmente lo que sucede cuando hay una crisis económica es un bajo de pasajeros y lógicamente las aerolíneas tienen que ajustar sus presupuestos a la baja demanda no pero en el campo de la aviación de pronto creo que puede haber existido algún inconveniente es en el crecimiento sostenido y en la proyección de crecimiento no hubo mucho al menos no lo sentimos en el campo de la aviación no lo sentimos.

**¿Considera usted que esta crisis fue un factor determinante en la estatización de Ecuatoriana de Aviación? Y si es que esta estatización fue esta necesaria**

La parte económica no tuvo nada que ver con la estatización de Ecuatoriana de Aviación fue la parte política Ecuatoriana de Aviación era una de las mejores compañías de Sudamérica nunca tuvo un accidente jamás cumplía su itinerario era un referente de América Latina el problema era político y como siempre el gobierno pensó que siempre piensan que los militares manejan mal las cosas y pensaron que ellos podían manejar mejor y solo por eso cambiaron el gerente le sacaron poco a poco a la Fuerza Aérea le sacaron de sus entes directivos hasta que finalmente totalmente le hicieron a un lado y a partir de que eso ocurrió lógicamente como la política siempre es indolente empezaron a repartir los boletos en Ecuatoriana con tal suerte que al último Ecuatoriana el 80% de la ocupación de Ecuatoriana era con boletos free del gobierno y el 20% era por los pasajeros que pagaban ya era insostenible no podía una aerolínea no se invertía en la misma aerolínea pero el gobierno creía que únicamente con cambiar los directivos la aerolínea iba a salir y total quebró ah hubo un intento de venta a VARIG que lo compró pero ya era imposible tenía unos pasivos muy grandes no ya no mismo y de hecho en Panamá le capturaron un avión un DC-10 en Panamá y se fue se paró la cosa pero la cuestión fue política no fue por problemas económicos o el gobierno pensando que iba a tenerlo no fue político siempre pensaban el gobierno piensa que hace mejor las cosas de los demás y termina acabando las cosas lo que está ocurriendo con TAME es cuestión de tiempo.

**La última pregunta sería ¿Considera usted que el poseer dos aerolíneas estatales creo una competencia igualitaria con las aerolíneas privadas existentes durante la época?**

Como te digo siempre le vieron a Ecuatoriana al igual que a TAME como una competencia desleal siempre pero en las épocas de las que estamos hablando yo creo que más bien era un regulador de la actividad porque había gente de mucho dinero que quería poner una empresa de aviación y de hecho lo pusieron y querían explotar a los pasajeros cosa que no ocurría con Ecuatoriana en la parte internacional y con TAME en la parte nacional porque ellos eran los catalizadores de las tarifas normalmente mantuvieron las tarifas bajas

entonces yo creo que en la parte del desarrollo aeronáutico las dos empresas cumplieron un no sé si es bueno o malo pero no dejaron que los precios se suban indiscriminadamente y ese ha sido el problema siempre aquí en el Ecuador siempre a TAME le han visto como a competencia desleal porque no permitían subir los costos del avión y la empresa privada normalmente tiende a tratar de subir los costos pero bueno ahora ya lo van a lograr es cuestión de tiempo nada más.

**Muchas gracias General.**

## Bibliografía

### Fuentes Primarias

Baquero, E. (12 de Julio de 2018). Entrevista Gral. Edmundo Baquero. (J. Flores Medina, Entrevistador)

### Fuentes Secundarias

- Acosta, A. (1982). *Rasgos dominantes del crecimiento ecuatoriano en las últimas décadas en Ecuador: el mito del desarrollo*. Quito: El Conejo.
- Ayala Mora, E. (1991). *Nueva Historia del Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional / Editorial Grijalbo Ecuatoriana.
- Ayala Mora, E. (1993). *RESUMEN DE HISTORIA DEL ECUADOR*. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Ayala Mora, E., & Quintero, R. (1990). TEORÍAS E IDEOLOGÍAS SOBRE EL ESTADO EN ECUADOR: 1848-1984. En P. González, *EL ESTADO EN AMÉRICA LATINA TEORÍA Y PRÁCTICA* (págs. 367-404). México: Siglo Veintiuno Editores; Universidad de las Naciones Unidas.
- Bocco, A. (1987). *Auge petrolero, modernización y subdesarrollo: el Ecuador en los años setenta*. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Burbano de Lara, F. (2010). *Transiciones y rupturas: el Ecuador en la segunda mitad del siglo XX*. Quito: FLACSO Sede Ecuador; Ministerio de Cultura.
- Carrera Damas, G. (1976). El nacionalismo latinoamericano en perspectiva histórica. *Revista Mexicana de Sociología*, 38(4), 783-791.
- Costa Pinto, L. (1980). MODERNIZACION: CONCEPTO O IDEOLOGIA. *Revista de Estudios Políticos*.
- Cueva, A. (1991). El Ecuador de 1960 a 1979. En E. Ayala, *Nueva Historia del Ecuador* (págs. 149-177). Quito: Corporación Editora Nacional.
- Escobar, A. (2007). *La invención del Tercer Mundo*. Caracas: El perro y la rana.
- Escobar, J. (2014). *AEROMUNDO Magazine*. Obtenido de <http://www.aeromundomag.com/historia-de-la-aviacion-comercial-en-el-ecuador-2/>
- Esteva, G. (1996). Desarrollo. En W. Sachs, *Diccionario del desarrollo* (págs. 52-78). Perú: PRATEC.
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. (1999). *Fuerza Aérea Ecuatoriana Historia Ilustrada 1910-1999*. Quito: Editorial Ecuador.
- Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador. (1972). *Filosofía y plan de acción del Gobierno Revolucionario y Nacionalista del Ecuador*. Quito.
- Gonzales, O. (2001). El Estado peruano durante el siglo XX. *Anuario de Estudios Americanos*, LVIII(2), 611-623.
- Hurtado Larrea, O. (1995). La crisis del sistema hacienda 1950-1988. En E. Ayala Mora, *Nueva Historia del Ecuador* (págs. 140-160). Quito: Corporación Editora Nacional.

- Kalmanovitz, S. (1994). Capítulo VIII: Auge económico, Neoliberalismo y Crisis. En S. Kalmanovitz, *Economía y Nación: Una breve historia de Colombia* (págs. 439-511). Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Larenas, N. (19 de 03 de 2018). *NL*. Obtenido de <https://www.nlarenas.com/2018/03/ecuatoriana-de-aviacion/>
- Maiguashca, J. (1991). La cuestión regional en la Historia ecuatoriana (1830-1972). En E. Ayala Mora, *Nueva Historia del Ecuador* (págs. 175-226). Quito: Corporación Editora Nacional / Editorial Grijalbo Ecuatoriana.
- Merino Traversari, D. (17 de Septiembre de 2015). *Mundo DINERS*. Obtenido de <https://revistamundodineros.com/pedro-traversari-infante-el-sueno-de-volar/>
- Muñoz, F. (2015). *Autoritarismo, discurso y estado: el caso del gobierno revolucionario y nacionalista de las fuerzas armadas*. (Tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Quito.
- Quintero, R., & Silva, E. (2001). ESTADO Y REGIMEN POLITICO EN LOS 70. En R. Quintero, & E. Silva, *Ecuador: una nación en ciernes* (págs. 219-275). Quito: Universitaria.
- Salvador Lara, J. (2010). *Breve historia contemporánea del Ecuador*. Bogotá: Ediciones Fondo de Cultura Económica.
- Santos, E. (2004). El siglo XX colombiano: Cien años de progreso asombroso y de violencia sin fin. *Revista Credencial Historia*.
- Wallerstein, I. (1997). *La reestructuración capitalista y el sistema-mundo*. México: Asociación Latinoamericana de Sociología.