

PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA
EN EL DESARROLLO E INTEGRACION
DE LA REGION AMAZONICA

CURSANTE: TCRNL. E.M. AVC. JORGE NOE

ASESOR : CRNL. E.M. JAIME GUZMAN

INDICE

CAPITULO I	PAG.
1.- ECUADOR PAIS AMAZONICO.	
1.1.- Límites con Colombia.	1
1.2.- Límites con Brasil.	2
1.3.- Límites con Perú.	3
1.4.- El Problema Limítrofe con el Perú.	8
CAPITULO II	
2.- ESTUDIO GEOPOLITICO DE LA REGION AMAZONICA.	
2.1.- La Amazonía en el Continente Americano.	19
2.2.- La Región Amazónica Ecuatoriana.	22
2.3.- Relación Interregional.	23
2.4.- Concepto Geopolíticos.	27
2.5.- Reflexiones de interés para Ecuador.	28
CAPITULO III	
3.- LA FUERZA AEREA EN EL DESARROLLO E INTEGRACION DE LA REGION AMAZONICA.	
3.1.- Bases Doctrinarias.	30
3.2.- Acción Cívica.	34
3.3.- Alas para la Salud.	36
3.4.- Operaciones Especiales.	45
3.5.- Apoyo al desarrollo Aerocivil.	48

CAPITULO IV

PAG.

4.- DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL.

4.1.- Aspecto Legal.	50
4.2.- Situación Actual.	51
4.3.- Análisis Socio-Económico de las Provincias de la Región Amazónica atendidas con Transporte Aéreo Comercial.	53
4.4.- Evolución del Transporte Aéreo en la Región Amazónica: Década 1.979-1.988.	58
4.5.- Proyecciones de Oferta y Demanda: Período 1.989-1.993.	63
4.6.- Infraestructura y Servicios de los Aeropuertos de la Región Amazónica.	66
4.7.- Principales obras ejecutadas 1.985-1.989.	69
4.8.- Relación entre Transporte Aéreo y Terrestre.	70

CAPITULO V

5.- TRANSPORTES AEREOS MILITARES ECUATORIANOS (TAME)

5.1.- Reseña Histórica.	75
5.2.- Filosofía de TAME.	76
5.3.- Plan de Desarrollo Amazónico de TAME.	77

CAPITULO VI

6.- CONSIDERACIONES GENERALES

6.1.- Conclusiones.	85
6.2.- Recomendaciones.	

INDICE DE TABLAS

		PAG.
Tabla Nro.1	Vuelos Acción Cívica	35
Tabla Nro.2	Pasajeros y Carga Transportada	35
Tabla Nro.3	Sunsidio de la FAE	36
Tabla Nro.4	Localidades Trabajadas en Acción Cívica	38
Tabla Nro.5	Estadísticas " Alas para la Salud"	44
Tabla Nro.6	Estadísticas Operaciones Especiales	46
Tabla Nro.7	Demanda Quito - Lago Agrio - Quito	64
Tabla Nro.8	Demanda Quito -Macas - Quito	64
Tabla Nro.9	Demanda Quito -Coca - Quito	65
Tabla Nro.10	Características Lago Agrio	66
Tabla Nro.11	Características Macas	67
Tabla Nro.12	Características Fransisco de Orellana	68
Tabla Nro.13	Características Río Amazonas	68
Tabla Nro.14	Relación en Costos Portarífa	73
Tabla Nro.15	Relación Tiempo y Distancia	73
Tabla Nro.16	Compañías de Transporte	74

INDICE DE ANEXOS

	PAG.
ANEXO A : Tratado de Guayaquil	102
ANEXO B : Puntos de Tensión en el LPI	103
ANEXO C : Proyectos en Faja de Frontera	104
ANEXO D : Proyecto de Regionalización	105
ANEXO E : Proyecto de Vialidad	106
ANEXO F : Proyecto de Colonización	107
ANEXO G : Plan Amazónico TAME	108

INTRODUCCION

La Fuerza Aérea, como parte integrante de las Fuerzas Armadas, tiene como Misión fundamental, el deber supremo que le ha encargado el pueblo ecuatoriano y la Constitución de la República: " defender la Integridad Territorial y la Soberanía Nacional ". Es la guardiana de la Patria que se prepara día a día para repeler cualquier ingerencia extranjera que pretenda vulnerar su suelo y espacio aéreo.

Sin descuidar su Misión Específica, como Institución del Estado, cumple con uno de sus principales objetivos: colaborar con al desarrollo socio-económico del país.

El hablar sobre: "La participación de la Fuerza Aérea, en el desarrollo e integración de la Región Amazónica", nos induce necesariamente trasladarnos al pasado, para que, a través de nuestra historia, sean reconocidos los legítimos derechos, que sobre ésta región de la patria nos asisten.

Es por ésta razón, que en el desarrollo del presente Trabajo de Investigación, efectuaré un análisis en forma sintética y breve de los aspectos fundamentales de nuestra historia limítrofe, y de los principales argumentos que fundamentan los derechos territoriales; y en forma secuencial y comparada, relacionar a nuestra gran Hoya Amazónica en el contexto de la Amazonía Latinoamericana, como fuente de recursos naturales y reserva ecológica.

En el desarrollo del tema, se ha destacado la labor de la Fuerza Aérea, que ha permanecido atenta al desarrollo de la Amazonía, integrándola con las demás regiones, ya sea por intermedio de sus propias unidades orgánicas de transporte

aéreo; con la Infraestructura Aeronáutica de la Dirección de Aviación Civil; y, con Tame, que como Empresa Estatal ha proporcionado un invaluable aporte a su desarrollo.

El esfuerzo y abnegación desplegado por la Fuerza Aérea, en beneficio de nuestra Seguridad e Integración Nacional no escatimará esfuerzo alguno, porque ésa ha sido y será su mística, y cubrirá con sus Alas a todos los rincones de la Patria, para verla altiva y siempre libre.

CAPITULO I

1. ECUADOR PAIS AMAZONICO.

1.1. LIMITES CON COLOMBIA.

Las diferencias territoriales entre Ecuador y Colombia surgieron desde la época colonial, en que el Virreynato de Nueva Granada y la Real Audiencia de Quito sufrieron varias vicisitudes.

En 1.717, al erigirse el Virreynato de Santa Fé, se extingue la Real Audiencia, luego en 1.720 se la restablece y agrega a la jurisdicción del Virreynato del Perú. En 1.723 se elimina el Virreynato de Santa Fé hasta 1.739, en que vuelve a crearse agregándose la Real Audiencia de Quito en forma definitiva, permaneciendo así hasta la independencia.

El 29 de Mayo de 1.822, después de la Batalla de Pichincha, se firmó la incorporación a Colombia, en la cual se ratifica una vez más que el territorio que aportaba Quito era todo el del antiguo Reino.

En 1.830 el Ecuador se separa de la Gran Colombia, formado por los Departamentos del Azuay, Guayaquil y Quito. Llegando ambos países al conflicto por la disputa de los territorios pertenecientes a Buenaventura y Popayán; firmándose el Tratado de Bogotá de 1856 por el cuál los dos estados se comprometían, hasta que se definan sus límites, a mantener la Ley de División Territorial de la Gran Colombia de 1.824, esa Ley había incorporado a Nueva Granada las Provincias ecuatorianas de Buenaventura y Pasto, pero no modificaba los límites de la Región Oriental.

En 1.904 se firma el Tratado Andrade Betancourt, por el cuál se sometía al Emperador de Alemania para que decida

como Arbitro de Derecho; el Tratado no se ejecutó.

Fué en Bogotá, el 15 de Julio de 1.916 en que se celebró el Tratado definitivo de límites con la firma de los Plenipotenciarios : Muñoz Vernaza por Ecuador y Fidel Suárez por Colombia. Por este Tratado, el Ecuador dejaba de ser limitrofe con el Brasil, y Colombia se convertía en condómino del Amazonas, contabilizándose la pérdida en manos de nuestra fraternal vecina en 859.275 km²

El 24 de Marzo de 1.922, Colombia y Perú firmaron el Tratado secreto Salomón - Lozano, mediante el cuál, Colombia cedió al Perú extensas regiones que hasta 1.916 habían sido ecuatorianas. Así el sector del Putumayo, formando una cuña peruana que estrangulaba el territorio oriental de nuestro país.

1.2. LIMITES CON BRASIL

La historia de límites entre Brasil y Ecuador, tiene sus orígenes anteriores al propio descubrimiento de América y a la formación de las nacionalidades de los dos países. Surge con la contraposición de intereses, en las tierras Indias, entre España y la Corona Lusitana, cuyas conquistas en Africa habían sido confirmadas por la Santa Sede, antes del primer viaje de Colón.

Los intereses contrapuestos de las dos Coronas Ibéricas, no llegaron a ningún acuerdo con la promulgación de las Bulas Papales, y fueron varios los tratados que se firmaron desde 1.494 en Tordecillas, hasta 1.717 en San Idelfonso, los cuales sentaron las bases para la firma del Tratado definitivo que Ecuador y Brasil con sus representantes Tobar y Río Branco, que suscribieron en Río de Janeiro el 6 de Mayo de 1.904. En este Tratado el Ecuador perdió 73.000 km² y mantuvo límites con el Brasil hasta la suscripción del Tratado de límites con Colombia en 1.916 en que dejó de ser país limitrofe.

1.3. LIMITES CON PERU

Desde que el Ecuador formaba parte de la Gran Colombia, el Perú inició la controversia de límites en Abril de 1.822, al formular un Reglamento de Elecciones, en cuya convocatoria se había incluido las Provincias de Jaén y Mainas, invocando la Cédula de 1.802, lo que provocó los reclamos de la Gran Colombia. Sin embargo, el Perú continuó invadiendo la tierra del Distrito del Sur y llegó en 1.828 a decretar el bloqueo de todos los puertos colombianos, lo que dió lugar a la Batalla de Tarqui, el 27 de Febrero de 1.829, con la humillante derrota del ejército peruano. Luego se firmó el Convenio de Girón que es la base del Tratado que se firmó en Guayaquil el 22 de Septiembre de 1.829, donde se reconocen los límites establecidos en la Cédula Real de 1.740, y se comprometen a ceder recíprocamente aquellas partes de territorio que por los defectos de una inexacta demarcación perjudicaran a sus habitantes.

Con la firma del Tratado de Guayaquil de 1.829, se daba por terminado el problema de límites entre la Gran Colombia y el Perú. Posteriormente, vienen las discusiones para hacerse las concesiones mutuas que culminaron con la firma del Protocolo Pedemonte - Mosquera en 1.830, que concede al Perú el dominio de la ribera derecha del río Marañón, favoreciendo así las pretensiones peruanas. (Anexo A).

Sin embargo, el afán de Perú de mantener el problema insoluto, permitió que vaya ocupando lentamente las desembocaduras de algunos ríos que tienen acceso al Amazonas desde el norte.

La primera manifestación de los intereses peruanos se produce en 1.857, época en que el país se debatía por diversas circunstancias, lo que aprovechó el Perú, para decretar el bloqueo de los puertos ecuatorianos.

El General Guillermo Franco, se proclamó Jefe Supremo de Guayaquil y firmó el Tratado de Mapasingue el 25 de Enero de 1.860. Este Tratado establece la aceptación de la Cédula de 1.802, se dan dos años de plazo para que comprueben ambos países los derechos, lo que jamás se llegó a cumplir.

Las cosas se mantenían mas o menos en una situación estable, hasta 1.879 cuando la pérdida de Tacna y Arica por el Perú, en la guerra con Chile, luego de lo cual nuevamente atenta contra los intereses ecuatorianos, y provoca una serie de conflictos que al final desemboca en el Protocolo de Río de Janeiro en 1.942.

Varios fueron los intentos del Ecuador por solucionar el problema. En 1.887 el Tratado Espinoza - Bonifaz, busca poner término amistoso a las cuestiones de límites pendientes entre ambas naciones, y sometió a su Majestad el Rey de España, para que decida como Arbitro de Derecho en forma definitiva e inapelable. La indeterminación de la materia arbitral, provocó nuevamente negociaciones directas y se firmó en 1.890 el Tratado Herrera - García, en el cuál el Ecuador hizo una concesión de 70.000 km² al Perú, pero éste no lo ratificó y planteó otra línea que no fué aceptada por el Ecuador, retornando nuevamente al bando arbitral del Rey de España.

Cuando se desarrollaba el proceso de arbitraje, el Perú inició en 1.900, la conquista acelerada del Oriente con las armas, la agresión militar en todos los ríos de la margen izquierda del Marañón, como lo comprueban los combates de Angosteros (26-Jun-1.903) y Torres Causano (28-Jul-1.904) que llevaron a ambos países al borde de la guerra en 1.910 y a la decisión final del Rey, de la inhibición arbitral.

El 21 de Julio de 1.924, se fijó la manera de llevar a ejecución la fórmula mixta "para arreglo definitivo de la cuestión limítrofe" mediante el Protocolo Ponce Castro, que

no se cumplió.

En 1.936, en la Conferencia de Washington, se suscribió un Convenio de Statu-Quo de las posiciones territoriales a esa fecha, hasta que terminen las negociaciones, sin que ello implicase reconocimiento por ninguna de las partes. Sin llegar a ningún acuerdo, Perú decidió suspender las negociaciones en 1.938, fracasando varias fórmulas propuestas por el Ecuador, incluso los amistosos servicios ofrecidos por el Canciller de Brasil, Sr. Oswaldo Arhana, en 1.939.

Simultáneamente, desde 1.938 hasta 1.940, el Perú se preparó para una acción bélica, con una red de carreteras, construcciones de cuarteles, instalación de telégrafos, teléfonos, etc., y entre Abril y Mayo de 1.941, efectuó una gran movilización militar hacia la frontera con Ecuador.

Ante tan manifiestas medidas del Perú para invadir el Ecuador, el 8 de Mayo, los gobiernos de Argentina, Brasil y Estados Unidos, por la grave situación que la controversia presentaba, se ofrecieron para promover una pronta solución. El Ecuador aceptó de inmediato el ofrecimiento, el Perú manifestó que no permitiría que se pusiese en discusión su derecho soberano sobre las Provincias de Tumbes, Jaén y Mainas.

Todo fracasó, y el 5 de Julio de 1.941 el Perú invadió al Ecuador, para el 26 del mismo mes habían sido ocupadas varias poblaciones de la Provincia de El Oro, inclusive su capital.

En Septiembre terminaron los ataques sistemáticos del Perú, pero continuaban las operaciones de patrullaje, razón por la cuál se determinó una zona de neutralidad de fuerzas militares con la firma del Acuerdo de Talara, el 2 de Octubre de 1.941. Se reconoció entonces la calidad de países mediadores a Argentina, Brasil y Estados Unidos.

Posteriormente se incorporó Chile en la mediación.

Desgraciadamente para nuestro país, el 7 de Diciembre se produjo el ataque japonés a Pearl Harbour, por lo cuál fué convocada la Tercera Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, la que se realizó en Río de Janeiro entre el 15 y 28 de Enero de 1.942.

En dichas circunstancias, se trataba de consolidar la solidaridad continental a favor de Estados Unidos, en la mencionada reunión de consulta. Al margen de ella, el Perú impuso al Ecuador el Protocolo llamado de Paz, Amistad y Límites el 29 de Enero de 1.942, instrumento por el cuál se le arrebató más de 200.000 km². y el acceso directo al Amazonas.

1.3.1. El Territorio Ecuatoriano después del último Tratado.

Los dos países procedieron a la demarcación, dividiendo para el efecto en dos sectores la frontera : el occidental, de Capones a la confluencia Chinchipe - San Francisco; y el oriental, de aquel punto a la Boca del Guepi en el Putumayo.

En cuanto se iniciaron los trabajos de demarcación surgieron discrepancias entre las comisiones demarcadoras, siendo necesario la intervención del Canciller brasileño, quien envió a la región fronteriza al técnico de su país, Señor Braz Días de Aguiar.

Superadas algunas divergencias, continuaba la demarcación hasta cuando surgió el hecho real y evidente de que, en determinada zona de frontera, no existía el accidente geográfico previsto en el Protocolo, volviéndolo inejecutable en ese sector.

Con el apoyo de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, se

efectuó el levantamiento aerofotogramétrico de la región de Zamora - Santiago que demostró la importancia del sistema fluvial del río Cenepa, que naciendo en las estribaciones septentrionales de la Cordillera del Cóndor, desemboca en el Marañón. El curso de este sistema se interpone entre los ríos Santiago y Zamora, impidiendo continuar los trabajos demarcatorios que fueron suspendidos en Septiembre de 1.948.

Sin ningún resultado ante la gestión permanente del Ecuador desde 1.949 a 1.959, para que se constituyera una comisión encargada de verificar la realidad geográfica de la zona, quedó sin demarcarse un tramo de 78 km². en la Cordillera del Cóndor. Estancada allí la demarcación, fué en 1.972 cuando por primera vez se toma contacto para lograr un entendimiento positivo entre los dos países, reafirmado posteriormente en 1.974.

Estos dos hechos públicos, así como el interés demostrado en la solución del problema por los Presidentes Carter de Estados Unidos, Pérez de Venezuela, López Michelsen de Colombia, significaba una dimensión continental a la solución del problema.

Esta atmósfera favorable, no prosperó luego de las declaraciones peruanas de 1.978, de ignorar el problema e imposibilitar una solución honorable para el Ecuador.

Posteriormente en 1.981 se produjo el conflicto de la Cordillera del Cóndor, que llevó a un virtual estado de guerra a los dos países.

Así, 48 años después de la firma del Protocolo de Río de Janeiro, y con 160 años de vida republicana, nuestro país no ha solucionado todavía su problema territorial, y está próximo a recibir el siglo XXI sin haber fijado los límites definitivos con el Perú.

1.4. EL PROBLEMA LIMITROFE CON EL PERU

1.4.1. Antecedentes

Los problemas limítrofes en Hispano América, se originaron en la compleja estructura territorial de la Colonia, constituida por Virreynatos, Audiencias, Presidencias, Capitanías Generales y Gobernaciones.

Los Virreynatos no tuvieron límites definitivos, ya que sus términos eran las Audiencias que lo componían. Eran mas bien, un primado de honor y jurisdicción del Presidente de la respectiva Audiencia.

Las Audiencias fueron de distintas clases, conforme al grado de atribuciones de la propia entidad, y constituían la base permanente de la demarcación gubernativa, con lo cual tenían que conformarse en lo posible las demás jurisdicciones. Eran además el centro del sistema jurídico de la estructura territorial, y por consiguiente sin perjuicio a la pertenencia tradicional y permanente de sus territorios podían en forma solemne o por medio de la Cédula Real agregar o separar territorios, lo que provocó, en la mayoría de los casos entrecruzamiento de jurisdicciones que originarían problemas al independizarse las colonias.

Durante la emancipación de las colonias españolas, el principio del UTI POSSIDETIS JURIS, vino a ser como por instrumento jurídico unánime, la ley fundamental que reguló la distribución territorial entre las naciones, conservando para éstas el haber geográfico íntegro que perteneció por Títulos Reales a la circunscripción colonial. Así entre 1.810 y 1.822 se van independizando los territorios que conformarían los futuros estados de Ecuador y Perú.

1.4.2. Materia de la disputa.

La disputa versa sobre los territorios de Jaén, Mainas y Quijos, situados al oriente de los Andes Ecuatorianos, y que se hallan limitados en forma general por el Río Putumayo.

Se inició el 20 de Junio de 1.822 con la demanda de la Gran Colombia contra las pretensiones del Perú, cuando el Ecuador formaba entonces el Distrito del Sur de la misma. El asunto de límites fué la causa principal de la guerra de 1.828 entre la Gran Colombia y Perú, que terminó con el Tratado de Guayaquil en 1.829.

Durante 160 años se han ensayado en la controversia los principales medios pacíficos establecidos por el Derecho Internacional, buenos oficios, mediación, arreglos directos, arbitraje, etc.; sin embargo vivimos el año de 1.990 y las controversias no han sido superadas.

1.4.3. Puntos de controversia.

El Ecuador basa sus derechos en los siguientes argumentos :

1.4.3.1. Los territorios disputados pertenecieron a la Real Audiencia y Presidencia de Quito de acuerdo a la Real Cédula de 1.563.

1.4.3.2. La independencia sanciona y reconoce el título colonial, de acuerdo con el principio americano del UTI POSSIDETIS JURIS de 1.810, es decir, el territorio perteneciente a la Real Audiencia de Quito.

1.4.3.3. Un Tratado solemne, fundamento de la reclamación, basado en el título de creación de la Audiencia de Quito, que reivindicó las Provincias de Jaén y Mainas disputadas por Perú, como partes del patrimonio

territorial de la Presidencia de Quito, es el Tratado de Guayaquil del 22 de Septiembre de 1.829.

El Perú por su parte, sostiene los siguientes argumentos :

1.4.3.4. Respecto a parte del territorio disputado, esto es, Quijos y Mainas, el Perú pretende fundar su derecho en la Real Cédula de 1.802 implicando segregación territorial en perjuicio de la Audiencia de Quito y en beneficio del Virreynato del Perú.

1.4.3.5. Respecto de Túmbez, no alega título alguno, alega posesión.

1.4.3.6. Además dice Perú, que Jaén y Mainas declararon su voluntad de ser peruanos en 1.821, es decir se basa en la autodeterminación de dichos pueblos.

1.4.3.7. Para el Perú es un Tratado perfecto el Protocolo de Río de Janeiro del 29 de Enero de 1.942, que a su parecer se encuentra vigente y puso término definitivo a la cuestión de límites entre ambos países.

1.4.4. Análisis de los argumentos.

1.4.4.1. Ecuador

1.4.4.1.1. La Cédula Real de 1.563 :

Reconoce como incorporados a la provincia audiencial los territorios de Quijos, La Canela, Jaén, Valladolid y Zamora, con todos sus términos y autoriza a la Audiencia para adscribir a su distrito sin necesidad de nueva orden real todo lo que descubriera.

En virtud de dicha Cédula, el distrito de la Presidencia de Quito comprendía :

Hacia el norte el Puerto de Buenaventura inclusive y por tierra adentro hasta Pasto, Cali, Popayán y Buga, por el sur iba hasta Paita exclusive y comprendía Túmbez, y hacia el Oriente hasta el Yaraví. 1

Pueden hacerse tres observaciones fundamentales a su contenido:

- Por el sur, incluía a Túmbez.
- Comprende expresamente a Jaén y a Valladolid, dos provincias menores distintas: y,
- Por tierra adentro abarca los pueblos de La Canela y Quijos con los "demás que se descubrieren", facultábase pues a la Presidencia a ampliar su territorio.

1.4.4.1.2. El Principio del UTI POSSI- DETIS JURIS.

Principio del Derecho Romano proclamado por Bolívar en 1.810, que permitía, la creación de las primeras naciones americanas, conservando el territorio que les pertenecía por las Cédulas Reales dictadas antes del movimiento emancipador.

Tres consecuencias básicas se deducen de su significado :

- Cada país nuevo debe poseer todo lo que comprendía y de conformidad con las Cédulas que lo constituyeron.

1 Julio Tobar Donoso, Derecho Territorial Ecuatoriano
(3ra. Edición - 1.982)

- Los límites o términos de cada provincia menor son los definidos por las mismas Cédulas Reales.

- Ninguna entidad menor puede separarse de la mayor, ni para constituir un nuevo estado, ni para agregarse a otro distinto.

1.4.4.1.3. El Tratado de Paz del
22 de Septiembre de
1.829.

Este solemne Tratado, establece las bases para que los límites de los dos países sean los mismos que tenían antes de su independencia los antiguos Virreynatos; y en el cual sin presión alguna por parte de Colombia, ambas partes reconocían en su Art. 5to. que "correspondía como suyo lo que fué del Virreynato respectivo, con las variaciones que juzguen conveniente acordar entre sí, para lo cuál deberán hacerse reciprocamente aquellas cesiones de territorio que contribuyan a fijar la línea divisoria de manera más exacta y natural."

Dos importantes consideraciones pueden extraerse de su contenido :

- El Tratado de Guayaquil no establece límites, pues ya estaban establecidos.

- El planteamiento del Tratado de Guayaquil había sido el mismo del Convenio de Girón, firmado sobre el propio campo de batalla, y a su vez el mismo que Sucre había planteado como base para que no haya la guerra : "Que Perú devuelva Jaén y Mainas y se establezcan los límites de los antiguos Virreynatos."

- El Protocolo de Río de Janeiro fué impuesto por la fuerza

y adolece de error geográfico esencial.

1.4.4.2. Perú

1.4.4.2.1. La Cédula Real de 1.802 :

Perú sostiene que la Cédula de 1.802 es un Título Colonial, que se obedeció, cumplió y ejecutó en todas sus partes, involucrando una segregación territorial del Virreynato de Santa Fé y como consecuencia, de la Real Audiencia de Quito.

En realidad este documento no fué de segregación territorial, se refería únicamente a la jurisdicción eclesiástica y militar que no ocasionaba traspasos de territorio.

De su contenido se puede extraer lo siguiente :

- El documento no cumple con los requisitos indispensables para que hubiere segregación de territorios porque, no se determinan los linderos de la provincia segregada, ni tampoco separa expresamente dichos territorios de la Audiencia a la que pertenecían.

- Falta de límites, porque no regula sino los servicios militar y eclesiástico, limitando la atención hasta donde los ríos son navegables, es decir no hay delimitación por puntos cardinales.

- El carácter eclesiástico de la Cédula, por su origen y por su nombre "Cédula de Erección del Nuevo Obispado de Mainas", razón por la cuál así se la catalogó en el Archivo de Indias.

- La Cédula de 1.802 no segregó de la jurisdicción de Quito sino dos ramas : la militar y la misionera, dejando

en la Audiencia las demás.

1.4.4.2.2. La Autodeterminación de Jaén y Mainas.

La libre determinación de nacionalidad de Jaén y Mainas, por medio del voto plesbiscitario, en aplicación a la Doctrina Plebiscitaria, es el argumento del Perú.

Carece de valor, pues estas provincias si pertenecían ya al Perú, no necesitaban agregarse por autodeterminación y si no le pertenecían tampoco podrían agregársele, porque siendo entidades embrionarias, casi en su totalidad salvajes y desiertas, y formando parte de una entidad mayor bien definida, carecían por sí solas de facultad soberana para separarse de Quito, y unirse a otro Estado, en violación además del Uti Possidetis Juris.

1.4.4.2.3. La posesión de Tumbes:

No constituye título en cuanto no llega a significar prescripción. La pretendida posesión peruana no reúne los requisitos que el Derecho Internacional considera esenciales para la prescripción.

1.4.4.2.4. El Protocolo de Río de Janeiro.

Perú sostiene que el Protocolo de Río de Janeiro, firmado y ratificado por Ecuador y Perú, es un instrumento válido.

Suscrito entre Ecuador y Perú, fué impuesto por la fuerza, y adolece de error geográfico esencial, pues no existe el divisor de aguas mencionado en el Protocolo de Río de Janeiro entre los ríos Zamora y Santiago, existe en su lugar, dos divisiones de aguas, uno entre los ríos Zamora y

Cenepa y otro entre los ríos Cenepa y Santiago; por consiguiente se pueden extraer dos conclusiones :

- La nulidad del Protocolo, porque como se expresa en el Art. 2do. de su texto, el Perú convino en retirar sus fuerzas militares lo que se confirma y ratifica en el Art. 3ro. en que los países garantes (Estados Unidos, Argentina, Brasil y Chile) cooperarían por medio de observadores militares en la desocupación y retiro de las tropas peruanas invasoras.

- De conformidad con las normas del Derecho Americano que condenan la agresión y determinan que la fuerza no da derechos territoriales, el Protocolo de Río de Janeiro no tiene validez.

- La inejecutabilidad del Protocolo, porque en una importante zona se comprobó en el terreno que en un determinado sector no existe accidente geográfico que debía servir a la línea de frontera; en efecto, la letra B) Numeral 1 del Art. 8, señaló que la frontera seguirá por "la quebrada de San Francisco, el divortium acuarium entre el Río Zamora y Santiago, hasta la confluencia del Río Santiago en el Yaupi".

De ahí que por la inexistencia del accidente geográfico, por un error sustancial e inevitable del Tratado, éste resultó INEJECUTABLE, y los trabajos de demarcación no pudieron continuar.

1.4.5. Tesis Ecuatoriana como País Amazónico.

Para el Ecuador, el Protocolo de Río de Janeiro no tiene validez, porque desconoció sus títulos histórico - jurídicos, le privó el acceso al Amazonas que le corresponde por derecho inmanente porque los ríos que descienden desde el norte al Marañón se forman con aguas ecuatorianas, y son el vertedero natural de todas las aguas

del centro y este del territorio nacional.

El Protocolo creó graves dificultades para el desarrollo socio - económico del país, ya que, de la Región Amazónica depende en buena parte el porvenir del Ecuador, más aún cuando la amazonía se inserta a la economía mundial.

El Protocolo de Río de Janeiro, fué impuesto al Ecuador por coacción, no hubo expresión de voluntad, ni libertad de opción para el país, no tuvo objeto lícito porque contrarió los principios del Derecho Internacional general que condenan la agresión, y consideran nulos, sin valor los tratados obtenidos por la fuerza.

Por otro lado, siendo indivisible por su naturaleza un Tratado de demarcación, la inejecutabilidad de una de sus disposiciones compromete la nulidad de todo el tratado.

Además, un tratado puede estar vigente y adolecer al mismo tiempo de causas que lo hagan anulable o que puedan ser alegadas como fundamento para su nulidad o terminación, como lo determina la Convención de Viena sobre el "Derecho de los Tratados", por consiguiente es errado sostener que un tratado vigente es válido y no admite causa alguna de nulidad.

Por lo anterior, el Ecuador busca la solución pacífica y jurídica de la controversia relativa a la nulidad del Protocolo de Río de Janeiro de 1.942, y la cuestión territorial que involucra.

El Ecuador ha reclamado y reclama la salida soberana territorial y fluvial al Río Marañón; se trata de llegar a una "transacción honrosa" con el Perú, limitándose a lo que es vital e irrenunciable, desde el punto de vista geográfico, económico y el futuro de la nacionalidad, cual es poseer un puerto de acceso soberano y directo al Amazonas.

1.4.6. Repercusión de estos hechos en el -
Desarrollo Nacional

Muy caro y terriblemente aleccionador ha sido para el Ecuador la política de creer que los títulos y los derechos adquiridos a base de documentos perfectamente establecidos puedan significar la sola garantía para que su tesis jurídica tenga fuerza y decisión. El realismo político nos enseña que los títulos y documentos, solo valen cuando se hace efectiva la posesión por medio de la ocupación.

De ahí que el Ecuador ha debido destinar grandes sumas de dinero a procurarse unas Fuerzas Armadas, como la más óptima medida de seguridad, le es indispensable mantener un mínimo potencial bélico, disuasivo más que todo, con el fin de que su condición de país amazónico no se vea burlado nuevamente bajo el imperio de la fuerza.

Luego de 160 años de vida republicana, tenemos un territorio que no se halla totalmente demarcado, existiendo siete focos o polos de tensión en la línea de facto establecida, que constituyen puntos de fricción altamente preocupantes en las relaciones de vecindad, que por mandato de la geografía mantiene el Ecuador con el Perú. (ANEXO B)

Es más, por la interposición del Río Cenepa, quedó abierta la frontera en una extensión de 78 kms. área geográfica de la Cordillera del Cóndor, que ya provocó el conflicto de 1.981 y cuyas riquezas minerales y otros recursos naturales allí existentes, no han podido ser debidamente explotados por la atmósfera de inseguridad y desconfianza que caracterizan a la zona.

Dentro de la relación internacional, entre Ecuador y Perú, existen diversidad de intereses comunes y complementarios, a pesar de lo cual, son muy pocos los que se han

concretado. Así la firme posición común en la tesis de las 200 millas de mar territorial; el trabajo mancomunado y conjunto en la elaboración de los lineamientos y mecanismos del Pacto Andino al momento de su creación, y un activo proceso de integración zonal en el comercio, ferias, tránsito de personas, etc., han sido los principales logros de una política exterior de cooperación que no ha podido prosperar razonablemente por el diferendo limitrofe existente.

Como vemos, el desenvolvimiento de nuestras relaciones con el Perú, ha sido contingente, con algunos períodos de entendimiento y cordialidad, otros de tensión y crisis, pero cuyo denominador común ha sido un clima de desconfianza e inseguridad, que ha impedido lograr un proceso de integración entre ambos países.

CAPITULO II

2. ESTUDIO GEOPOLITICO DE LA REGION AMAZONICA

2.1. LA AMAZONIA EN EL CONTINENTE AMERICANO

2.1.1. Descripción

La Amazonía ocupa una extensión aproximada de 7'855.000 km2., equivalente al 44% del Continente Sudamericano, extendido a lo largo de la línea ecuatorial, especialmente en el Hemisferio sur y formada por la cuenca hidrográfica del Río Amazonas.

Los territorios amazónicos de nueve países : Brasil, Bolivia, Perú, Colombia, Venezuela, Guinea Francesa, Guyana, Surinam y Ecuador, conforman la Hoya Amazónica.

Debido a las altas temperaturas y precipitación, características de la región tropical, los suelos presentan una buena estructura física y amplias reservas de agua. El rápido crecimiento vegetativo de los bosques tropicales, acumula grandes cantidades de materia orgánica convirtiéndolas en zonas de gran riqueza natural. Buena parte de las tierras presenta una topografía favorable para aprovechar las inundaciones que permiten la formación de varias capas de suelo, lo que aumenta la productividad.

La Amazonía presenta un clima tropical, con ausencias de estaciones climáticas, casi no existe variación térmica en el año, pero la precipitación fluvial y la humedad atmosférica son muy elevadas.

La gran incidencia solar, propia de esta zona es la clave de la agricultura tropical, desarrollando abundante y espesa vegetación. La selva o jungla, es de difícil acceso, inhóspita y prácticamente deshabitada.

Por la formación montañosa de la Cordillera de los Andes, los principales sistemas fluviales van a desaguar al Océano Atlántico, concurriendo a la región gran cantidad de ríos que forman la Cuenca del Amazonas en su mayoría navegables, que a lo largo de los años han sido las principales vías de comunicación.

2.1.2. Importancia

La importancia de la Hoya Amazónica está dada por las siguientes consideraciones :

2.1.2.1. Su área de dimensiones continentales es el lugar menos poblado del planeta, y por lo mismo ofrece posibilidades de vida a una considerable población.

2.1.2.2. Contiene el bosque tropical más grande del mundo.

2.1.2.3. Ofrece a la humanidad la más grande reserva de oxígeno y es la tercera reserva hídrica de la tierra.

2.1.2.4. Su subsuelo contiene inmensas riquezas minerales que recién comienzan a ser descubiertas y explotadas.

2.1.2.5. Su explotación forestal y agropecuaria ofrece posibilidades para abastecer gran parte de las necesidades de la humanidad.

2.1.2.6. Constituye una unidad geográfica formada por el Río Amazonas y sus tributarios y le sirve de medio de comunicación natural.

2.1.2.7. Sus características físicas y su

potencial de recursos naturales, permite la realización de obras conjuntas complementarias por varios de los países amazónicos.

Esta es la importancia de la región en general, pero no hay que olvidar que el área se encuentra compartimentada por la división política de los países que la conforman.

Todos los países miran su respectiva región amazónica como fuente de riqueza natural y porvenir, lo que ha despertado un interés general para colonizar, explotar e integrar al desarrollo de cada país.

La colonización en Sudamérica, se caracterizó por la creación de centros importantes de población, ubicados a lo largo de las costas del Atlántico, excepto donde los ríos importantes proporcionaban acceso fácil al interior, y en los Andes o al Oeste en la costa del Pacífico. Bastas áreas del continente, especialmente en la Hoya Amazónica quedaban vacantes en gran extensión de población y colonización.

Aunque las fronteras nacionales ubicadas en estas áreas se comenzaron a desarrollar con la Independencia, la mayoría de los países solo tenían una débil posición sobre extensas partes del territorio reclamados, en que gran parte de él era disputado por estados vecinos.

Estas regiones permanecieron casi inhabilitadas, resistentes a la colonización y explotación por el hombre. Muchas de ellas especialmente la jungla de difícil acceso ubicada lejos de los centros poblacionales, servía como zona de amortiguamiento en el desarrollo de los países fronterizos.

Actualmente las poblaciones del continente crecen a ritmo acelerado creando la necesidad de mayor cantidad de tierras útiles y recursos, lo que ha motivado el interés general

por desarrollar las áreas deshabitadas.

Este desarrollo genera inmigraciones internas, como externas hacia las regiones deshabitadas, algunas en áreas limítrofes, creando fronteras vivas, en las zonas tradicionalmente muertas y no desarrolladas.

Gran influencia ha tenido en los últimos años la tecnología, ya que ésta le ha permitido al hombre dominar la geografía, y aquellos territorios vírgenes e impenetrables, han podido ser aprovechados.

Por la misma razón, han surgido problemas ecológicos creados por la nueva colonización, explotación y desarrollo. América del Sur, Continente en vías de desarrollo, caracterizado por su inestabilidad económica y social, tiene en la Hoya Amazónica una fuente de nuevos recursos explotables, aquella selva impenetrable se ha tornado geopolíticamente importante, donde los antiguos vacíos están llegando a ser nuevas áreas de desarrollo y en algunos casos de conflicto entre naciones.

Los planes de desarrollo de un determinado país, aparecen a menudo como una amenaza para el vecino; situación que, puede llevar a la región a una nueva y renovada disputa o conflicto entre estados y no a una verdadera integración regional.

2.2. LA REGION AMAZONICA ECUATORIANA.

2.2.1. Descripción.

La superficie de la región amazónica representa alrededor del 50% de superficie del país. Son 130.000 km². en los que habitan aproximadamente 300.000 ecuatorianos, lo que equivale al 2.3% de la población total del país.

Esta región se caracteriza por la selva alta y la selva baja, dividida por la cota de los 300 mts. punto desde el cual los ríos comienzan a ser navegables.

En la parte de la selva alta se encuentra la Cordillera del Cóndor, entre los ríos Cenepa y Nangaritzza, con alturas de hasta 3.000 mts., pero cultivables en un 80%. La parte baja de la selva, de terreno ondulado con pequeñas elevaciones de 50 a 80 mts., está formada por manglares y suelos de excepcional fertilidad que son enriquecidos en forma permanente por los sedimentos acarreados por las aguas de los ríos.

Desde el punto de vista hidrográfico, la región se puede dividir en dos áreas bien marcadas : la Cordillera Oriental y las estribaciones, y la llanura superior del escudo amazónico, las diferencias son notorias debido a que los relieves, clima e irrigación son distintos.

La primera área es de interés hidroeléctrico; los importantes sistemas fluviales al atravesar la Cordillera forman grandes saltos y de niveles que permiten producir gran potencial hidroeléctrico que cubriría plenamente las necesidades del país.

La otra área, es decir la vertiente del Amazonas, se caracteriza por ser completamente húmeda y sus innumerables ríos, de caudal relativamente apreciable forman parte de las 3 principales cuencas orientales del Ecuador : la del Napo con sus afluentes Aguarico y Coca; la del Pastaza con el Palora y el Bobonaza; y la del Santiago cuyas aguas se originan desde Loja y el Azuay al transmontar la cordillera para formar el Zamora y el Faute, ríos jóvenes que corren por los valles subandinos de las estribaciones de la Cordillera del Cóndor y del Cutucú.

La Región Amazónica es la mayor riqueza del país desde el punto de vista minero, en efecto, del subsuelo se extrae el

99% de la producción petrolera y el 80% de la producción aurífera nacional.

Conforme las formaciones geológicas, además se pueden extraer de la región los siguientes minerales : plata, vanadio, cobre, uranio, estaño y otros minerales livianos como el zinc y el plomo. La región es rica también en maderas, ganadería, agricultura, caza, pesca y turismo.

Sin embargo, gran cantidad de esta riqueza no ha sido debidamente explotada, por la falta de vías de comunicación, de tecnología apropiada y sobre todo por la escasa presencia del hombre, pues hasta hoy día la región prácticamente se encuentra muy poco poblada.

2.2.2. Importancia en el Contexto Nacional.

La Región Amazónica Ecuatoriana, es la región de mayor importancia nacional no solamente por los grandes recursos y riquezas naturales que posee, sino porque a través de ella el Ecuador reafirma sus derechos territoriales.

Representa para el país, el futuro potencial con que se incorpora al desarrollo continental a través de la Cuenca del Amazonas, su territorio por tanto posee valor geo-histórico, económico-estratégico y sin lugar a dudas geopolítico de trascendental importancia para el país.

2.2.2.2. Valor Económico-Estratégico

La Región Amazónica sustenta la economía del país, a través de la riqueza petrolera que posee. Pero no es solamente el valor económico, asume además, el carácter estratégico porque sobre ella hay posibilidades de aplicar el Poder Nacional; justamente los aspectos fisiográficos, demográficos, económicos y militares existentes en la región, le dan una importancia

estratégica sin igual.

Es en esta región que las Operaciones Militares son importantes, pues el escenario geográfico selvático, inhóspito, sin mayores vías de comunicación, da especial importancia al empleo de las fuerzas de aire y tierra, buscando explotar las operaciones conjuntas y las técnicas propias de la guerra de la jungla.

La versatilidad del helicóptero, para dominar la morfología del terreno; el empleo de fuerzas especiales en operaciones aeroterrestres; la presencia de la aviación para proporcionar un adecuado grado de superioridad aérea en la zona, hacen que el Poder Militar en la Región Amazónica Ecuatoriana sea símbolo de soberanía y seguridad

En tiempo de paz, las Fuerzas Armadas, resguardan las áreas estratégicas y son además el elemento más importante en el desarrollo de la región.

2.2.2.3. Valor Geopolítico.

El valor geopolítico de la Región Amazónica Ecuatoriana, se deduce del análisis de los factores histórico, geográfico, económico y estratégico señalados.

Efectivamente la proyección del Ecuador hacia el futuro, dependerá en gran medida del aprovechamiento y desarrollo de la región. Esta constituye el "Espacio de Crecimiento" del Estado, no solamente por su extensión, que representa el 50% del territorio nacional, sino sobre todo por el espacio, en donde existen valores económicos importantes.

La Región Amazónica constituye la reserva donde puede ser distribuida la futura población del Ecuador, pues su extensión no solamente que está deshabitada, sino que posee tierras vírgenes, aptas para satisfacer en parte sus

necesidades.

2.3. RELACION INTERREGIONAL

Habiendo destacado la amazonía ecuatoriana, es necesario plantear algunas consideraciones que permitan visualizar cómo afectaría a los países involucrados y cual sería la importancia de estos territorios para Colombia, Perú y Brasil.

2.3.1. Consideraciones Previas.

La Amazonía, dentro del concepto de espacio geopolítico, es una región en la cual se lucha por obtener influencias con afanes integracionistas de cooperación con el fin de alcanzar los objetivos que cada uno de los estados integrantes se ha trazado. Pero además, se lucha por obtener influencia en el espacio geopolítico con afanes hegemónicos, aprovechando la tecnología para explotar los recursos energéticos, provocando el desarrollo que resulta a su vez en inmigraciones internas como externas hacia las áreas anteriormente deshabitadas; muchas en las zonas fronterizas.

Este nuevo desarrollo de inmigraciones crean "fronteras vivas" en zonas limítrofes donde antes existían solamente zonas muertas, es decir una zona no desarrollada en el pasado, que puede crear tensiones o amenazas percibidas por los objetivos nacionales e intereses de los otros estados. Por ello, recordemos brevemente el pensamiento geopolítico de los estados amazónicos limítrofes Ecuador, Perú y Colombia, así como de Brasil en su parte pertinente, pues allí se ve la relación que tenemos frente a esos estados y como muchos planes y proyectos de integración, aparecen a menudo como amenaza para determinados países vecinos.

Partiendo de la base que la mayoría de los conceptos geopolíticos generales se inician con esfuerzo para

integrar y desarrollar territorios y recursos nacionales, debido a las disputas territoriales históricas estos afectan las relaciones interestatales entre los países mencionados.

2.4. CONCEPTOS GEOPOLITICOS

2.4.1. Brasileño

El interés geopolítico por la amazonía comienza con el pensamiento de Mario Travassos (1953) que buscaba un Brasil como potencia continental oponiéndose a la Argentina, para lo cual representaba el avance al occidente en dos direcciones, una por tierra hacia Bolivia y la otra, un avance río arriba del Amazonas y sus tributarios.

Este pensamiento fué posteriormente complementado por otros estudiosos geopolíticos como Souto e Silva (1957) y Neira Mattos (1970), que introdujo el objetivo de Brasil como una potencia mundial, para lo cual aboga por el empleo de nuevos sistemas de carretera principal, más las conexiones de transporte fluvial para unir las con las rutas correspondientes de los países vecinos, y así crear un nuevo sistema de transporte continental, que junto con la creación del área de intercambio de fronteras permita la integración de la Hoya del Amazonas desde los Andes hasta el mar

El cumplimiento de este concepto proporcionaría al Brasil acceso al Pacífico, y además a los recursos de los países vecinos y expansión de su influencia económica y política a través de los proyectos de desarrollo e integración.

2.4.2. Colombiano

Colombia a través de su pensador geopolítico General Londoño (1981) estuvo interesada en

"las Leyes de los Puntos de Crecimiento", entre los que interesa el Trapecio de Leticia como punto dinámico que debe ser reforzado para soportar la presión peruana y brasileña a la que está sujeto.

2.4.3. Peruano

Su principal pensador, el General Mercado Jarrín considera que los Andes peruanos disminuyen la influencia de Lima Metropolitana sobre las fronteras del Amazonas, que sufren por el contrario una presión considerable desde la zona de crecimiento en Brasil Occidental en Tabatinga, Cruzeiro do Sul y Río Branco.

Sostiene que Perú debe contrarrestar esta presión al desarrollo y poblar la selva, observa también la punta de penetración de Ecuador y la construcción de una vía de comunicación en ese lado peruano para neutralizar esa presión. Insiste en la regionalización del Perú para lograr un desarrollo eficiente sobre todo en el área del Amazonas.

2.5. REFLEXIONES DE INTERES PARA ECUADOR

Como hemos podido observar a través del pensamiento geopolítico de estos países, Colombia indirectamente influye en forma positiva al desarrollo de nuestra Región Amazónica, es más, esta nación adoptaría una posición favorable en materia de cooperación, pues al igual que nuestro país, los principales puertos amazónicos de trasbordo están fuera de sus fronteras; en Iquitos, Perú y en Manaus, Brasil.

Más ventajosa resulta la posición brasileña, que, sin tener actualmente límites con Ecuador, su pensamiento geopolítico considera la posibilidad de entregar derechos recíprocos, mediante la creación de Puertos libres en Manaus y San Lorenzo, mediante el Proyecto Putumayo - San Lorenzo

Comisión Mixta 1958) a través del cual, Ecuador obtendrá acceso al Amazonas y Brasil al Océano Pacífico.

Sin embargo para el Perú, la Región Amazónica Ecuatoriana es muy importante, pues debido a su posición geográfica y al Protocolo de 1942, los actuales límites permiten al Ecuador el acceso a la navegación amazónica a través de los ríos en posición del Perú, condición que sería manejada estratégicamente conforme aumente la influencia desde el lado ecuatoriano.

Además la falta de señalización en la Cordillera del Cóndor, la llamada punta de penetración ecuatoriana en la zona de Chinchipe y también la punta de penetración peruana entre los territorios colombo-ecuatoriano en el Río Lagartococha hasta el Guepi, determinan la posición geopolítica peruana contraria a los intereses nacionales del Ecuador.

A todo lo anterior debemos agregar, nuestra realidad latinoamericana muy frágil y débil, constituida por un grupo de países que por lo general compiten en toda forma.

La Región Amazónica genera similares productos que los otros países del área, razón por la cual Ecuador debe estar consciente que el desarrollo de su región afectaría a cada uno de los países amazónicos en la medida en que éste desarrollo beneficie o perjudique a sus propios intereses nacionales.

CAPITULO III

3. LA FUERZA AEREA EN EL DESARROLLO E INTEGRACION DE LA REGION AMAZONICA.

3.1. BASES DOCTRINARIAS.

3.1.1. Marco Legal.

La Constitución de la República en el TITULO VI, FUERZA PUBLICA, ARTICULO 126 dice : "Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional constituyen la Fuerza Pública. Su preparación, organización, misión y empleo se regulan por la Ley".

La Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas en el TITULO SEGUNDO, CAPITULO I, DE LAS FUERZAS ARMADAS PERMANENTES ARTICULO 3 expresa : "Las Fuerzas Armadas están constituidas por :

- Fuerza Terrestre
- Fuerza Naval; y
- Fuerza Aérea "

3.1.2. Objetivo de las Fuerzas Armadas.

El Art. 128 de la Constitución Política de la República, establece el objetivo de las FF.AA. expresado en el siguiente texto :

"La Fuerza Pública está destinada a la conservación de la soberanía nacional, a la defensa de la integración e independencia del Estado y la garantía de su ordenamiento jurídico. Sin menoscabo de su misión fundamental, la Ley determina la colaboración que la Fuerza Pública debe prestar para el desarrollo social y económico del país y en los demás aspectos concernientes a la Seguridad Nacional"

3.1.3. El Mando Militar

El artículo 137 de la Constitución dice :
"La Constitución es la Ley Suprema del Estado. Las normas secundarias y las demás de menor jerarquía deben mantener conformidad con los preceptos constitucionales que, de cualquier modo, estuvieren en contradicción con la Constitución o alteraren sus prescripciones".

"Las Fuerzas Armadas se deben a la Nación. El Presidente de la República es su máxima autoridad y puede delegarla, en caso de emergencia nacional, de acuerdo con la Ley" (Art. 127 de la Constitución).

"El Presidente de la República es el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas" (Art. 20 de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas).

" El Ministerio de Defensa Nacional es el Organismo de más alto nivel administrativo de las Fuerzas Armadas "(Art. 24 de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas .)

"El Comando Conjunto es el máximo organismo operativo de las Fuerzas Armadas, responsable de la dirección técnico-militar, organización, planificación, preparación, empleo conjunto y combinado de la Fuerza Terrestre, de la Fuerza Naval y de la Fuerza Aérea así como el asesoramiento permanente al Gobierno en las políticas militar y de guerra y en el estudio y asesoramiento de los problemas de seguridad nacional". (Art. 28 de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.)

Por lo tanto, durante la paz como en la guerra, el mando de la Fuerza Aérea es ejercido por el Comandante General de la Fuerza Aérea.

3.1.4. Misión de la Fuerza Aérea.

Emplear sus medios y recursos para defender la integridad territorial, su soberanía, la libertad, el ordenamiento jurídico y contribuir al desarrollo aeroespacial y socio-económico del país. 2

3.1.5. Tareas

Para el cumplimiento de su misión, la Fuerza Aérea Ecuatoriana realiza las siguientes tareas establecidas en su Doctrina Básica :

1.- Formular doctrinas y procedimientos para organizar, equipar, entrenar y emplear sus medios.

2.- Planear y ejecutar la guerra aérea.

3.- Conducir rápida y sostenidamente operaciones para destruir y/o neutralizar el poder aéreo enemigo, así como su dispositivo militar y potencial de guerra.

4.- Realizar la vigilancia y el control del espacio aéreo del Ecuador.

5.- Defender nuestro espacio aéreo en coordinación con las otras ramas de las Fuerzas Armadas y los Organismos de Defensa Civil; y negarle al enemigo el uso del mismo.

6.- Proveer transporte aéreo para el despliegue, movilización y soporte logístico a las Fuerzas Armadas Nacionales.

7.- Mantener sus unidades en un alto grado operacional para disuadir al enemigo a emplear sus Fuerzas, respaldando los intereses de la Política Nacional.

2 Fuerza Aérea Ecuatoriana, Doctrina Básica, (1.989).

8.- Proporcionar respaldo a las Fuerzas de Superficie a través de misiones de apoyo aéreo aproximado e interdicción.

9.- Proveer inteligencia aérea adecuada, confiable, precisa y en el momento oportuno, para ella, así como también para las demás ramas de las Fuerzas Armadas, por medio de misiones de reconocimiento.

10.- Coordinar con las otras ramas de las Fuerzas Armadas el desarrollo de doctrinas, planes y procedimientos conjuntos.

11.- Participar en el mantenimiento del orden interno de la República y combatir conjuntamente con las otras Fuerzas la subversión, cuando así lo dispongan las altas Autoridades de la Seguridad Nacional de acuerdo a la Constitución y a las Leyes.

12.- Asesorar al gobierno en la Política Aeronáutica del país.

13.- Regular y controlar las actividades de la Dirección de Aeronáutica, facilitando y promoviendo el transporte aéreo nacional e internacional y su infraestructura.

14.- Regular, controlar y fortalecer las actividades y desarrollo de sus empresas adscritas, Tame y Ecuatoriana de Aviación.

15.- Difundir y fortalecer la conciencia aeronáutica nacional.

16.- Propender al desarrollo del Poder Aeroespacial del Ecuador.

17.- Apoyar el desarrollo social y económico del país.

3.2. ACCION CIVICA

El Ala de Transportes No. 11, con base en Quito, ejecuta el programa de Acción Cívica a la Región Amazónica, con acciones orientadas al apoyo, seguridad y bienestar de los habitantes de la región, mediante la realización de operaciones de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo.

Por las características operacionales y las zonas donde debe operar, el avión Twin Otter cumple los programas de Acción Cívica, tiene capacidad para 18 pasajeros y 3.000 libras de carga.

Los costos que demandan estos vuelos son subsidiados en su totalidad por la Fuerza Aérea, habiéndose establecido tarifas especiales que podrían denominarse simbólicas y que en ningún caso cubren los costos operacionales.

Las siguientes son las rutas mantenidas en el programa que se cumplen regularmente todas las semanas de Lunes a Viernes :

- Quito - Pastaza (Lunes).
- Pastaza - Tena - Coca - Pastaza
- Pastaza - Taisha - Macas - Pastaza
- Pastaza - Villano - Curaray - Pastaza
- Pastaza - Macas - Pastaza
- Pastaza - Montalvo - Pastaza
- Pastaza - Arajuno - Pastaza
- Pastaza - Santiago - Pastaza
- Pastaza - Gualaquiza - Pastaza
- Pastaza - Tiputini - Pastaza
- Pastaza - Quito (Viernes).

Se ha considerado al Aeropuerto de Pastaza (Río Amazonas) como centro de operaciones donde se originan todos los

vuelos por su posición geográfica y facilidades logísticas disponibles.

Para el estudio, tomaremos como referencia los dos últimos años, en ellos se presentan datos estadísticos de los vuelos realizados :

TABLA No 1
VUELOS DE ACCION CIVICA

AÑO	HORAS PROGRAMADAS	HORAS CUMPLIDAS	PORCENTAJE
1988	2.088:00	2.021:15	96.67%
1989	1.920:00	1.775:55	92.49%

FUENTE : Dirección de Operaciones FAE.

En lo relacionado a la cantidad de pasajeros y carga transportada, obtenemos los siguientes datos :

TABLA No 2
PASAJEROS Y CARGA TRANSPORTADA

AÑO	PASAJEROS	CARGA
1988	13.106	739.627 lbs.
1989	15.675	693.190 lbs.

FUENTE : Dirección de Operaciones FAE.

El subsidio de la Fuerza Aérea para el cumplimiento del programa de Acción Cívica a la Región Amazónica, alcanza los siguientes valores :

TABLA No 3
SUBSIDIO DE LA F.A.E.

Año 1988 : 901.761,00 Dólares
Año 1989 : 834.133,00 Dólares

FUENTE : Dirección de Operaciones FAE.

3.3. ALAS PARA LA SALUD

La salud de la comunidad constituye una de las condiciones para que un pueblo pueda desarrollarse y aumentar su riqueza, así como también para que pueda ampliar su perspectiva cultural y su progreso. Su importancia se ha ratificado sobre todo en los últimos tiempos, cuando se ha demostrado que es posible mejorar las condiciones de insalubridad de regiones consideradas como inhabitables y disminuir los índices de mortalidad o de enfermedades infecto-contagiosas.

El interés por la salud comunitaria ha adquirido transcendencia especialmente en aquellas poblaciones de más alto riesgo y se ha relacionado con la vida misma de una nación; de tal manera que, el incremento de la población, sus condiciones de vida, el nivel cultural, el desarrollo de la industria y el comercio, dependen de ella. Así se ha visto el renacer de poblaciones, en otro tiempo sumidas en la insalubridad y el abandono.

Consciente de esta problemática y en coherencia con su

vocación comunitaria, la Fuerza Aérea Ecuatoriana tomó como suya parte de esta responsabilidad; y, en 1965 desarrolló un programa de contenido social en beneficio del pueblo ecuatoriano, bajo el nombre de Acción Cívica que, en el aspecto médico se registra como "Alas para la Salud", nombre que define su filosofía y lleva el más fecundo mensaje de solidaridad humana.

Este programa, por razones de fuerza mayor fue suspendido desde 1980, después de un lustro de receso, la Fuerza Aérea Ecuatoriana ha tomado la decisión y está instrumentando las mejores medidas para que este programa se desarrolle en la comunidad más fortalecido, más creativo, enriquecido con la experiencia de los años anteriores; y, a la vez rejuvenecido con una nueva ideología, con mejores y modernas estrategias.

En efecto, el movimiento intelectual de la época ha favorecido el quehacer médico, caracterizado por una disconformidad con lo conocido, e inquieto por nuevas tareas que contradigan al anterior modelo profesional : el médico reducido a la rutina estática y no menos estéril de la consulta masiva, limitada físicamente a su consultorio, sin cuestionamientos, cambios o proyección social; sin dimensión comunitaria.

El programa "Alas para la Salud" es el mecanismo idóneo para llevar la salud a la comunidad, a través de la concientización sobre su realidad en la materia, cuestionando sus patrones de conducta, hábitos, costumbres alimentarias y de higiene, por consiguiente el cambio estructural de la práctica sanitaria, estimulando la capacidad de la comunidad para gestar su propio cambio, crear sus propias estrategias de salud y mantener niveles adecuados de bienestar social.

"Alas para la Salud" no es, entonces, sólo un programa de distribución gratuita de medicamentos, realización de

exámenes de laboratorio o el cumplimiento de la consulta médica masiva. "Alas para la Salud" es un proyecto critico y formativo. Fundamentalmente desarrolla la consciencia y la responsabilidad comunitaria en favor de la salud, fomenta los valores sociales existentes e induce al cambio de otros menos favorables; cuestiona y modifica hábitos y costumbres que atenten contra la salud, motiva el aparecimiento de líderes que refuercen la autogestión comunitaria; y, sobre todo, crea en cada poblado la fuerza dinámica y movilizadora del trabajo comunal, cooperativo y solidario en favor de los objetivos comunes de salud.

Concebido de este modo, el programa requiere que las acciones dejen de ser hechos aislados, para que se conviertan en verdaderas "jornadas" de trabajo, que incluyan el diagnóstico y evaluación; que dejen de ser un acto para transformarse en un proceso comunitario; que privilegie la prevención sobre la curación y que redimensione la participación individual y colectiva, considerando al hombre no como un objeto pasivo sino como un sujeto activo en la conquista de su salud.

Siendo "Alas para la Salud", un programa de desarrollo y bienestar social que la Fuerza Aérea realiza en todo el país, las siguientes son las localidades trabajadas desde 1966 hasta 1980, obedeciendo a un programa secuencial de visitas de acuerdo con la disponibilidad de medios, apreciándose para fines comparativos, la actividad efectuada en la Región Amazónica y las demás regiones del territorio ecuatoriano :

TABLA No 4

LOCALIDADES TRABAJADAS EN ACCION CIVICA

1966

Sucúa Macas-Méndez-Río Blanco-G. Proaño-SEvilla D.
Bosco-Taisha-Colimes P.G.

TENA : Tena-Archidona-Fuerto Napo-Loreto-Ahuano.

1967

Milagro

GALAPAGOS : Islas : Sta.Cruz-Baltra-Isabela-Floreana
Bellavista-San Cristóbal.

NARANJAL : Sequedal-Tauro-Jesús María-Sta. Rosa Bla
des-Villanueva.

ESMERALDAS : Borbón-Maldonado-San Fco. Onzole-San José
Cayapas.

STO. DOMINGO DE LOS COLORADOS : S. Vicente
Búa-Progreso.

Yaruquies : San Vicente de Yaruquies.

MACARÁ : Zozoranga-Sabiango-L. Victoria-Macará.

1968

NAPO : Tena-Sucúa

ZAMORA CHINCHIPE : Zamora-Cumbaratza.

LOJA : Pindal-Sabanilla-Zapotillo-Bolaspamba-
Mangahurco-Cariamanga-P.Toachi-Macará-Zozoranga-Sabiango-La
Delicia-Larama-Tacamorros.

SANTO DOMINGO DE LOS COLORADOS: S.Vicente-Búa Progreso.

CARCHI : Tufiño-Carmelo-Julio Andrade-Huaca.

GALAPAGOS : Islas : Sta. Cruz-Isabela-Floreana-San
Cristóbal-Progreso.

STO. DOMINGO DE LOS COLORADOS : Villegas-Mocachi-Búa
Amazonas-Zaracay-Los Andres-Orellana-Plan Piloto-Quinindé
Km. 60-Pichilingue-Tres Ríos.

CANTON MEJIA : Aloag-Aloasi-El Chaupi-Cornejo-Astor-
ga.

MANABI : Cojimies-Pedernales-Jama-San Isidro-Canoa.

PICHINCHA : Alluriquín.

1969

PICHINCHA : Apuela-Peñaherrera.

TUNGURAHUA : San Vicente-LLimpe-Grande-Flacery-Yana
hurco.
LOS RIOS : Quevedo-Valencia
CARCHI : Mira-Hato-Juan Montalvo.
NAPO : Fco. Orellana-Sta. Cecilia-Tiputini-Nuevo Roca
fuerte.
FICHINCHA : Alluriquín-Recintos.
GUAYAS : Julio Moreno-Colocha-Febres Cordero-Salan-
guilla-Tauro.

1970

MANABI : Cojimies-Pedernales-Jama-Fichincha.
FICHINCHA : Los Bancos-Saloya-Mindo-Ascázubi.
GUAYAS : Manglar Alto-Bambil-Desecho.
LOJA : Zapotillo-Sabanilla-Pindal-Feletillas-Pózul
Alamor.
ESMERALDAS : Quinindé.

1971

NAPO : Lago Agrio-Vía Coca-Vía Quito.
BOLIVAR : STA María Naves-S. Luis Mambi.
LOS RIOS : Pueblo Viejo-San Juan-Pto.Pechiche.
LOJA : Alamor-Guachanamá-Sosonamá-Porotillo-Pózul.

1972

NAPO : Lago Agrio-C 12 Febrero-R.Rosario.
EL ORD : Hualtaco-Huaquillas-Chacras-Balsalito-Guabi
llo-Carcabón.
COTOPAXI : Tigua-Sumbagua-Mulaló.
AZUAY : Las Palmas-Sevillar de Oro-El Pan-Guachapala
FICHINCHA : Alluriquín.
ESMERALDAS : Limones-S. Lorenzo-Muisne.
CARCHI : Juan Montalvo-Concepción-Libertad.
LOS RIOS : Zapotal-Pto. Pechiche-San Juan.

1973

IMBABURA : Apuela-Monopamba-Peñaherrera.
LOS RIOS : Catarama-Playa de Vinces-Baba.
MANABI : Bachillero-Tosagua-Estancilla-Canuto.
PASTAZA : Veracruz-Madre Tierra-Tarqui-Fátima Arose
mena Tola.
CAÑAR : Solano-Guapán-Bayas-Borrero-Javier Loyola-Co
jitambo.
PICHINCHA : Tandapi-Mindo-Los Bancos-Solaya-Pedro V.
Maldonado-Mirpe-Chipal.
EL ORO : Palmales-La Victoria-Marcabali-Balzas.
ZAMORA CHINCHIPE : Los Encuentros-Yasanza-Zumbi-Cum-
baratza-Timbira.
ESMERALDAS : Muisne.

1974

ESMERALDAS : Muisne-Bolívar-Daule-Portete-Las Man -
chas-Chamanga.
CARCHI : Tufiño-Cahpuel-Sta. Barbara-Carmelo-San Ga-
briel.
NAPO : Lago Agrio-Coca-Tiputini-N. Rocafuerte.
PICHINCHA : S. Jacinto-San Vicente de Búa-Tandayapa
Mindo-Los Bancos-P.V. Maldonado.
CHIMBORAZO : Guasuntos-La Moya-Nizac-Sevilla-Puma -
llacta.

1975

LOJA : Larama-La Victoria-Zosoranga-Sabiango-Tacamo-
rros-Paletillas-Bolaspamba-Mangahurco-Progreso-Caza-
deros.
CHIMBORAZO : Gonzol-Capsol.Compud-Collashi.
ESMERALDAS : La Tolita-San Lorenzo-Limones.
MANABI : Cojimies-Pedernales-Jama-San Isidro-Canoa
IMBABURA : Apuela-Peñaherrera-Cuellage-Tollo-Intag

PASTAZA : Fucayacu-Montalvo-Curaray-Sarayacu-Pacaya
cu-Mera-Arajuno.
NAPO : Cuyuja-Baeza-Borja-Chaco-Lumbaqui-Cascales.
EL ORO : Paccha-Huertas-Ayapamba-Malvas-San Roque
GUAYAS : Juntas.
AZUAY : Pucará-Chaglli.
M. SANTIAGO : Chuchumletza-Boboiza-Peñas-Gualaquiza
Guisme.
LOS RIOS : Pueblo Viejo-San Juan-Puerto Pechiche-Ca-
racol.

1976

NAPO : Rucu-Llacta-Tambayacu-Nocuno-Porotoyacu-Lushi
anta-Ardilla Urco-Estandy-Yaguar-Urco-Huino.
Tiputini-Puerto Miranda-N.Armenia-Fuerto Quinche-Hui
ririma-Providencia-Pompeya-Primavera-Huino.
PASTAZA : Montalvo-Curaray-Madre Tierra-Arajuno-Vera
cruz.
ESMERALDAS : Lagarto-Rocafuerte-Montalvo-Rioverde-Ca
marones-Tachina.
CARCHI : Maldonado-El Carmelo-Ascázubi-Sta.Barbara.
LOJA : Zapotillo-Mangahurco-Bolaspamba-Paletillas.
COTOPAXI : Tingo-La Maná- Guasaganda-Fucayacu.
EL ORO : Hualtaco-Bellavista-Costa Rica-Chacras-Bal-
salito-Guabillo-Quebrada Seca.
MORONA SANTIAGO : Logroño-Huambi-Belén-General Proa-
ño.
F. BOLIVAR : Sta. Fé-San Simón-Santiago-Salinas-Fa -
cundo Vela.
ZAMORA CHINCHIPE : Timbara-Cumbaratza-Zumbi-Yanzaza-
Los Encuentros.

1977

NAPO: Cayuja-Chaco-Reventador-Lumbaqui-Cascales.
LOJA : Taquil-Chiquiribamba-Urdaneta-San Lucas-Taxi-
ble-Malacatus-Quinara-Yangana-Zapotillo-Sabanilla-

Pindal.

PASTAZA : Montalvo-Curaray-Taisha.

ESMERALDAS : Tachina-Camarones-Río Verde-San Mateo-
Tabiazo.

MORONA SANTIAGO : Chuchubletza-Bomboiza-Guisme.

AZUAY: San Fernando-Pucará-San Sebastián-Limones

EL ORO : Chacras-Balsalito-Guabillo-Carcabón-Quebra
da Seca-Hualtaco-Costa Rica.

GUAYAS : Cauchiche-Bellavista-Sabana Alta.

ZAMORA CHINCHIPE : Tímbara-Cumbaratza-Zumbi-Yanzaza-
Los Encuentros-Guadalupe-Zumba.

1978

NAPO : Cuyuja-Chaco-Díaz de Pineda-Lumbaqui-Cascales

PASTAZA : Montalvo-Tiputini-Taisha.

AZUAY: San Fernando-Chapiro-Pacay-Pueblo Viejo-Santo
Cristo-Chumblin-Pedernales.

EL ORO : Chacras-Balsalito-Guabillo-Carcabón-Quebra-
da Seca-Hualtaco-Costa Rica.

1979

ZAMORA CHINCHIPE : Cumbaratza-El Progreso-Piunza-Gua
dalupe-Zumbi-El Dorado-Paquisha-Los Encuentros-Pan -
guin-Chuchumblatza.

MORONA SANTIAGO: San José de Morona-Pucar-Limón-In -
danza-Pan de Azúcar-San Juan Bosco.

AZUAY: San Fernando-San Martín Chico-San Martín Gran
de-Cauquil-San Gerardo-Cristal-Chumblin-Pucay-Santo
Cristo-Pueblo Viejo.

1979

PICHINCHA : Tandayapa-Mindo-Puerto Quito-Chipal-San
Juan de Puerto Quito.

EL ORO : Quebrada Seca-Carcabón-Guabillo-Balsalito-
Chacras-Costa Rica-Fátima-Piedras.

BOLIVAR : Las Monjas-El Topo-Chaquiyacu-Fasagua-Estero El Pescado-Pita-Yacuvi-San Pablo de Atenas.

ESMERALDAS : Tanchigue-San José de Cayapas-Luis Vargas Torres-Selva Alegre-Maldonado.

PICHINCHA : San Juan-Guarumal-Chiriboga-Palmeras.

1980

GUAYAS : Ramil Desecho.

PASTAZA : Montalvo-Loracachi-Canelos-Parcayacu-Sarayacu.

NAPO : Putumayo-Puerto El Carmen-Palma Roja-Silvayacu-Puerto Rodriguez.

1985

LOJA : Mangahurco-Progreso-Gramadales-Ceiva chico-Malvas-Alamor-Algodonal-Pindal de Juncal-Nogal-Gangonama-Pitayo-La Victoria-Pandwana Norte-Pandwana Sur.

GUAYAS: Pocos Palos.

MANABI : Barraganete.

AZUAY: San Fernando-Chumblin-Pedernales-Huasimpamba-Tuncay-Pacay.

FUENTE : Servicio Sanitario FAE.

Las estadísticas de las actividades desarrolladas por la Fuerza Aérea en el programa "Alas para la Salud", durante el período en estudio, en lo que se relaciona a atenciones médicas y dentales, en el territorio nacional, son las siguientes :

TABLA No 5
ESTADÍSTICAS " ALAS PARA LA SALUD "

ANO	ATENCIONES MEDICAS	ATENCIONES DENTALES
1966	14.103	1.878

1967	16.614	2.740
1968	45.170	3.304
1969	19.886	2.247
1970	26.034	1.957
1971	13.132	1.494
1972	8.438	2.606
1973	11.234	3.204
1974	6.448	2.000
1975	15.421	4.347
1976	11.712	3.071
1977	112.849	3.256
1978	5.323	750
1979	6.871	1.292
1980	1.320	419
TOTAL	314.555	34.565

FUENTE : Servicio Sanitario FAE.

3.4. OPERACIONES ESPECIALES

El 5 de Marzo de 1987, un grave sismo convulsionó al país, afectando esta catástrofe principalmente al oleoducto en la Región Nor-Oriental que transporta el petróleo desde los pozos de ese sector a Puerto Balao en la Provincia de Esmeraldas para su exportación. Así mismo, la carretera Baeza-Lago Agrio sufrió interrupciones que dejó aislada a las poblaciones mencionadas con la Capital.

Ante esta situación, el Gobierno declaró a la Zona Oriental en estado de Emergencia Nacional al afectar a la economía del País la suspensión de las exportaciones del petróleo.

Para alcanzar la rehabilitación del oleoducto y la reparación de la carretera en el menor tiempo posible, la Fuerza Aérea Ecuatoriana participó activamente con todos sus elementos operativos facilitando el transporte aéreo de pasajeros, carga y correo.

La operación aérea se inició el día 7 de Marzo, tuvo una duración de 8 meses habiéndose concluido el día 23 de Octubre del mismo año. Las Instituciones a las que les prestó el servicio aéreo fueron las siguientes :

CEPE	MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERIA
IETEL	MINISTERIO DE SALUD PUBLICA.
IEOS	MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS.
INECEL	MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL.
ENAC	CUERPO DE INGENIEROS DEL EJERCITO.
DAC	COMANDANCIA GENERAL DEL EJERCITO.
SAE	COMANDO CONJUNTO DE LAS FF.AA.
TAME	DEFENSA CIVIL.
IESS	OTRAS INSTITUCIONES.

El esfuerzo desplegado por la Fuerza Aérea Ecuatoriana en esta operación, se determina en los siguientes datos estadísticos :

TABLA No 6
ESTADISTICAS OPERACIONES ESPECIALES

MES	AVION	HORAS VOLADAS	PASAJEROS	CARGA (Lbs.)
MAR	C-130	94:15	8.690	1'215.626
	BUFALO	08:05	254	98.855
	TWIN	92:05	1.587	76.080
	TOTAL	194:25	10.531	1'390.561
ABR	C-130	64:15	3.272	1'686.675
	BUFALO	43:35	1.287	384.842
	TWIN	124:20	2.028	38.004
	AVRO	13:15	271	64.990
	TOTAL	245:25	6.858	2'174.511

MAY	C-130	42:40	1.923	1'272.262
	BUFALO	14:55	549	114.995
	TWIN	151:05	2.682	41.825
	AVRO	20:15	575	41.405
	TOTAL	228:35	5.732	1'470.487
JUN	C-130	27:55	1.883	871.665
	BUFALO	52:15	1.838	390.830
	TWIN	145:35	2.994	17.086
	AVRO	05:45	311	4.000
	TOTAL	231:30	7.026	1'283.581
JUL	C-130	94:00	5.452	3'351.081
	BUFALO	22:30	729	290.120
	TWIN	147:25	3.275	24.295
	AVRO	13:25	414	43.807
	TOTAL	277:20	9.870	3'709.303
AGO	C-130	72:15	4.591	2'598.650
	BUFALO	42:50	1.426	404.820
	TWIN	125:05	3.167	9.935
	AVRO	11:45	499	11.600
	TOTAL	251:55	9.683	3'025.005
SEP	C-130	66:55	6.404	1'914.100
	BUFALO	47:00	2.448	217.450
	TWIN	137:40	3.377	11.165
	TOTAL	251:35	12.229	2'142.715
OCT	C-130	01:35	155	5.200
	BUFALO	04:55	223	9.600
	TWIN	33:25	651	4.550
	TOTAL	39:55	1.029	19.350

HORAS TOTALES POR AVION

C-130	463:30
BUFALO	235:55
TWIN	956:40
AVRO	64:25

TOTAL GENERAL DE LA OPERACION

- HORAS VOLADAS	:	1.720:30
- PASAJEROS TRANSPORTADOS	:	62.958
- CARGA TRANSPORTADA	:	15'215.513 Lbs.

FUENTE : Dirección de Operaciones FAE.

3.5. APOYO AL DESARROLLO AEROCIVIL.

Con la finalidad de contribuir al desarrollo socio-económico y fomentar las actividades aerociviles de la Región Amazónica, la Fuerza Aérea Ecuatoriana, a través de la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad a las facultades concedidas por el Acuerdo Ministerial No. 709 del 27 de Julio de 1979 y al literal h) del Artículo 7 de la Ley de Aviación Civil, vigente, entregó para uso siete avionetas en buen estado de funcionamiento a dos Instituciones dedicadas al servicio de la Comunidad Oriental.

En Actas debidamente legalizadas, que reposan en la Dirección de Materiales de la Fuerza Aérea, se establece que las instituciones beneficiadas con estas aeronaves son las siguientes :

CONFEDERACION SHUARA :

- Una avioneta Cessna T-41 A serie 847, con un valor de U.S.A. \$ 19.653,10

- Tres avionetas Cessna T-41 D series 434, 442 y 443 -
U.S.A. \$ 31.104,83.

- Una avioneta Cessna A-150L serie 509, con un valor de
U.S.A. \$ 11.595,65.

AERoclUB "PASTAZA" :

- Una avioneta Cessna A-150L serie 500, con un valor de
U.S.A. \$ 14.437,31.

- Una avioneta Cessna A-150L serie 501, con un valor de
U.S.A. \$ 11.426,72.

El valor de los bienes entregados alcanza la cantidad de
U.S.A. \$ 88.217,61.

CAPITULO IV

4. DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL.

4.1. ASPECTO LEGAL.

En el año de 1.920, durante la administración del Dr. José Luis Tamayo, comienza a dictarse disposiciones relacionadas con la aviación, al inicio, en el aspecto militar, que era el único conocido en el Ecuador. Estos primeros decretos se referían en especial a la organización y marcha de una Escuela de Aviación en la Ciudad de Guayaquil.

El 27 de Octubre de 1.920, mediante Decreto, se declara al servicio aéreo indispensable y necesario para la República, concediéndole a la actividad aeronáutica el carácter de rama especializada y autónoma, en donde el interés público predomina sobre el privado, correspondiendo así a los conceptos de especialidad que rige la materia por la preponderancia del hecho técnico que la origina, y el ambiente propio en el que se desarrolla.

El 8 de Octubre de 1.921, se expide un Decreto, que entre otras cosas ratifica que la actividad aeronáutica es de derecho público, aún en el campo de la actividad particular, dando así, fuerza de Ley al criterio admitido mundialmente, que el Derecho Aeronáutico es un Derecho Público. Estas dos disposiciones, constituyen la base del Derecho Aeronáutico Ecuatoriano

El 9 de Agosto de 1946, se crea la Dirección de Aviación Civil, adscrita a la Fuerza Aérea Ecuatoriana hasta el 4 de Diciembre de 1957, fecha en la cual, por Decreto del Congreso Nacional, publicado en el Registro Oficial No. 980, pasa a depender del Ministerio de Obras Públicas.

La Junta Militar de Gobierno, mediante Decreto del 12 de Julio de 1.963, promulgado en el Registro Oficial No. 2 de esa misma fecha, por razones técnicas y de seguridad nacional, resuelve reincorporar nuevamente la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias al Ministerio de Defensa Nacional.

4.2. SITUACION ACTUAL

4.2.1. Consejo Nacional de Aviación Civil

De conformidad a lo prescrito en el Capítulo III, Artículo 4 de la Ley de Aviación Civil vigente, expedida mediante Decreto Supremo No. 236, publicado en el Registro Oficial No. 509, del 11 de Marzo de 1974, el Consejo Nacional de Aviación Civil, está integrado por los siguientes miembros :

a.- El Ministro de Defensa Nacional, quién preside el Organismo y su voto es dirimente en caso de empate.

b.- El Comandante General de la Fuerza Aérea, Vicepresidente del Organismo, quién subroga al Presidente en caso de ausencia.

c.- El Director de Operaciones de la FAE, o quién lo subroque.

d.- El Director de Materiales de la FAE, o quién lo subroque.

e.- Un delegado permanente del Ministerio de Relaciones Exteriores y su respectivo suplente.

f.- Un delegado del Ministerio de Finanzas y su respectivo suplente.

g.- Un delegado del Ministerio de Finanzas y su respectivo suplente.

Además, de acuerdo a la disposición legal citada, asiste a las sesiones del Consejo con voz informativa y sin voto, el Director de Aviación Civil.

4.2.2. Dirección General de Aviación Civil.

La Dirección General de Aviación Civil, es una entidad de Derecho Público, con personería jurídica nacional. De acuerdo a la Ley, ejerce la atribución de planificar, regular y controlar la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano, así como construir, operar y mantener los aeropuertos, aeródromos y helipuertos civiles y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas.

Entre los principales objetivos de la Dirección de Aviación Civil, extraídos de la Ley de Aviación Civil, Capítulo IV, constan los siguientes :

- Optimizar la seguridad aérea en el transporte aéreo nacional e internacional, ejerciendo un control permanente de la actividad aeronáutica, mediante supervisión de las responsabilidades y funciones del personal aeronáutico.

- Impulsar y reforzar el sistema aeroportuario, incluidas las ayudas a la navegación, a fin de que siga brindando un eficaz servicio a las operaciones aéreas, y constituyendo apoyo a la defensa y soberanía nacionales, operando un sistema de tránsito aéreo seguro y eficiente, manteniendo una estructura de rutas aéreas.

- Desarrollar el transporte aéreo, ampliando el servicio doméstico hacia y desde las zonas fronterizas, y las regiones Amazónica e Insular de Galápagos, y alentar el transporte aéreo internacional.

- Desarrollar los recursos humanos, tanto el que operativamente prevee los servicios de la navegación aérea, como los que tienen que velar por el cumplimiento de las normas y procedimientos establecidos, estudiando las necesidades de transporte aéreo de todas las regiones del país, y formular un plan nacional de rutas que coadyuven en el desarrollo de las zonas fronterizas, y de las regiones Amazónica e Insular de Galápagos.

- Fomentar, vigorizar y controlar las Escuelas de Aviación. Fomentar la capacitación del elemento humano del subsector y de las relaciones públicas

4.3. ANALISIS SOCIO-ECONOMICO DE LAS PROVINCIAS DE LA REGION AMAZONICA ATENDIDAS CON TRANSPORTE AEREO COMERCIAL.

El Ecuador está compuesto por veinte y un provincias distribuidas en tres regiones que son : Costa, Sierra, Oriente y además cuenta con la Región Insular. Posee diversidad de clima así como una gran riqueza de su suelo lo que permite la explotación agrícola y ganadera, obteniéndose productos típicos de climas cálidos, templados y fríos, como también el desarrollo de diferentes razas de ganado.

La configuración geográfica del Ecuador ha sido un factor determinante en la distribución de su población y de la actividad económica, así como en el desarrollo de su red de transportes. Su orografía dificulta el transporte interregional especialmente en el caso del Oriente, además los nudos transversales lo obstaculizan a lo largo de la Sierra.

Complementaria a la red vial contamos con el servicio de transporte aéreo doméstico o interno, regular y no regular, y servicio aéreo internacional, para el efecto, existen

aeropuertos que en términos generales disponen de una infraestructura aeronáutica moderna para satisfacer los requerimientos de sus usuarios.

4.3.1. Provincia de Sucumbios.

Es la nueva provincia oriental del Ecuador según el Registro Oficial No. 127 del 13 de febrero de 1989, resultado de dividir a la antigua provincia del Napo en dos partes, la primera correspondiente a la provincia del Napo y la segunda la nueva provincia de Sucumbios a la que pertenecen cinco cantones : Sucumbios, Gonzalo Pizarro, Lago Agrio, Shushufindi, y Putumayo. Sus límites son : al norte la República de Colombia, al sur la provincia del Napo, al este la República del Perú y al oeste las provincias de Imbabura y Pichincha. Su capital provincial es la ciudad de Nueva Loja.

La población de esta provincia en la mayor parte está compuesta de colonos blancos que desde los tiempos del descubrimiento, exploraciones, conquistas y fundaciones forman las colonias y núcleo de la población blanca de habla castellana, el otro sector de la población lo comprenden los nativos Cofanes, las tribus de los Tetetes, Sionas, Sacoyas y Aushiris, el grupo mayoritario de esta población son los Yumbos cuyo idioma característico es el quechua; esta población indígena se encuentra principalmente en las riberas de los ríos.

La mayor concentración poblacional de la provincia corresponde a Lago Agrio que alcanza los 37.757 habitantes, de los cuales 11.729 habitan en el sector urbano y 27.028 en el sector rural.

La colonización agrícola se desarrolla al pie de la Cordillera y recientemente en las líneas paralelas a las carreteras en la región petrolera, entre Coca y Lago Agrio. Los lugares donde se ha ubicado la población ha sido

desbrozada en la montaña para convertir los terrenos en zonas agrícolas, aunque no sean significativos, los principales cultivos son : maíz, arroz, caña de azúcar, naranjilla; en las montañas en que existe maleza se destinan a pastizales para la cría de ganado bovino que constituye la riqueza de los colonos. En general las hectáreas dedicadas a la producción agrícola cubre apenas un 4% de la extensión de la provincia, por lo que queda una gran parte para la explotación de la riqueza maderera.

En esta provincia existe gran riqueza petrolera, el Consorcio Norteamericano TEXACO-GULF en base a la concesión del gobierno del Ecuador, inició el 23 de noviembre de 1965 la explotación del petróleo en la región del Putumayo, al finalizar los siete años y desde el 16 de agosto de 1972 comenzó la explotación de la riqueza petrolífera del oriente ecuatoriano en la región de Lago Agrio, Sacha, Shushufindi. La perforación y extracción correspondía a los siguientes pozos : Lago Agrio, Sacha, Shushufindi, Aguarico, Auca, Bermejo, Dureno, Tivacuno, Fanny, Ypa, Marián, Atacapi, Coca, Coronaco, Cruzabono, Charopa, Paraguaco, Olgán, Culebra, Tangay, Tiguiro, Joan, Ena, Espejo, Cacha, Araña, Yucasur, Aucasur, Sacha Oeste, etc.

4.3.2. Provincia de Pastaza

Esta provincia del oriente ecuatoriano se encuentra en el centro del mismo. Su extensión es de 34.000 km² de superficie. Sus límites son : al norte la provincia del Napo, al sur la provincia de Morona Santiago, al este la República del Perú (Línea del Protocolo de Río de Janeiro) y al oeste la provincia del Tungurahua. Su capital es Puyo. Tiene una población de 39.931 habitantes de los cuales 21.381 son hombres y 18.550 mujeres. En la capital provincial habitan 34.776 (87.09%) personas de las cuales el 35.25% se encuentran en la zona urbana, el 5.48% en la parte periférica y el 59.26% en las parroquias rurales.

La producción agropecuaria se divide así : de 36.592 hectáreas destinadas al uso agropecuario, 5.276 (14.42%) son para cultivos y 31.316 (85.58%) para pastos.

Los cultivos de esta zona son principalmente naranjillas, caña de azúcar, maíz. La ganadería abastece el autoconsumo de la región y además aporta un flujo de ganado importante hacia la feria de Ambato.

En el año 1.942 el Gobierno Ecuatoriano hizo concesiones a la compañía petrolera Shell para la explotación de los yacimientos hidrocarburíferos en la región; la Shell estableció sus bases en el Cantón Mera por lo que se llamó Shell-Mera con el objeto de encontrar petróleo y explotarlo, para el efecto se construyeron campos de aviación y tramos de carreteras en Arajuno, en Villano y en otros lugares de la provincia. Las exploraciones de la Shell dieron resultados relativos y de las perforaciones se llegó a la conclusión de que en esa zona si había petróleo pero no en cantidades comercializables razón por la que en 1.952 la compañía mencionada anteriormente entregó las concesiones otorgadas por el país.

Existe el Aeropuerto "Río Amazonas" ubicado a 15 minutos del Puyo, que dispone de un terminal.

4.3.3. Provincia de Morona Santiago.

Es una de las provincias orientales del Ecuador que posee una extensión de 27.000 km². Sus límites al norte son : las provincias de Pastaza y Tungurahua, al sur la provincia de Zamora Chinchipe, al este la provincia de Pastaza, República del Perú (Línea del Protocolo) de Río de Janeiro) y al oeste las provincias del Chimborazo, Cañar y Azuay. Su población es de 88.890 habitantes de los cuales 46.913 son hombres y 41.977 son mujeres. La capital provincial es Macas.

La población de Morona Santiago es en el 80% resultado de la colonización inmigrante de las provincias de Chimborazo, Cañar, Azuay, que determinaron la formación de Macas, Sucúa, Méndez, Limón, Gualaquiza, Palora. La población nativa está representada por los jíbaros y numerosas tribus que ocupan la región comprendida desde el río Pastaza por el norte hasta Jaén de Bracamoros del territorio ecuatoriano, segregado por el sur y por el oriente hasta la confluencia de los grandes ríos de esta provincia con el Amazonas.

La ciudad de Macas se encuentra habitada por el 33.8% de la población provincial, Gualaquiza por el 14.95%, Sucúa con el 17,50%.

Las tierras dedicadas a la explotación pecuaria son 177.553 hectáreas de las cuales 5.326 (2.99%) son para cultivos y 172.227 (97%) para pastos.

La agricultura es relativa, en cada una de las zonas de los seis cantones de la provincia localizada en pequeños valles y mesetas en donde la producción es para autoabastecimiento o autoconsumo. En la zona norte del cantón Palora se encuentra la Empresa Ecuatoriana del Té, su producción abastece tanto el consumo nacional como internacional. Los principales frutos de la provincia son maíz, yuca, caña de azúcar, cereales, también se explotan los bosques de madera.

La ganadería constituye una enorme fuente de riqueza de la provincia, de los cantones de Macas, Sucúa, Méndez, Limón y Gualaquiza se obtiene ganado de doble propósito y de carne que abastece a los mercados de Riobamba, Cuenca, Loja, así como a Guayaquil, Machala y para el norte del Perú.

Cuenta con vías de navegación fluvial y transportación aérea. Los campos de aviación existentes en Morona

Santiago son: Macas, que se encuentra ubicado a 2°20'06" de latitud norte y a 78°10'01" de longitud oeste y Gualaquiza ubicado a 3°25'0" de longitud oeste que disponen de construcciones para el funcionamiento de aviones tipo DC-3 y de avionetas.

4.4. EVOLUCION DEL TRANSPORTE AEREO EN LA REGION AMAZONICA EN LA DECADA : 1.979-1988.

Según las estadísticas de la División de Transporte Aéreo de la DAC., y luego del análisis correspondiente del comportamiento de las fuerzas del mercado, se puede concluir, que en términos generales se presenta un crecimiento sostenido en la década estudiada, lo que demuestra que la transportación aérea viene desenvolviéndose dinámicamente.

La oferta y la demanda del transporte aéreo, de acuerdo a los índices de evolución por rutas en la década analizada, tiene un comportamiento cíclico, debido a varios factores como : fuertes inviernos que han causado inundaciones , inoperancia de las pistas, temporadas bajas y altas, etc.

Las rutas analizadas, corresponden a los itinerarios que realizan las compañías comerciales hacia los aeropuertos controlados por la Dirección de Aviación Civil en la Región Amazónica.

4.4.1. Quito - Lago Agrio - Quito

El cuadro estadístico demuestra que hasta 1.983 existieron incrementos cada año en la demanda de pasajes, en 1.984 y en 1.985 decrece para recuperarse en los próximos años, especialmente en 1.987 que alcanzó el mayor porcentaje para luego disminuir en 1.988 a un saldo negativo.

- Al relacionar los años 1.979 y 1.988 tenemos que éste

último tiene un crecimiento en la demanda del 7.07% con relación a 1.979.

- Los pasajeros en la ruta Quito-Lago Agrio fueron 378.426 equivalente al 49.26%, mientras que en la ruta Lago Agrio-Quito se transportaron 389.808 que representan el 50.74% del total.

- El crecimiento de pasajeros en el transporte aéreo en los últimos 10 años fué de 23.03% en promedio. La capacidad ofrecida utilizada en la década fue del 69.47% y la capacidad ofrecida no utilizada del 30.53%.

- En lo concerniente a los vuelos el promedio es de 1.748 vuelos anuales. Respecto a carga se encuentran incrementos y decrementos, así el promedio de carga transportada en los 10 años fue de 230.259,70 kg. con un crecimiento anual del 105.61%.

4.4.2. Quito - Macas - Quito

Las operaciones en este aeropuerto se inician en 1.984. Al relacionar 1.984 y 1.988 tenemos que éste último tiene un crecimiento en la transportación de pasajeros del 231.16% con respecto a 1.984.

- El crecimiento de pasajeros en el transporte aéreo en los últimos años fue de 45.94%. La capacidad ofrecida utilizada en los 5 años fue de 60.39% y la capacidad ofrecida no utilizada del 39.61%.

- Los pasajeros en la ruta Quito-Macas fueron 32.608 equivalente al 48.58%, mientras que en la ruta Macas-Quito se transportaron 34.514 que representan el 51.42%.

- El transporte de carga tiene un índice de crecimiento positivo del 44.30%, con un promedio de 52.969 kg. en los cinco años.

- En lo concerniente a los vuelos el promedio es de 184 vuelos anuales. Del análisis se desprende, que de 1.984 a 1.987 existe incremento en la demanda de pasajeros año a año, pero en 1.988 baja en 35.59%

4.4.3. Quito - Coca - Quito

En el período de estudio 1.979 - 1.988 el cuadro estadístico presenta irregularidad en la demanda de la transportación aérea, en unos años incrementos y en otros decrementos.

- El crecimiento de pasajeros en el transporte aéreo en los últimos 10 años fué de 19.57% en promedio. La capacidad ofrecida utilizada en la década fue del 66.37% y la no utilizada del 33.63%.

- Los pasajeros transportados en la ruta Quito-Coca fueron 61.921 que representan el 49.45% ; mientras que en la ruta Coca-Quito se transportó 63.289 equivalente al 50.55% en el período.

- En lo referente al número de vuelos, el promedio del período estudiado en la ruta Quito-Coca-Quito fue de 485 vuelos al año. En el transporte de carga tenemos una media de 27.936 kg., con un crecimiento de 10.33% en promedio.

- El crecimiento fue positivo en los años 1.982-1.984-1.986-1.987; siendo el año 1.984 el de mayor crecimiento con 184.02% y 1.982 el menor con 48.79%; mientras que los años 1.980-1.981-1.983-1.985 y 1.988 experimentaron decrecimientos, así 1.983 con 73.13% es el mayor, debido principalmente a la falta de equipo de operaciones aéreas de TAME.

4.4.4. Quito - Tarapoa - Quito

En el período 1.979-1.988 el cuadro

estadístico muestra irregularidad en la demanda de la transportación aérea, con incrementos y decrementos en los diferentes años en estudio. Al relacionar el año 1.988 con 1.979 encontramos un decremento del 61.21% en la demanda de pasajeros respecto al último año.

3- El crecimiento de pasajeros en el transporte aéreo en promedio fue del 37.08% en el período. La capacidad ofrecida utilizada fue de 49.70% y la no utilizada de 50.30%

- Los pasajeros transportados en la ruta Quito-Tarapoa fueron 19.449 que representan el 44.64%, en tanto que en la ruta Tarapoa-Quito se utilizaron 24.122 pasajes que corresponden al 55.36% del total de la demanda.

- En lo que respecta al número de vuelos el promedio es de 254 anuales. En el transporte de carga tenemos una media de 35.642 kg. con un crecimiento de 0.82% en promedio.

- Los años con crecimiento fueron 1.980-1.982 y 1.984, experimentando el año 1.984 el mayor porcentaje con 439%, los demás años presentan valores negativos siendo 1.983 el mayor con 77.99%.

4.4.5. Pastaza - Macas - Pastaza.

En el período de 1.979-1988 se presentan incrementos y decrementos en la demanda del transporte aéreo. El año 1.988 experimentó un decrecimiento de 95.19% en la demanda respecto del año 1.979.

- El crecimiento de pasajeros en el transporte aéreo en promedio fue del 52.72% en el período estudiado. La capacidad ofrecida utilizada fue de 78.64% y la no utilizada fue de 21.36%.

- Los pasajeros de la ruta Pastaza-Macas fueron 20.846 que representan el 52.45%, en cambio en la ruta Macas-Pastaza se transportaron 18.897, es decir 47.55% del total.

- La media del número de vuelos es de 618 en la ruta Pastaza-Macas-Pastaza. En el transporte de carga tenemos una media de 26.920 kg. con un 7.329.35% de crecimiento en promedio.

- Los años con crecimiento son 1.981-1.983 y 1.984; los años con decrecimiento 1.980-1.982-1.985-1.986-1.987 y 1.988, de éstos en 1.982 se observa el más alto decremento con 88.37%.

4.4.6. Pastaza - Montalvo - Pastaza

En el período se presentan crecimientos en la demanda así como decrementos en la transportación aérea en los diferentes años analizados. Al relacionar el año 1.981 con 1.988 obtenemos un crecimiento del 87.92% del último año respecto del primero.

- El crecimiento de pasajeros en promedio fue del 102.95% en el período. La capacidad ofrecida utilizada fue de 13.92% y la no utilizada del 86.08%.

- Los pasajeros transportados en la ruta Pastaza-Montalvo fueron 9.345 que representan el 46.46%, mientras que en la ruta Montalvo-Pastaza fueron 10.769, es decir, el 53.54%.

- El número de vuelos promedio del período es de 1.006 en la ruta Pastaza-Montalvo-Pastaza. La media del transporte de carga es de 1'059.866 kg., con un crecimiento de 273.35% en promedio.

- En general y de acuerdo al cuadro estadístico existieron crecimientos negativos en los años 1.983-1.984 y

1.986; siendo 1.984 el de mayor porcentaje de 92.61% y en los años 1.982-1.985-1.987 y 1.988 con crecimientos positivos.

4.5. PROYECCIONES DE OFERTA Y DEMANDA : PERIODO 1.989-1.993.

La proyección del tráfico aerocomercial en la Región Amazónica para los años 1.989-1.993, ha sido estimado en base a la información con que cuenta la Sección Estadística perteneciente a la División de Transporte Aéreo de la Dirección de Aviación Civil.

- Mediante la utilización de parámetros de regresión se cuantificó demanda y oferta, proyectados a 1.993 y se estableció el grado de correlación entre las variables.

- El método de regresión desarrollado permitió la deducción del componente de tráfico aéreo, basado en la capacidad ofrecida y la utilizada en la transportación aérea.

- Para el estudio, se ha utilizado el global de la oferta y de la demanda en cada una de las rutas de la Región Amazónica.

4.5.1. Quito - Lago Agrio - Quito.

La demanda de pasajeros tendrá un incremento mínimo en los cinco años próximos, la oferta tendrá decrementos en la capacidad ofrecida, esto es, que el número de asientos que ofrece la compañía bajará con otro tipo de avión de menor capacidad.

TABLA No 7
DEMANDA QUITO-LAGO AGRIO-QUITO

AÑO	DEMANDA GLOBAL	DEMANDA DE PASAJEROS		OFERTA
	DE PASAJEROS.	POR RUTA		GLOBAL
	UIO-LGO-UIO	UIO-LGO	LGO-UIO	UIO-LGO-UIO.
1.989	78.591	40.450	38.141	97.361
1.990	78.738	40.991	37.747	91.619
1.991	78.885	41.532	37.535	85.877
1.992	79.032	42.073	36.959	80.135
1.993	79.180	42.614	36.556	74.393

FUENTE : División de Transporte Aéreo DAC.

4.5.2. Quito - Macas - Quito

La demanda de pasajeros en la ruta Quito-Macas-Quito tendrá un índice de incrementos en los próximos cinco años, en lo que respecta a la oferta irá en relación del crecimiento de la demanda.

TABLA No 8
DEMANDA QUITO-MACAS-QUITO

AÑO	DEMANDA GLOBAL	DEMANDA DE PASAJEROS		OFERTA
	DE PASAJEROS.	POR RUTA.		GLOBAL.
	UIO-MAC-UIO	UIO-MAC	MAC-UIO	UIO-MAC-UIO.
1.989	28.874	12.276	12.598	39.246

1.990	28.679	14.182	14.497	44.618
1.991	32.483	17.088	16.396	50.590
1.992	36.288	17.994	18.294	56.262
1.993	40.093	19.900	20.193	61.934

FUENTE : División de Tránsito Aéreo Dac.

4.5.3. Quito - Coca - Quito

La demanda y la oferta de pasajeros en esta ruta tendrán incrementos en los próximos cinco años, es decir, que la utilización del servicio aéreo por parte de usuario irá siempre en incremento.

TABLA No 9
DEMANDA QUITO-COCA-QUITO

AÑO	DEMANDA GLOBAL	DEMANDA DE PASAJEROS		OFERTA
	DE PASAJEROS.	POR RUTA.		GLOBAL.
	UIO-COC-UIO	UIO-COC	COC-UIO	UIO-COC-UIO.
1.989	17.422	8.003	9.419	20.245
1.990	18.668	8.442	10.226	20.806
1.991	19.913	8.880	11.033	21.367
1.992	21.159	9.319	11.840	21.928
1.993	22.404	9.757	12.647	22.489.

FUENTE : División de Transporte Aéreo DAC.

4.5.4. Quito - Tarapoa - Quito.

En esta ruta, tanto la oferta como la demanda de pasajeros presenta una tendencia a bajar en los próximos cinco años.

4.5.5. Pastaza - Macas - Pastaza.

La oferta y la demanda de pasajeros en esta ruta presenta una tendencia a bajar en los próximos cinco años.

4.5.6. Pastaza - Montalvo - Pastaza.

La demanda de pasajeros en la ruta Pastaza-Montalvo-Pastaza tendrá un índice de incrementos en el siguiente periodo. Así el transporte aéreo en esta ruta beneficiará a la región de Montalvo, ya que no existen carreteras y el único medio de movilización es el aéreo.

4.6. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE LOS AEROPUERTOS DE LA REGION AMAZONICA.

Nuestro país cuenta con diferentes tipos de servicio aeronáutico para satisfacer la demanda de sus usuarios, dispone de servicio de transporte aéreo doméstico regular y no regular, de trabajos aéreos y privados.

A continuación, se detallan las características generales de los aeropuertos controlados por la Dirección de Aviación Civil, ubicación, infraestructura disponible y servicios que prestan cada uno en las provincias de la Región Amazónica, lo que permitirá visualizar el estado en que se encuentran, así como sus necesidades.

4.6.1. Aeropuerto Lago Agrio.

TABLA No 10
CARACTERISTICAS LAGO AGRIO

PROVINCIA SUCUMBIOS
CANTON NUEVA LOJA.

Coordenadas	Latitud	00°05'49" N.
Altura	Longitud	76°51'57" W.
Longitud de pista		1.800 mts.
Ancho de pista		30 mts.
Material de pista		Pavimento flexible.
Plataforma		Pavimento.

FUENTE : División de Infraestructura DAC.

Dispone de un terminal para la atención y despacho de pasajeros y carga, con todos los servicios aeronáuticos que exigen las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La Dirección de Aviación Civil tiene previsto la ampliación y reforzamiento de la pista para futura operación de aviones Boeing.

4.6.2. Aeropuerto Macas.

TABLA No 11
CARACTERISTICAS MACAS

PROVINCIA MORONA SANTIAGO
CANTON MACAS.

Coordenadas	Latitud	02°20'06" S
	Longitud	78°10'01" W
Altura		1.000,70 mts.
Longitud de pista		2.500 mts.
Ancho de pista		30 mts.
Material de pista		Pavimento flexible
Plataforma		Pavimento.

FUENTE : División de Infraestructura DAC.

Dispone de un terminal con todos los servicios básicos para la recepción, atención y despacho de pasajeros y carga, así como de todos los servicios aeronáuticos que exigen las normas y los métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional. (OACI). Las operaciones se realizan de 06:00 a 18:00 horas.

4.6.3. Aeropuerto Francisco de Orellana

TABLA No 12
CARACTERISTICAS FRANCISCO DE ORELLANA

PROVINCIA SUCUMBIOS
CIUDAD COCA

Coordenadas	Latitud 00°27'00" S
	Longitud 76°56'00" W
Altura	250 mts.
Longitud de pista	1.500 mts.
Ancho de pista	20 mts.
Material de pista	Sello Asfáltico
Plataforma	Pavimento.

FUENTE : División de Infraestructura DAC.

Dispone de un terminal , las operaciones se realizan de 06:00 a 18:00 horas.

4.6.4. Aeropuerto Río Amazonas

TABLA No 13
CARACTERISTICAS RIO AMAZONAS

PROVINCIA PASTAZA
PARROQUIA PUYO

Coordenadas	Latitud 01°30'00" S
	Longitud 78°04'00" W
Altura	1.043 mts.
Longitud de pista	1.540 mts.
Ancho de pista	24 mts.
Material de pista	Pavimento flexible
Plataforma	Pavimento.

FUENTE : División de Infraestructura DAC.

Dispone de un pequeño terminal, tiene todos los servicios aeronáuticos que exigen las normas y métodos recomendados por la DACI. Las operaciones se realizan de 06:00 a 18:00 horas.

4.6.5. Pistas de Aterrizaje

En la Región Amazónica y en la zona fronteriza, a más de los aeropuertos mencionados, existe infraestructura aeronáutica con pistas que están siendo utilizadas, y que se encuentran bajo responsabilidad de las siguientes instituciones.

Pistas	Responsabilidad
35	Aviación Civil
27	Ala de Socorro
37	Varias Misiones
8	Particulares
6	Ejército
1	Petroecuador.

4.7. PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS 1.985 - 1.989

La Dirección General de Aviación Civil, en cumplimiento al Plan de Desarrollo Aeronáutico

correspondiente al período 1.985-1.989, realizó las siguientes obras de infraestructura en los aeropuertos de la Región Amazónica.

OBRAS	COSTO (millones de sucres)
- Reparación pista Lago Agrio	2
- Camino perimetral Aerop. Pastaza	7
- Torre de Control Aerop. Coca	1
- Reparación pista Aerop. Pastaza	200
- Casa de máquinas y vivienda del Aeropuerto de Macas.	6
- Torre de Control Aerop. Lago Agrio	20
- Instalación VOR-MDE Aerop. Macas	23
- Equipos de comunicación Aerp. Pastaza	10
- Instalación ILS Aerop. Lago Agrio	250
- Sistema ayudas visuales Lago Agrio	7
 T O T A L	 526

IMPLEMENTACION DE EQUIPOS	COSTO (U.S. Dólares)
- Motobombas Aerop. Lago Agrio	375.272
- Motobombas Aerop. Macas	397.883

4.8. RELACION ENTRE TRANSPORTE TERRESTRE Y AEREO

Para establecer una relación entre el transporte terrestre y aéreo en la Región Amazónica, analizaremos la infraestructura vial existente en las tres Provincias que son servidas con transporte aéreo, estas son: Provincia de Sucumbios, Pastaza y Morona Santiago.

4.8.1. Provincia de Sucumbios.

La Provincia cuenta con vías de

comunicación terrestre que pertenecen a la Vía Interocéánica, en primer término la carretera que desde la costa del Pacífico en Esmeraldas llega a Quito, y de Quito sigue a Pifo, Papallacta, Baeza, Santa Cecilia y Lago Agrio, con una distancia total de 269 km. afirmados.

Desde Nueva Loja (Lago Agrio), se construye una carretera para seguir al Napo y llegar al Amazonas en Paramarimbo hasta el Océano Atlántico; además existe la carretera Coca-Quito, la cual hace su recorrido desde el Fuerte Francisco de Orellana (Coca) - Shushufindi - Lago Agrio - Baeza - Papallacta - Pifo - Quito, con un total de 365 km. afirmados.

Otra carretera existente es la que une a Tarapoa con Quito, que es parte de la carretera Lago-Agrio - Quito, con un ramal adicional construido por la Compañía Texaco. Entre los principales puntos petroleros, como Lago Agrio - Coca hay un tramo de 87 km. afirmados. La Provincia dispone de dos Aeropuertos : Lago Agrio y Coca.

4.8.2. Provincia de Pastaza

La Provincia cuenta con una red vial de 397 km., constituyendo la red fundamental el 45,20%, es decir, 197,7 km. de vías únicamente afirmadas y el 54.80% al inventario de camino vecinales y de verano.

Las principales carreteras que comunican a Pastaza son :

- Pastaza-Baños-Ambato-Latacunga-Quito;
- Pastaza-Baños-Tena-Baeza-Quito.
- Pastaza-Baños-Penipe-Riobamba

Otro medio de transporte es el fluvial a través de los ríos Curaray, Pindayacu, Conambo, Corrientes, Bombonaza y Pastaza, desde las confluencias y en cortas extensiones para pequeñas embarcaciones.

4.8.3. Provincia Morona Santiago

Dispone de una red vial de 618.6 km. cuya red fundamental constituyen 505.5 km. (91%) de afirmada y 50 km. (9%) de tierra, y un inventario de caminos vecinales y de verano de 63.1 km. afirmados, es decir, el 100%.

Las principales carreteras construidas en la zona norte son: Macas-General Proaño-San Isidro-Alshi-Zuñac; en la parte central, la carretera : Cuenca-Gualaceo-Limón, es muy transitada con la ampliación de la ruta a Méndez, Sucúa y Macas, que constituyen una parte de la carretera troncal del Oriente.

Está en construcción la carretera Macas-Arapicos-Puyo, para completar en la parte norte de Morona Santiago la troncal del Oriente, uniendo la carretera con la capital de la Provincia del Pastaza. Al sur de Morona Santiago, se construye la carretera : Limón-Indaza-Gualaquiza.

4.8.4. Relación Transporte Aéreo y Terrestre.

El presente análisis del transporte aéreo con relación al transporte terrestre, considera tarifas aplicadas a Mayo del presente año, tiempo de viaje y distancia entre origen y destino.

El transporte aéreo ha desplazado al terrestre por la rapidez, eficacia y seguridad. Sin embargo, si bien es cierto que el transporte aéreo representa entre otros beneficios, minimizar el tiempo, no es menos cierto que las tarifas aéreas superan a las terrestres desde un 57% hasta un 425%, según la ruta, por los costos de operación que son mucho más altos comparados con los del terrestre.

Tomando en consideración, que el transporte terrestre no

llega a todos los lugares por falta de carreteras y caminos vecinales, como por ejemplo a Pastaza, Montalvo, Sarayacu, Provincia de Morona Santiago hacia Taisha, Santiago, etc., el transporte aéreo lo hace integrando a diferentes regiones del país.

TABLA No 14
RELACION EN COSTOS POR TARIFA

ORIGEN	DESTINO	VALOR UNA VIA TRANSP.AEREO.	O VICEVERSA TRANSP.TERR.
(En Suces)			
Quito	Lago Agrio	6.600	2.800
	Coca	7.400	3.100
	Tarapoa	8.100	3.400
	Macas	8.100	4.400
Guayaquil	Lago Agrio	15.900	4.600
	Coca	16.700	4.900
Cuenca	Macas	7.460	2.000

FUENTE : División de Transporte Aéreo DAC.

TABLA No 15
RELACION TIEMPO Y DISTANCIA

ORIGEN	DESTINO	TIEMPO DE VIAJE AEREO	TERR.	DISTANCIA AEREA	TERR.
		(En minutos)		(En Km.)	

Quito	Lago Agrio	35	10 h.	182	269
	Coca	45	13 h.	176	356
	Tarapoa	50	13 h.	230	354
	Macas	35	22 h.	246	347
Guayaquil	Lago Agrio	70	17 h.		682
Guayaquil	Coca	80	20 h.		769
Cuenca	Macas	30	12 h.	109	240

FUENTE : División de Transporte Aéreo DAC.

4.8.5. Oferta Transporte Aéreo y Terrestre.

TABLA No 16
COMPAÑIAS DE TRANSPORTES

T. AEREO	ruta	T. TERRESTRE
Tame	Quito-Lago Agrio-Quito	Transp. Occidental Putumayo Baños.
Tame	Quito-Coca-Quito	Transp. Putumayo Baños Amazonas.
Tame	Quito-Tarapoa-Quito	Transp. Putumayo
Tame.	Quito-Macas-Quito	Transp. Viajeros

FUENTE : División de Transporte Aéreo DAC.

CAPITULO V

5. TRANSPORTES AEREOS MILITARES (TAME)

5.1. RESEÑA HISTORICA

La Fuerza Aérea Ecuatoriana, consciente de que su razón de existir estaba íntimamente ligada al país y a su pueblo, creó en las postrimerías del año 1.962 a "Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos", como Departamento de la Institución, con la finalidad de promover la integración de apartadas regiones de la Patria, con el medio más rápido de transporte, como es el avión

Casi dos años más tarde y comprendiendo que esta aerolínea ya estaba bien organizada como empresa aérea, el Gobierno Nacional, el 20 de Mayo de 1.964 expide el Decreto No. 1020, publicado en el Registro Oficial No. 272 del 15 de Junio del mismo año, creando, con vigencia legal, a Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos, con las siglas de TAME, para el desarrollo de operaciones aéreas dentro y fuera del país, al servicio del público, dando preferencias al establecimiento de nuevas rutas aéreas, y a los lugares en los cuales las compañías comerciales no están en capacidad de atender íntegramente la demanda del servicio aéreo público.

TAME, una empresa propia de la Fuerza Aérea, inició su eficiente etapa de desarrollo, mejorando el equipo de vuelo, para responder a la creciente demanda de los usuarios. La ampliación de rutas y el crecimiento de tráfico debido al bajo precio de los pasajes, que la Compañía regulaba con su presencia, obligó a otras compañías comerciales a preocuparse por su progreso, promoviendo el mejoramiento técnico en cuanto a personal y a la ampliación física de sus equipos de vuelo, es decir, el crecimiento de TAME, fue factor de estímulo para el

desarrollo de la aviación comercial ecuatoriana y la creciente consolidación de otras empresas.

A la Región Amazónica, inició sus vuelos el día 6 de Diciembre de 1.962, con aviones C-47 a las poblaciones de Pastaza, Sucúa y Tena; y a las Islas Galápagos, a partir del 6 de Junio de 1.963, dando comienzo al desarrollo turístico de una de las regiones naturales más importantes del Ecuador.

En la actualidad, la Compañía TAME mantiene las siguientes frecuencias a la Región Amazónica :

- Quito-Lago Agrio-Quito : de lunes a sábados, con aviones Fokker.
- Quito-Coca-Quito : todos los días, de lunes a sábados, y una frecuencia adicional, los lunes, miércoles y viernes, con aviones Avro.
- Quito-Tarapoa-Quito : los días miércoles y viernes, con aviones Avro.
- Quito-Macas-Quito : los días lunes y viernes, con aviones Fokker.

5.2. FILOSOFIA DE TAME

Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos, como empresa del Estado, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, genera operaciones para propiciar un tráfico aéreo de Integración Nacional. Bajo este concepto, establece un Plan de Rutas que tiende a interconectar todos los rincones del país, por medio del transporte aéreo.

Siendo TAME una empresa de servicio, su orientación es llegar a todos los estratos de su población con tarifas adecuadas; para lograrlo es necesario coordinar a fin de

que los paquetes tarifarios contemplen tarifas zonificadas, favoreciendo en su mayor parte a áreas de recursos limitados.

TAME es una empresa de transporte del Estado, y por lo mismo, las operaciones de vuelo se enmarcan dentro de los más altos índices de seguridad y eficiencia. Bajo este concepto, todas las normas y procedimientos deben estar orientados a generar un sistema que proponga la utilización eficiente de los recursos, tanto dentro del país como en el exterior; por lo mismo, se utilizan servicios propios y extranjeros de alta calidad técnica y de garantía.

Para respaldar la filosofía de TAME, en cuanto a sistemas se refiere, se orienta la capacitación a fin de obtener personal altamente capacitado en todas las áreas.

5.3. PLAN DE DESARROLLO AMAZONICO DE TAME

5.3.1. Antecedentes

TAME genera operaciones para propiciar el tráfico aéreo de Integración Nacional, bajo este concepto, ha planificado llevar a cabo el transporte aéreo hacia la Región Amazónica, con mayor regularidad del que actualmente existe, con un paquete de tarifas que favorezca a los usuarios de escasos ingresos económicos y que generalmente habitan en esas áreas.

El desarrollo del Plan Amazónico, consta como uno de los objetivos más importantes del Plan Operativo de TAME, diseñado para el período comprendido del 10. de Julio de 1.989 al 31 de Diciembre de 1.990.

5.3.2. Exposición de motivos.

La empresa privada, a no ser que una ruta sea rentable, no presta los servicios a una comunidad, es

por esto, que el Estado debe propender a dar un servicio que en la mayoría de las veces es subsidiado, este es el caso, de la mayoría de los puntos que involucran el servicio aéreo a la Región Amazónica.

La Fuerza Aérea Ecuatoriana, por intermedio de TAME y cumpliendo con el objetivo de creación de la empresa, en base al Decreto No. 1020 presta servicios limitados a esa región, debiendo proporcionar un servicio aéreo estable y eficiente, las tarifas no deberían generar utilidades, pero permitirán obtener un margen de reserva para la reposición de los equipos, logrando tarifas que sean asequibles a los usuarios de escasos ingresos.

El transporte aéreo como tal, cuando abre una ruta, trae consigo un efecto multiplicador en bien de la economía nacional, pues permite que los productos especialmente agropecuarios, puedan ser comercializados en los centros de mayor consumo; responde a fundamentales necesidades de orden económico, social y político, al proveer de comunicaciones entre poblados aislados, áreas de mayor desarrollo y zonas remotas de producción y de prospección petrolera, minera, agropecuaria, etc., con áreas dinámicas y centros de poder y decisión nacional.

Consecuentemente, este servicio de transporte aéreo, debe partir con la expedición de Decretos de Ley que faciliten la compra de aeronaves adecuadas para esas zonas y de sus equipos de apoyo en tierra, etc.

5.3.3. Requerimiento de la Flota Aérea

El servicio de transporte aéreo en la zona enfrenta factores adversos, entre los cuales se pueden mencionar : un nivel limitado de infraestructura aeroportuaria, poca densidad inicial de tráfico, la misma que será desarrollada con la existencia y permanencia de la operación aérea; áreas de operación que imponen mayores

costos de comunicación, abastecimientos y mantenimiento; tarifas no competitivas. Se contaría con el apoyo de la Dirección de Aviación Civil al Plan de Desarrollo Amazónico, mediante la implementación de un programa de mejoramiento de la infraestructura aeronáutica del sector.

Por cuanto, la operación será en pistas no pavimentadas y cortas, son necesarias aeronaves que permitiendo un alto índice de seguridad, puedan ser apropiadas y rentable su operación en este tipo de ambiente, con buena velocidad de crucero, robustez de estructuras, interior capaz de aceptar variadas aplicaciones, capacidad para soportar las duras condiciones de operación en áreas remotas con poca exigencia de mantenimiento.

Para llevar a cabo este objetivo, TAME requiere de 6 aeronaves, de las cuales, 3 deberían tener una capacidad de alrededor de 40 pasajeros, tipo Turbo Prop, con cabina presurizada; y, 3 aeronaves de tipo Stoll de alrededor de 20 pasajeros.

Las tres aeronaves, de tipo Turbo Prop presurizadas tendrían su base de operación en las ciudades de Quito y Guayaquil, servirían para el transporte de pasajeros a la Región Amazónica en reemplazo del equipo Avro. Las alternativas para esta flota serían : Fokker 27, Fairchild F-27, Brasilia 120, Dash 8 y otros que presente el mercado aeronáutico

Las tres aeronaves tipo Stoll, se asignarán para el servicio aéreo de la Región Amazónica, partiendo de los itinerarios que se mantiene en esas áreas, se establecerán 3 centros de operación, en el siguiente orden :

- Troncal No. 1 : un avión serviría a las ciudades de Lago Agrio, Coca, Tiputini y Putumayo, con itinerarios a cumplirse los días martes, jueves y sábado, desde el Aeropuerto de Lago Agrio.

- Troncal No. 2 : el segundo avión se destinaría a las ciudades de Macas, Gualaquiza, Taisha, Montalvo, Río Amazonas, con itinerarios los días lunes, miércoles y viernes, desde el Aeropuerto de Macas.

- Troncal No. 3 : el tercer equipo cubriría la operación Guayaquil-Macarará-Guayaquil que actualmente se encuentra suspendida. Existirá capacidad suficiente para crear nuevas rutas en la Región Amazónica, y con esta operación, se tendría la posibilidad de programar una aeronave en tierra para el proceso de mantenimiento.

Para las aeronaves de tipo Stoll con promedio de 20 pasajeros, las alternativas podrían ser : Twin Otter; Caza 212-200; Bandeirante; Skayban; Araba; Dornier y otros que ofrezca el mercado.

5.3.4. Desempeño Económico

Los ingresos y los costos de una Empresa de transporte aéreo, dependen en gran parte, de la combinación entre la estructura de rutas, la etapa promedio de la red servida, la composición de la flota en operación y las características de demanda. La diversificación geográfica y los efectos del desarrollo socio-económico del país, hacen que cada región tenga características propias para la generación de demanda y oferta en este tipo de transporte; por lo tanto, los ingresos y los costos de este servicio, serán también diferentes.

La clasificación más usual de costos en empresas de transporte aéreo, ha sido su división en costos directos, que engloban todos los gastos relacionados directamente con el vuelo, esto es, combustible, tripulación, mantenimiento, etc.; y los costos indirectos, que tienen que ver con esta actividad, como por ejemplo : organización terrestre, administración, etc.

La eficacia económica de una empresa de transporte aéreo, puede ser medida a través de la diferencia entre los ingresos y los costos, estos dos valores divididos por el número de asientos-kilómetros producidos, cuanto menor sea el costo por asiento kilómetro ofrecido y mejor utilizado esté, más rentable se tornará la operación del transportista.

Dadas las características distintas de infraestructura aeroportuaria y de apoyo, condiciones de mercado y de recursos inherentes a las áreas geográficas que cubrirán los aviones, es necesario un enfoque diferente de sus estudios de rentabilidad. Por consiguiente, para que este servicio de Transporte Aéreo Amazónico sea más viable, debe contar con la ayuda del Estado para la adquisición de las aeronaves.

Las tarifas para este transporte serán aprobadas por el Honorable Consejo de Aviación Civil, en conformidad con los criterios que rigen la aprobación de tarifas de líneas aéreas regulares del ámbito nacional, dado que los respectivos factores determinantes también inciden en aquellas.

Para permitir la operación del Transporte Aéreo Amazónico, en condiciones de real beneficio para sus pobladores, y que a la vez, no impacte en la situación económica de TAME, la colaboración del Gobierno Nacional, puede traslucirse por ejemplo, en un tratamiento especial al costo del combustible, en un cupo destinado única y exclusivamente a la operación aérea en la Región Amazónica.

5.3.5. Financiamiento para la adquisición de las aeronaves.

Para prestar un adecuado servicio y cumplir con las frecuencias programadas, se requerirá de

una flota de aviones conformada por seis aeronaves, de las características detalladas anteriormente, cuya adquisición implicará una erogación económica, que necesariamente debe ser presupuestada en una partida especial a fin de permitir su compra. Para ello se dispone de dos alternativas :

5.3.5.1. Que el Gobierno Nacional establezca una partida presupuestaria especial que cubra los costos, a efecto de que la FAE a través de TAME, adquiera el equipo de vuelo apropiado para la prestación de los servicios aéreos hacia la Región Amazónica, y de esta a los principales centros económicos del país.

5.3.5.2. Obtener del Gobierno un préstamo a largo plazo, en moneda nacional con el propósito de proceder a la compra de las aeronaves, el préstamo podría realizarse por intermedio del BEDE.

5.3.6. Selección de la Flota

El objetivo básico del Plan Amazónico, radica en seleccionar una flota de aviones que mejor se adapte a los requerimientos técnicos y comerciales de TAME, teniendo en cuenta el crecimiento de la Empresa en los actuales mercados y la expansión de nuevos destinos en la Región Amazónica. La Flota a seleccionarse deberá garantizar una operación rentable, pues TAME mantiene como política, la de afrontar su desarrollo mediante recursos propios, como lo ha hecho hasta la presente fecha, sin afectar por lo tanto la economía del presupuesto general.

Los pasos que deberían seguirse, para la realización de cualquier estudio de aviones, serían los siguientes :

5.3.6.1. Elaboración del cronograma de trabajo y test de actividades.

5.3.6.2. Conformación de una comisión de

estudio de la flota de aviones.

5.3.6.3. Mediante una carta suscrita por la máxima autoridad, solicitar a los fabricantes de aviones y motores, una oferta de los equipos.

5.3.6.4. Efectuar un estudio de evaluación de las ofertas recibidas de los fabricantes.

5.3.6.5. Presentación de los informes correspondientes a los estudios de factibilidad.

5.3.7. Operación del Sistema Integrado.

Para operar un sistema integrado de Transporte Aéreo Amazónico, TAME deberá presentar al H. Consejo de Aviación Civil, su plan básico de rutas, para su aprobación.

A fin de asegurar al usuario del sistema integrado de transporte aéreo, rapidéz en las conexiones con las líneas principales de mayor densidad, permitiéndole la realización de viajes con solución de continuidad, la Empresa elaborará el plan básico en consideración también del enlace con los otros puntos del país a los que sirve TAME.

La Empresa de Transporte Aéreo Amazónico, podrá ejercer las siguientes actividades complementarias :

- Servicio de hangares, mantenimiento para terceros.
- Transporte no regular de carga aérea.
- Transporte de valijas postales.

La Empresa podría celebrar contratos con empresas de taxi aéreo de la región, para operación en sus respectivos límites territoriales, previa aprobación de la Autoridad Aeronáutica. A.

A. Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos, Plan de Desarrollo Amazónico : Quito, Septiembre 1.988.

CAPITULO VI

6. CONSIDERACIONES GENERALES.

Las conclusiones y recomendaciones, serán expuestas por Capítulos investigados, a excepción de los dos primeros que por su similitud, serán tratados en forma global.

6.1. ECUADOR PAIS AMAZONICO Y ESTUDIO GEOPOLITICO DE LA REGION AMAZONICA.

6.1.1. Conclusiones.

6.1.1.1. A través del conocimiento de la Historia de Límites del Ecuador, se puede establecer como el país perdió casi un millón de kilómetros cuadrados, dejando inclusive de ser país limítrofe con el Brasil, a la firma del Tratado con Colombia en 1.916, fecha desde la cual los dos países mantienen definida su frontera.

6.1.1.2. El diferendo con el Perú, al no haber sido solucionado todavía, ha constituido el problema territorial del Siglo XX, porque ha pesado con caracteres de tragedia nacional desde 1.941, gravitando sobre el futuro del país por su íntima relación con la historia, la dignidad y el desarrollo de la nación. ✓

6.1.1.3. Al tratarse de la controversia internacional sobre la pertenencia de los territorios de Quijos, Jaén y Mainas, materia en disputa sobre la cual fueron analizados los argumentos propios y contrarios, se demuestra la oposición de tesis jurídicas y derechos litigiosos, pues mientras Ecuador sostiene que el Protocolo de Río de Janeiro es nulo e inejecutable, Perú lo niega, defendiéndolo su validez y está empeñado en que se proceda a la señalización de los 78 Km. aún no delimitados.

6.1.1.4. El Ecuador propone una transacción honrosa con Perú, aprovechando la zona no delimitada para, a través del Río Santiago, acceder al Maraón y ser otra vez país rivereño del gran Río de las Amazonas.

6.1.1.5. El estudio geopolítico de la Región Amazónica nos permitió establecer sus características, y a través del análisis de su importancia, determinar el valor histórico, económico y estratégico que representa para el desarrollo del país.

6.1.1.6. Se consideraron algunos conceptos geopolíticos de los demás países amazónicos, para prever las posibles alternativas que en futuro podrían presentarse cuando estén en juego los respectivos intereses nacionales.

6.1.2. Recomendaciones.

Las siguientes recomendaciones van orientadas hacia la consecución de un desarrollo integral de la Región Amazónica Ecuatoriana; se fundamentan en la realidad geopolítica de la región; no contienen ningún cálculo de tiempo, presupuesto ni financiamiento; y no consideran prioridad, ni secuencia de ejecución.

6.1.2.1. Proyectos en faja de frontera:

Estudiado la realidad histórico-geográfica del Ecuador, y considerando la situación geopolítica y de seguridad nacional, es necesario que se convierta la línea de facto (LPI) en frontera viva en la medida que la presencia y una acción de desarrollo se realicen.

La faja fronteriza Colombo - Ecuatoriana, contempla una pequeña extensión comprendida entre el Río San Miguel que

desemboca en el Putumayo, y por éste hasta la confluencia con el Guepi; en donde existe una punta de prenetración peruana por el Río Lagartococha.

De la frontera amazónica ecuatoriana; el tramo Colombo - Ecuatoriano constituye, la principal arteria que posee el Ecuador para integrarse con el Brasil en la carretera interoceánica, navegando por el Putumayo hasta llegar al Amazonas.

Por ello, es importante aprovechar el espacio que dejan varios ríos al aproximarse, creando asentamientos humanos en los siguientes puntos:

- En la confluencia de los ríos Putumayo y San Miguel.
- En la confluencia de los ríos Putumayo y Guepi.

Se debe considerar dos aspectos que son favorables para de este proyecto :

- Geopolíticamente, Ecuador posee la capacidad de influir más directamente que Colombia y Perú, desde su núcleo Quito, y desde el polo de desarrollo que constituye Lago Agrio por la carretera a la frontera, en relación con los otros países.

- No hay intereses en conflicto con Colombia, lo que facilitaría el aprovechamiento de la navegación internacional por aguas del Putumayo, para obtener la vinculación interoceánica entre Manaus (Brasil) y San Lorenzo (Ecuador), proyecto de interés común de los tres países. Sin embargo, como se había mencionado, hay una punta de penetración peruana en el área, a través del río Lagartococha hasta el Guepi, y por éste hasta su desembocadura en el Putumayo, lo que podría convertirse en una zona de conflicto si no existe un entendimiento satisfactorio con el Perú.

La faja fronteriza con Perú, corresponde a las 2/3 partes de la linderación total de nuestro país, habiendo sido fijada en el terreno en su mayor parte los puntos de acuerdo al Protocolo de Río de Janeiro de 1.942, sin embargo existen siete puntos de discrepancia y una extensión de 78 Km. en la Cordillera del Cóndor que no ha podido ser delimitada.

Frente a esta realidad, es indispensable la presencia de las Fuerzas Armadas, no solamente para salvaguardar la integridad territorial, sino también para desarrollar en forma organizada, los asentamientos humanos en los siguientes puntos de la faja fronteriza :

- En la confluencia de los ríos Napo y Yasuní.
- En la confluencia de los ríos Cononaco y Curaray.
- En la confluencia de los ríos Bobonaza y Pastaza.
- Sobre el río Morona, junto al límite político del Protocolo de Río de Janeiro.
- Sobre el río Santiago, junto al límite político internacional.
- En el nacimiento de los ríos Coangas y Cenepa.
- Sobre la Cordillera del Cóndor en el río Machinaza.
- Hacia el Oriente de Zumba en la cuenca del río Mayo.

Siendo estos puntos, varios de ellos, controvertidos durante el proceso de señalización del Protocolo de Río, deben ser dinamizados mediante la presencia de las Fuerzas Armadas por soberanía y seguridad, y para canalizar y dirigir la formación de asentamientos humanos, que constituyan verdaderos nódulos en el cordón fronterizo internacional, haciendo una línea dinámica susceptible de resistir la presión de la Amazonía Peruana. ✓

Es entonces, fundamental para el Estado Ecuatoriano crear una frontera viva consciente sin embargo, de que existe alto riesgo de que estas zonas muertas puedan convertirse en zonas de conflicto. ✓

Por ello, principalmente los asentamientos humanos, próximos a la Cordillera del Cóndor son sitios de alta probabilidad de conflicto, no solamente por la falta de definición de la LPI, sino también, por ser un área que posee riquezas naturales y sobre la cual gravitan intereses de los dos países.

Todos estos asentamientos humanos deben ser constituidos principalmente por pobladores de la zona, organizados y protegidos por las unidades de frontera de las Fuerzas Armadas, en el sector de la Cordillera del Cóndor entre Macas y Zamora, con la Confederación Shuar, mucho más identificada con Ecuador que con Perú, y en el sector del río Napo con los Quechuas y Alamas que sin mayor vinculación con nuestro país ocupan todo este sector, desde el interior en la población de Tena.

Para dinamizar la faja de frontera, es necesario establecer polos de desarrollo que ubicados en el interior de la Amazonía Ecuatoriana transmitan la energía de los grandes núcleos del país, Quito y Guayaquil; dotándoseles de todas las obras de infraestructura y servicios requeridos, se crearían los siguientes polos de desarrollo :

- Puerto Francisco de Orellana:

Ubicado en la confluencia de los ríos Napo y Coca, tiene la capacidad de crear una gran represa para la exportación de energía eléctrica . Es el punto de confluencia del centro y nor-oriente ecuatorianos hacia el cual converjen desde Quito dos importantes vías de comunicación , la una por el norte , que une Quito-Baeza-Lago Agrio-Coca ; y la otra, que recorre parte de la Sierra Ecuatoriana y enlaza Quito-Ambato-Tena-Coca, cerrando un anillo de influencia que puede llegar al Amazonas por Puerto Putumayo a través del Proyecto de la vía interoceánica con Brasil.

- La Ciudad de Macas:

Ubicada a orillas del río Upano, en medio de un inmenso valle que forma junto a Palora una zona de gran riqueza faunística, que presenta muchas ventajas para la aeronavegación, por su ubicación y amplitud. Su posición permite proyectar la influencia de Cuenca y Guayaquil, núcleo al sur del país a los que se une por las siguientes vías de comunicación :

Por el sur, desde Puerto Bolívar en el Océano Pacífico a Machala-Loja-Zamora-Gualaquiza-Macas ; y la otra, que por el centro une Sucua-Méndez-Cuenca y Guayaquil. (ANEXO C)

6.1.2.2. Proyecto de Regionalización del País:

En la actualidad, el Ecuador esta dividido en 21 provincias siguiendo mas bien la división geográfica natural distribuida en todo el país, de la siguiente manera:

En la Costa : Esmeraldas, Manabí, Guayas, Los Rios, y El Oro
(5).

En la Sierra: Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi,
Tungurahua, Chimborazo, Bolívar, Cañar, Azuay
y Loja (10).

En el Oriente: Sucumbios, Napo, Pastaza, Morona y Zamora.
(5).

En el Archipiélago : Galápagos (1).

Existen varios estudios para el reordenamiento político del país; uno de ellos, propuesto por el CONADE, es el que mejores ventajas presenta para el desarrollo integral del país .

Este proyecto de reordenamiento del territorio, ha considerado la división geográfica natural, y la planificación a través de los centros poblados integrados a una red especial conectada por un eficiente sistema vial y

de comunicaciones, buscando modificar la actual organización fragmentada que el país posee, y que ha impedido la integración nacional y la incorporación de la Región Amazónica al desarrollo del país.

El proyecto divide al territorio ecuatoriano en las siguientes regiones:

- 1ra. Región Norte : Esmeraldas, Carchi e Imbabura.
- 2da. Región Nor-Oriental: Pichincha, Cotopaxi, Sucumbíos y Napo.
- 3ra. Región Occidental: Manabí
- 4ta. Región Centro-Oriente: Tungurahua, Chimborazo, Bolívar y Pastaza.
- 5ta. Región Centro-Occidente: Guayas y Los Rios.
- 6ta. Región Sur-Oriental: Cañar , Azuay y Morona.
- 7ma. Región Sur: El Oro, Loja y Zamora.
- 8va. Región Insular: Galápagos.

Las regiones 2, 4 ,6, y 7, corresponden a la Región Amazónica y con esta organización política se superará la barrera natural que constituye la Cordillera de Los Andes, produciendo un intercambio de productos e influencias, que permitiría alcanzar la integración de la Región al desarrollo nacional.

La Región Nor-Oriental, excluyendo a la Ciudad de Quito, como Capital Metropolitana , a través de las provincias serranas de Pichincha y Cotopaxi, incorpora a las Provincias Orientales de Sucumbios y Napo, que se destacan por sus yacimientos petrolíferos, sus refinerías y además , porque gran parte del Oleoducto Transecuatoriano cruza por su territorio.

Esta región sería la encargada de utilizar la vía Inter-Oceánica y desarrollar su influencia en el sector norte fronterizo con Colombia, así como en los asentamientos de San Miguel-Guepi y Napo, aprovechando la

capacidad y cercanía de Quito, su núcleo principal y los polos de desarrollo, Francisco de Orellana y Lago Agrio.

La Región Centro-Oriental que integra a las provincias de Tungurahua, Chimborazo, Bolívar y Pastaza, se convertiría en la zona de alimentación nacional, pues las provincias de la Sierra poseen tierras aptas para la agricultura de cereales, patatas, arvejas, etc. y la provincia oriental es rica en sembríos de té, naranjilla, yuca, principalmente. Su área de influencia sería el sector de Pastaza y Curaray desde el Coca y la población Tena y Puyo en el inicio de la Región Amazónica Ecuatoriana.

La región Sur-Oriental formada por las provincias de Cañar, Azuay y Morona-Santiago, impulsada desde nuestro Puerto Principal Guayaquil, y por intermedio de la Ciudad de Cuenca, núcleo de la Región, se proyecta hasta Macas, polo de desarrollo que debe generar energía capaz de convertir al área de la Cordillera del Cóndor, en la punta de penetración ecuatoriana en los ríos Santiago y Nangaritza. Esta Región caracterizada por la riqueza faunística y frutal del país, posee además algunas importantes industrias que la convierten en un área de gran utilidad y repercusión nacional.

La Región Sur, es la única que integra provincias de la Costa, Sierra y Oriente, como son: El Oro, Loja y Zamora. Desde el punto de vista de seguridad nacional, sobre esta área del territorio recae la gran responsabilidad de preservar la integridad nacional, pues las características que posee, presentan ventajas para la realización de operaciones militares en caso de una hipótesis bélica con el país del sur. Esta región debe aprovechar la vía de comunicación existente entre Guayaquil, Puerto Bolívar, Machala y Loja para proyectar la saliente geográfica de Zapotillo, única punta de penetración al sur en territorio del Perú. (ANEXO D)

6.1.2.3. Proyecto de Vialidad:

Una de las razones por las cuales la Región Amazónica no ha sido aún plenamente incorporada al desarrollo nacional, obedece a la falta de suficientes y adecuadas vías de comunicación, por ello, es de gran importancia implementar un sistema vial que permita el desarrollo integral de la región. (ANEXO E)

Sin ser la que mayores facilidades ofrece, en la Región Amazónica se deberían construir vías de comunicación intermodal , es decir por carretera y río , a fin de aprovechar la navegabilidad de los principales afluentes del Marañón.

Existen tres rutas trasandinas que llegan a los afluentes superiores del Amazonas: por el norte, la carretera Quito-Pifo-Papallacta-Baeza-Lago Agrio, es un tramo de 350 kms. de vía interoceánica, que salva uno de los pasos más difíciles de la Cordillera Oriental, y que solo pudo ser terminado gracias a la construcción y cuidado del Oleoducto Trans-ecuatoriano. En Baeza esta carretera se vifurca hacia el nor-este a Santa Cecilia y Lago Agrio, y por el sur-este, el ramal va a Hollín, Archidona hasta Tena . Para aprovechar la influencia desde Quito, es necesario completar el tramo Hollín -Puerto Orellana-Lago Agrio-Putumayo, con lo cual sería posible el viaje de circunvalación Quito-Lago Agrio-Coca-Tena-Puyo-Ambato.

Por el centro la vía de penetración al oriente más segura es la carretera Ambato-Baños-Puyo, que deberá continuar atravesando el Pastaza para vifurcarse hasta Curaray, Montalvo y Macas, estos dos sistemas servirían principalmente a las regiones nor y centro oriente.

Por el sur la carretera que atraviesa el Río Paute , y que une Cuenca-Méndez-Sucua-Macas, debería continuar hasta Morona para proyectar la punta de penetración por el Santiago.

Todas estas rutas corren perpendiculares al ferrocarril que conecta Guayaquil en el sur, con Quito en las tierras altas y que después, llega hasta el Puerto de San Lorenzo en el norte, sobre el Océano Pacífico.

Esta básica estructura vial, se complementaría con la adecuación de algunos puertos fluviales en las poblaciones de Coca - Curaray - Montalvo y Morona, desde donde se podría aprovechar la navegación por los ríos Napo, Cononaco, Pastaza y Santiago, y de esta forma acceder al Marañón.

A fin de desarrollar la faja de fronteras vivas, es necesario enlazar los principales puertos fluviales de la región, para lo cual, sería conveniente la construcción de una carretera perimetral del Oriente que una Puerto Putumayo - Coca - Curaray - Montalvo y Morona.

La principal arteria de integración a la Cuenca Amazónica constituye la vía interoceánica, Proyecto de Intercomunicación Vial entre las márgenes del Pacífico y del Atlántico, en el que se hallan empeñados Ecuador y Brasil, para hacer efectivas algún día las mutuas concesiones portuarias acordadas por los dos países: San Lorenzo puerto libre para Brasil y Manaos para Ecuador.

Partiendo del occidente, los tramos que la complementarían serían los siguientes:

- Vía terrestre:
 - San Lorenzo - Quito, por ferrocarril 373 Kms.
 - Quito - Baeza - Lago Agrio - Puerto Putumayo, carretera de 407 Kms. y,

- Vía fluvial :
 - De Puerto Putumayo hasta la desembocadura en el Amazonas, 1740 Kms.
 - De la desembocadura del Putumayo hasta Manaos, en la

confluencia del Negro con el Amazonas, 1.147 Kms.

- De Manaus hasta la desembocadura del Amazonas en el Atlántico, 1.200 Kms.

Otro ambicioso proyecto multinacional, es la vía marginal de la selva o carretera Bolivariana; vía de circunvalación occidental de la Amazonía, que iría bordeando las estribaciones andinas con claras perspectivas para aprovechar los recursos casi inexplotados por los siguientes países amazónicos: Brasil, Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú.

En nuestro país, la marginal tendría unos 870 Km. de longitud, con una zona de influencia de casi 100 Km. que abarcaría preferentemente las subregión del alto oriente entre las cotas de 1.500 y 300 Mts. de altitud sobre el nivel del mar. Los puntos que tocaría el tramo ecuatoriano sería: Limón, Puyo, Tena y Baeza.

Solamente la realización de ese proyecto vial y de comunicación, daría al territorio nacional la unidad necesaria y la capacidad para desarrollar su potencial económica e integrar en forma efectiva la Región Amazónica.

6.1.2.4. Proyecto de Colonización :

La Región Amazónica Ecuatoriana tiene una extensión de 134.700 Km². lo que equivale al 49.8 % de la superficie total del territorio nacional.

Sin embargo, su población es inferior a los 300.000 habitantes que representan la densidad de 2.3 % en la región. Por esta razón, el oriente es considerado, una verdadera tierra de promisión, que empero, presenta dos diferentes condiciones de vida por las características de su orografía y clima .

Así, el alto oriente, sobre 500 Mts. de altitud con

excelentes posibilidades agropecuarias, y el bajo oriente que corresponde al llanura amazónica propiamente dicha, que presenta en cambio, condiciones precarias para la agricultura y ganadería. En este sector, el mayor atractivo constituye la explotación petrolera, recurso no renovable, terminado el cual la población que ha llegado, abandonaría la región.

Para evitar esta situación, el Estado se halla empeñado en desarrollar una serie de obras de infraestructura básica, con servicios de vivienda, salud, educación, etc. que permita llevar adelante un Programa de Colonización.

Este proyecto que ya tiene algunos años de ejecución, a incorporado a varias Instituciones del Estado, entre ellas las Fuerzas Armadas y el Instituto de Colonización (INCRAE); pero se hace indispensable intensificarlo a fin de canalizar los procesos migratorios y ocupar los espacios vacíos de la región.

Es de vital importancia que se planifique, dirija y controle el proceso para evitar la colonización espontánea que produciría el crecimiento caótico del lugar.

Sobre la realidad geográfica existente y potencial, considerando las áreas de atracción económica, el Proyecto de Colonización sugerido debe preservar los asentamientos de las tribus indígenas y en forma coordinada con los proyectos de la faja fronteriza, procurar el descongestionamiento demográfico de la costa y de la sierra principalmente, de las grandes urbes como Quito y Guayaquil donde en la actualidad reside cerca de la tercera parte de la población del Ecuador.

La colonización tiene que hacerse por grupos idóneos de gente joven que se adapte a las nuevas condiciones de vida, que explote los recursos con tecnología y prudencia, y no en forma indiscriminada, que vaya a poblar la región no

como nómadas , sino como grupos humanos que vivan con sentido de futuro. ✓

El proyecto de colonización, por tanto, debe ser un proceso integral dirigido o semidirigido; que se incorpore al ya existente , dentro del cual se consideran de prioridad los proyectos específicos de la faja fronteriza, incluyendo los posibles polos de desarrollo, lo que paulatinamente provocaría la ocupación de otras áreas abandonadas del territorio que permitan la integración geoeconómica del país. (ANEXO F) ✓

6.2. - LA FUERZA AEREA EN EL DESARROLLO E INTEGRACION DE LA REGION AMAZONICA.

6.2.1. Conclusiones.

6.2.1.1. En cumplimiento a la misión asignada en la Constitución y demás Leyes correspondientes, la Fuerza Aérea Ecuatoriana, emplea sus recursos para defender la integridad territorial, su soberanía, la libertad, el ordenamiento jurídico y contribuye al desarrollo aeroespacial y socio-económico del país. ✓

6.2.1.2. Contribuye al desarrollo socio-económico del país y particularmente al de la Región Amazónica, ejecutando programas de Acción Cívica, con acciones orientadas al apoyo, seguridad y bienestar de los habitantes de la región con operaciones de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, subsidiadas por la Institución; con programas de contenido social mejorando las condiciones de insalubridad, disminuyendo los índices de mortalidad o de enfermedades infecto-contagiosas, mediante la realización de los programas Alas para la Salud; con la participación activa de sus unidades de transportes en Operaciones Especiales, como la efectuada en el período comprendido entre Marzo y Octubre de 1.987, como consecuencia del grave sismo que afectara al país, y ✓

especialmente a la Región Amazónica.

6.2.1.3. Contribuye al desarrollo aeroespacial del país, y en forma particular de la Región Amazónica, mediante la donación de siete aeronaves a dos Instituciones del sector, para la formación y adiestramiento de pilotos civiles de la región, transporte de pasajeros, evacuación aeromédica, etc.

6.2.2. Recomendaciones.

6.2.2.1. Que la Fuerza Aérea continúe con los programas de Acción Cívica a la Región Amazónica, manteniéndolo el subsidio operacional para evitar el aumento en el costo de los pasajes y proporcionar de esta manera, bienestar y ayuda a los habitantes de la región.

6.2.2.2. Se reactive el programa Alas para la Salud, procurando para su mejor desenvolvimiento la colaboración de otras Instituciones, que como el Ministerio de Salud, podría proporcionar las medicinas necesarias para los diferentes tratamientos; el Instituto Ecuatoriano de Obras Sanitarias con asistencia técnica sobre programas de salubridad.

6.2.2.3. Inicie programas de capacitación en el campo aeronáutico a las tripulaciones civiles de la Región Amazónica, en las áreas de Instrumentos, Navegación, Supervivencia y Seguridad de Vuelo con instructores de la Fuerza Aérea.

6.3. - DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL.

6.3.1. Conclusiones.

6.3.1.1. La Dirección General de Aviación Civil, ha desarrollado una adecuada infraestructura aeronáutica en las zona fronterizas y en la Región Amazónica.

6.3.1.2. Para dar mejor atención a las zonas fronterizas y la Región Amazónica, se requiere de una flota de aviones apropiados.

6.3.1.3. Al momento no existen empresas que estén en condiciones de ofrecer estos servicios por el alto costo y el bajo beneficio que representa la explotación de estas rutas.

6.3.1.4. El transporte desde y hacia estas zonas tiene características eminentemente político-sociales y de integración territorial, por lo mismo debe ser asumido por el Estado, a través de organismos actualmente existentes como TAME, proveyéndoles de los recursos necesarios.

6.3.1.5. De las rutas a la Región Amazónica analizadas, con excepción de Quito-Tarapoa-Quito se establece crecimientos en la demanda para los años proyectados, es decir, que el tráfico aéreo en estas rutas se justifica en beneficio de los usuarios. La ruta Pastaza-Macas no dispone de transporte aéreo regular y el taxi aéreo es costoso, lo que obliga a utilizar la carretera existente.

6.3.1.6. La configuración geográfica del Ecuador ha sido determinante en el desarrollo de la red vial, su orografía dificulta el transporte interregional en el caso de la Región Amazónica, por ello, el servicio de transporte aéreo doméstico, regular y no regular, cumple un rol importantísimo tanto en la comunicación como en el intercambio cultural y comercial, contribuye a un desarrollo integral en los aspectos sociales, económicos, políticos y turísticos entre las diferentes regiones del país.

6.3.1.7. El transporte aéreo cubre faltantes que el terrestre no lo hace. Las tarifas del

primero son más altas, sin embargo, el servicio que presta minimiza tiempo, su eficacia se traduce en las mejores condiciones de operación en que se desenvuelve y en el mejor mantenimiento del equipo.

6.3.1.8. El estudio sobre el comportamiento de la demanda y la oferta, realizado en base a datos de años anteriores con proyección al futuro, permite visualizar los lugares que necesitan del servicio aéreo para su adelanto y desarrollo.

6.3.2. Recomendaciones.

6.3.2.1. Para alcanzar la integración de la Región Amazónica con las demás regiones del país, se debe considerar la creación de nuevas rutas en los lugares que lo necesitan, siendo éstas las siguientes :

- Lago Agrio - Tena : en esta ruta existe demanda de pasajeros, es atendida en la actualidad por el programa de Acción Cívica de la FAE.

- Pastaza - Montalvo; Pastaza - Sarayacu; Pastaza Canelos y viceversa, por cuanto en esta región operan algunas compañías de taxi aéreo regularmente, por consiguiente justifica la creación del servicio doméstico regular.

- Macas - Taisha; Macas - Santiago y viceversa, porque esta región dispone únicamente del Servicio Aéreo Misional que tiene una demanda considerable.

- Macas - Gualaquiza, se considera importante porque el colono necesita sacar sus productos al mercado, por cuanto por vía terrestre es difícil, el viaje es largo y hace falta un mayor número de unidades.

6.4. - TRANSPORTES AEREOS MILITARES ECUATORIANOS.

6.4.1. Conclusiones.

6.4.1.1. TAME como empresa del Estado genera operaciones para propiciar el tráfico aéreo de integración nacional. Bajo este concepto, ha planificado llevar a cabo el transporte aéreo a la Región Amazónica con mayor regularidad del que actualmente existe, con un paquete de tarifas que favorezca a los usuarios de escasos ingresos económicos que generalmente habitan en esas áreas.

6.4.1.2. El Plan de Desarrollo Amazónico de TAME, es uno de los objetivos más importantes del Plan Operativo de la Compañía.

6.4.1.3. Con la implementación del Plan de Desarrollo Amazónico, se incrementaría la posibilidad del control efectivo en la Región Amazónica y zonas de frontera, tanto del Poder Ejecutivo como por la participación conjunta del Poder Legislativo. El Gobierno Nacional auspiciaría el transporte aéreo que servirá para llevar a efecto los planes y programas de colonización y desarrollo nacional.

6.4.1.4. Se realizaría el servicio del transporte aéreo, entre las principales ciudades del país y las capitales de provincias orientales. (ANEXO 6)

6.4.1.5. Se alcanzaría la integración del país en corto tiempo, hacia regiones productivas en la agricultura, petróleo, ganadería, madera y minería, haciendo posible para empresas del estado, empresas privadas, comerciantes, agricultores y campesinos, un verdadero asentamiento en sus respectivos centros productivos.

6.4.1.6. La flota de transporte aéreo será el único medio eficaz para la realización oportuna y a menor costo de trabajos de exploración y explotación petrolera y minera en las zonas de importantes perspectivas económicas del país.

6.4.2. Recomendaciones

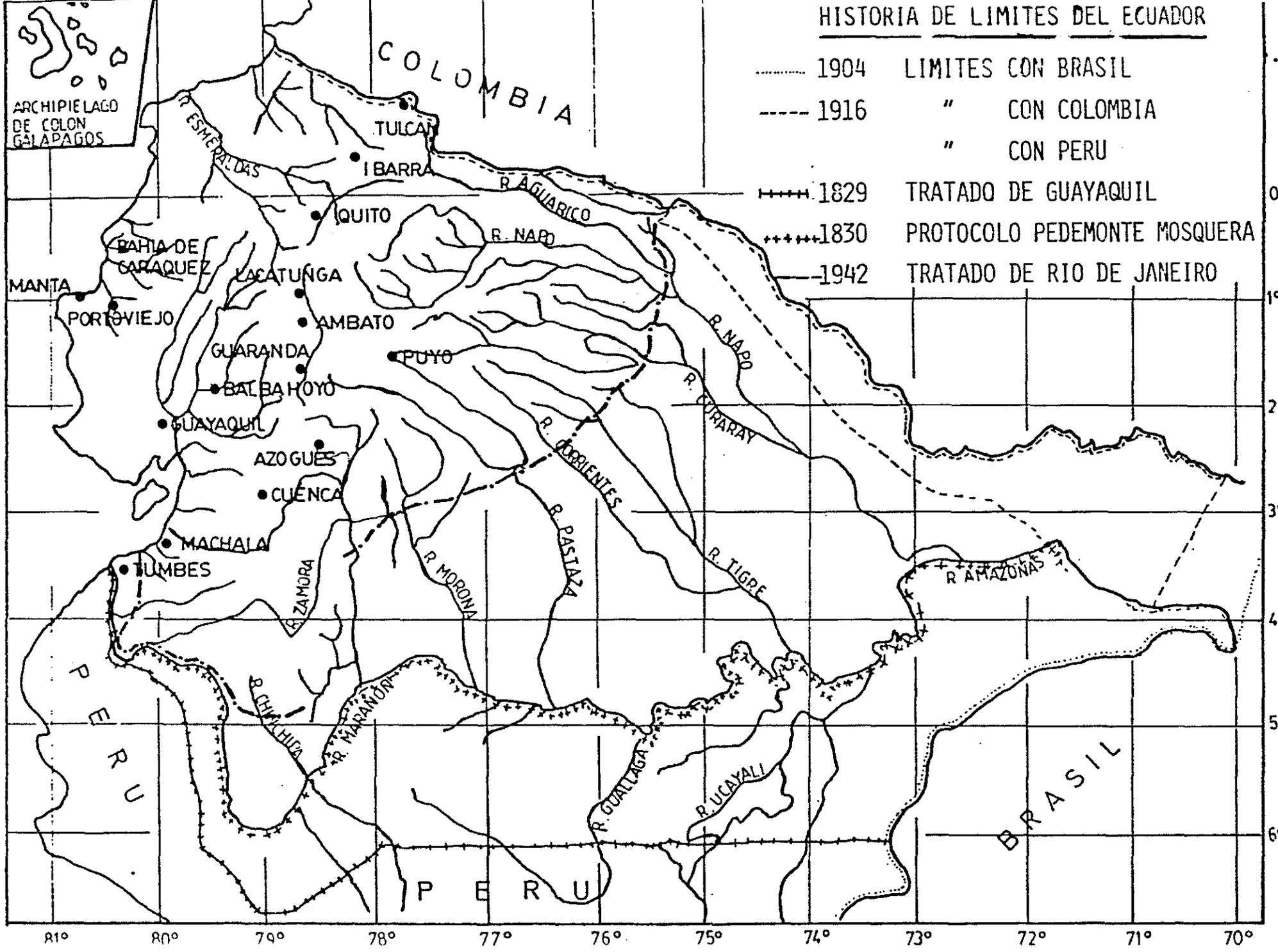
6.4.2.1. Para implementar la flota requerida por la Compañía TAME para el desarrollo del Plan Amazónico, se sugiere la adquisición de seis aeronaves, tres con capacidad aproximada para 20 pasajeros tipo Stoll, tres aviones con capacidad aproximada de 40 pasajeros tipo Turbo Prop presurizadas, para reemplazar al actual equipo Avro.

6.4.2.2. La Dirección de Aviación Civil como apoyo al Plan de Desarrollo Amazónico podría implementar un programa de mejoramiento de la infraestructura aeronáutica del país.

6.4.2.3. Que el Gobierno Nacional, conceda un préstamo a largo plazo en moneda nacional con el propósito de proceder a la compra de las aeronaves requeridas. El préstamo podría ser por intermedio del BEDE.

6.4.2.4. Otra alternativa de financiamiento, sería que el Gobierno Nacional establezca una partida presupuestaria especial que cubra los costos a efectos de que la FAE a través de TAME, adquiera el equipo de vuelo apropiado para la prestación de los servicios aéreos hacia la Región Amazónica, y de esta a los principales centros económicos del país.

HISTORIA DE LIMITES DEL ECUADOR

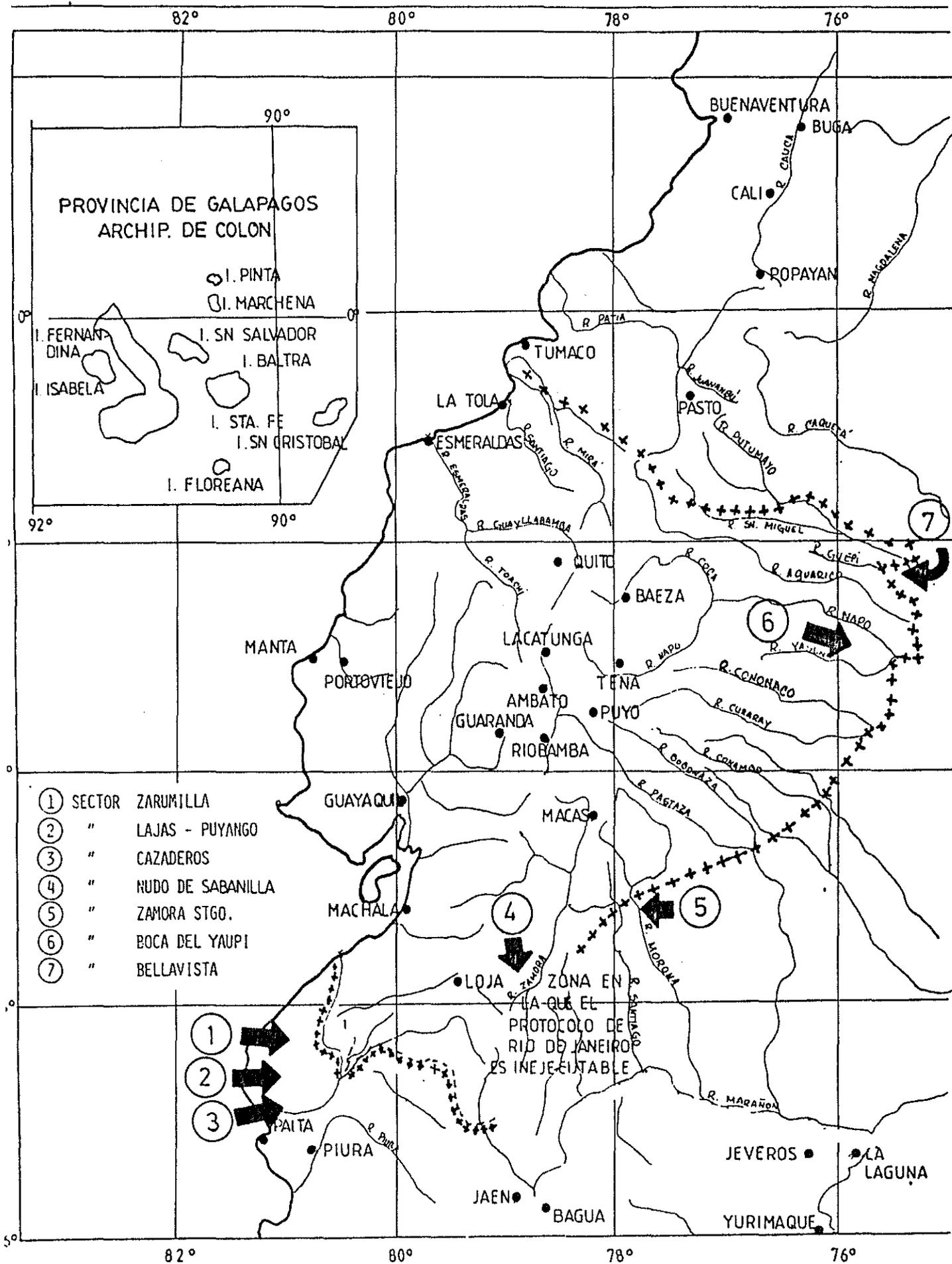


- 1904 LIMITES CON BRASIL
- 1916 " CON COLOMBIA
- " CON PERU
- +++++ 1829 TRATADO DE GUAYAQUIL
- +++++ 1830 PROTOCOLO PEDEMONTE MOSQUERA
- 1942 TRATADO DE RIO DE JANEIRO

ANEXO A

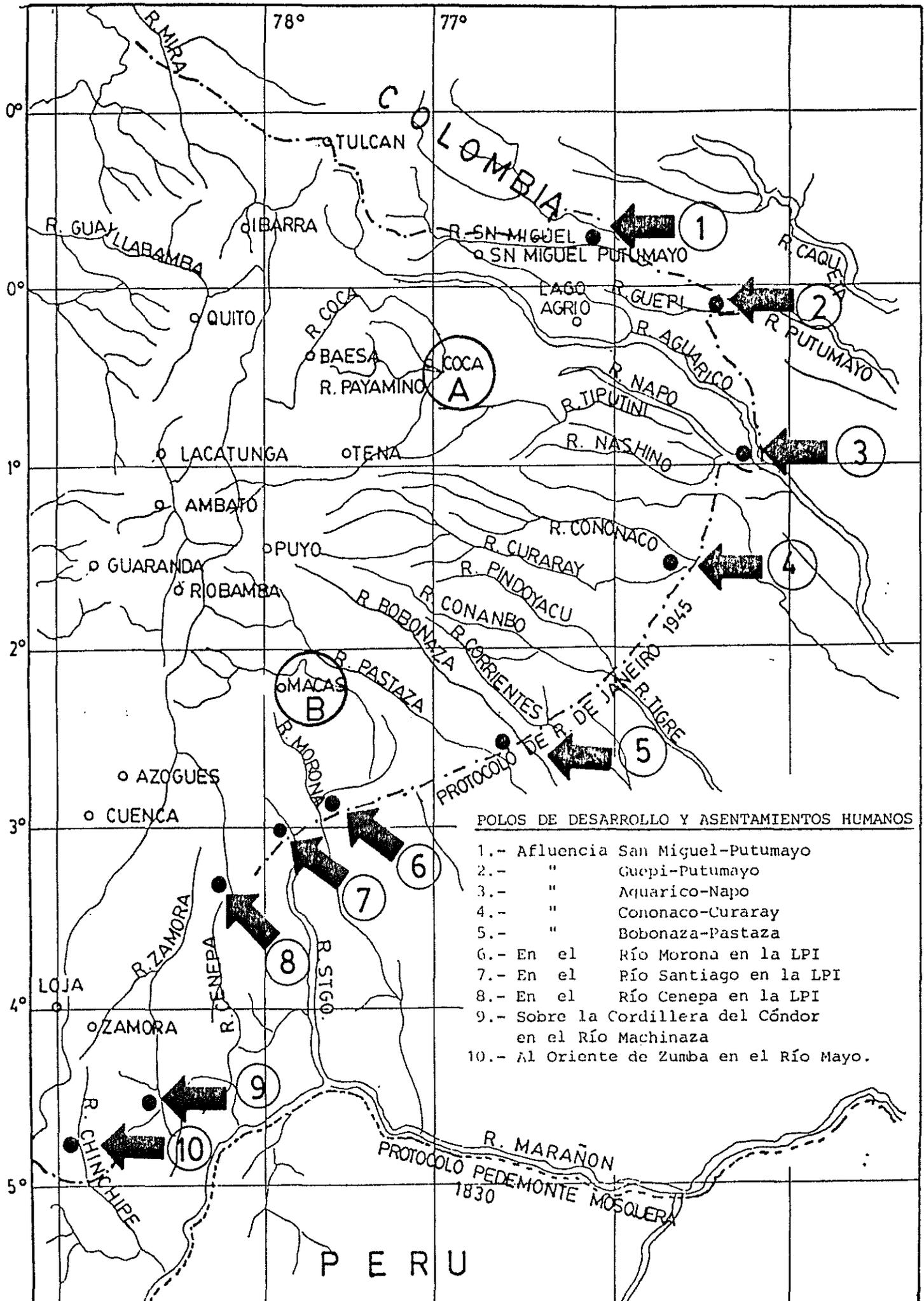
TERRITORIO DEL ECUADOR SEGUN EL PROTOCOLO DE RIO DE JANEIRO DE 1942 Y LOS PUNTOS DE TENSION EN EL LPI

- 103 -
ANEXO B



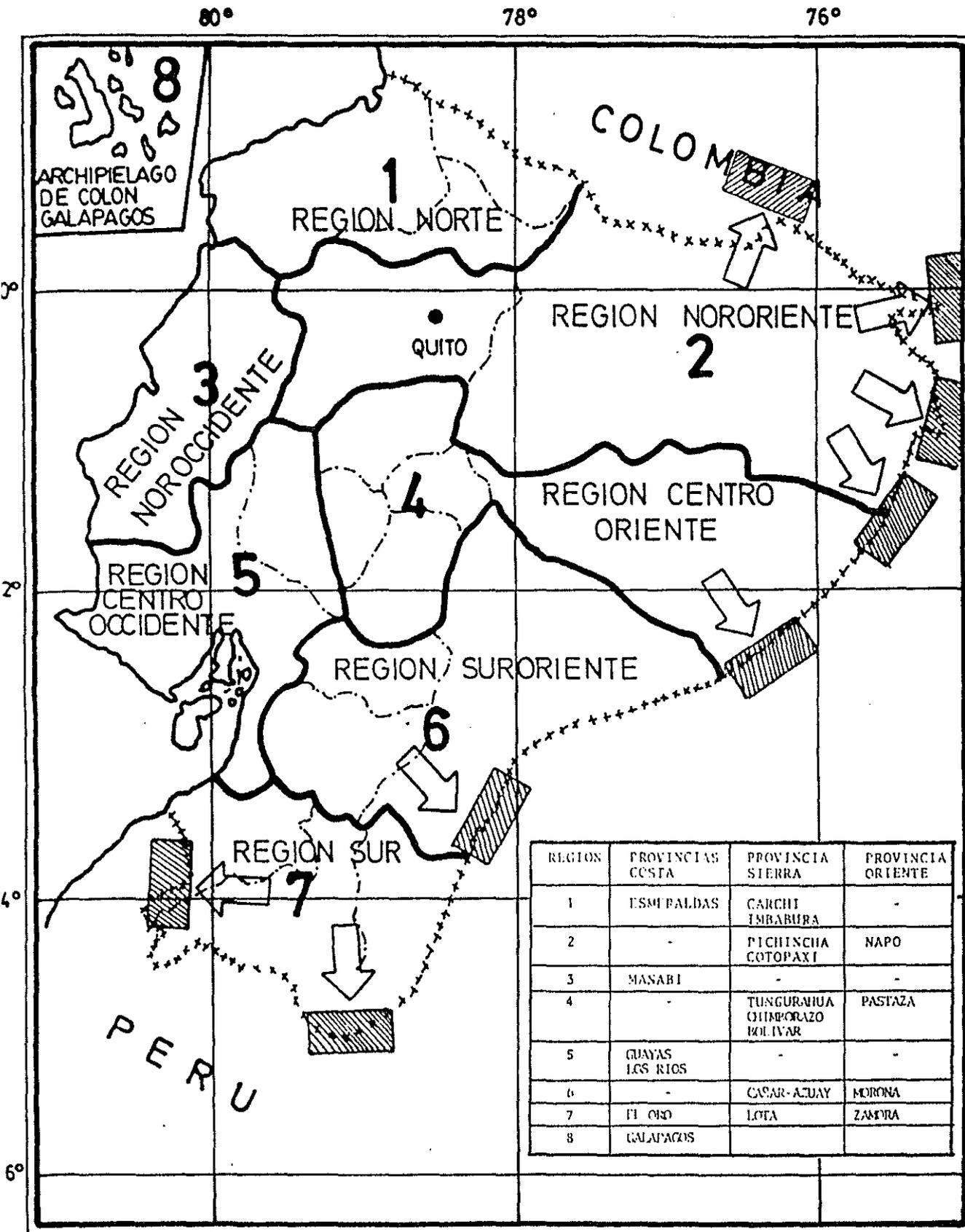
- ① SECTOR ZARUMILLA
- ② " LAJAS - PUYANGO
- ③ " CAZADEROS
- ④ " NUDO DE SABANILLA
- ⑤ " ZAMORA STGO.
- ⑥ " BOCA DEL YAUPI
- ⑦ " BELLAVISTA

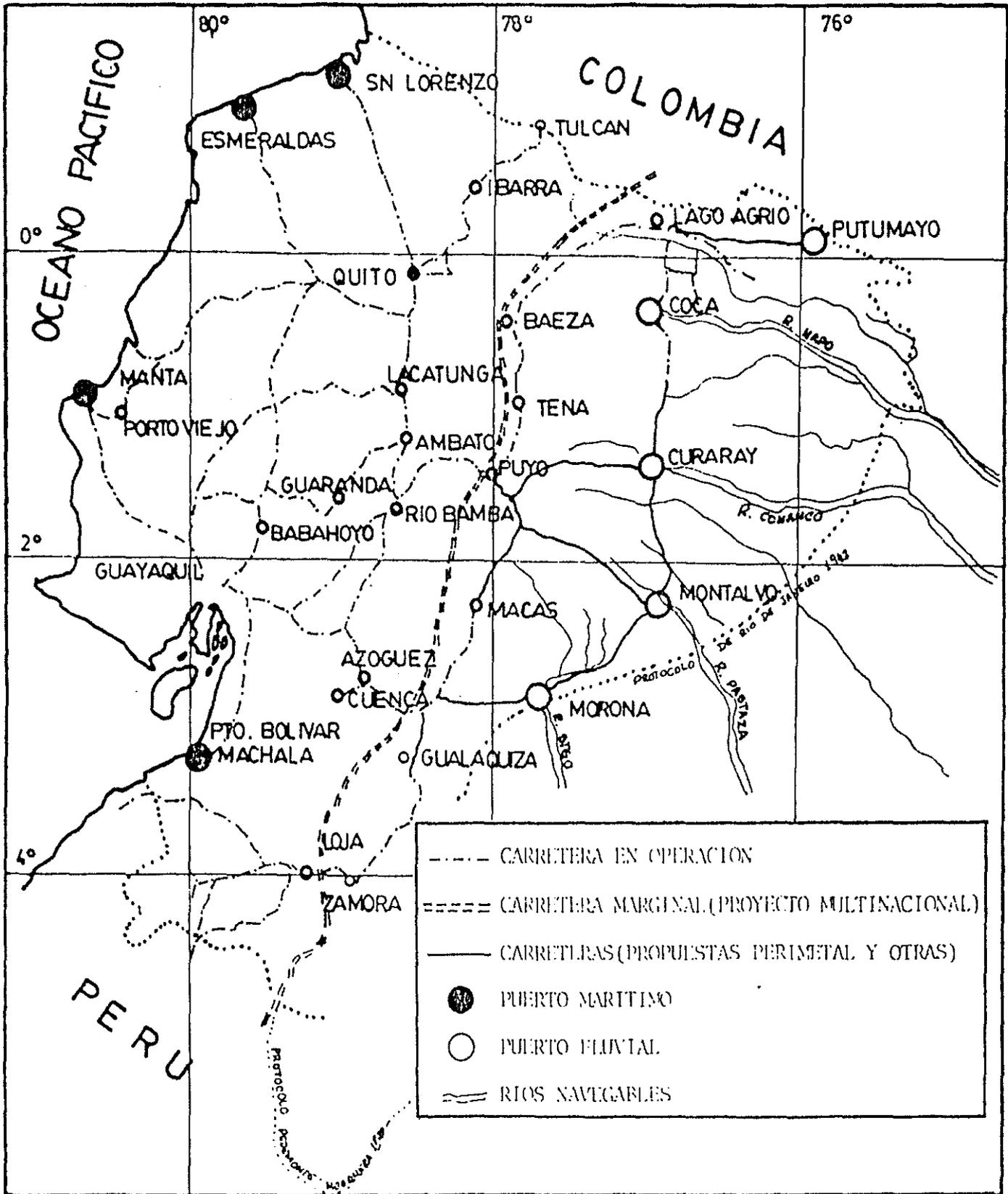
ZONA EN LA QUE EL PROTOCOLO DE RIO DE JANEIRO ES INEJECUTABLE



POLOS DE DESARROLLO Y ASENTAMIENTOS HUMANOS

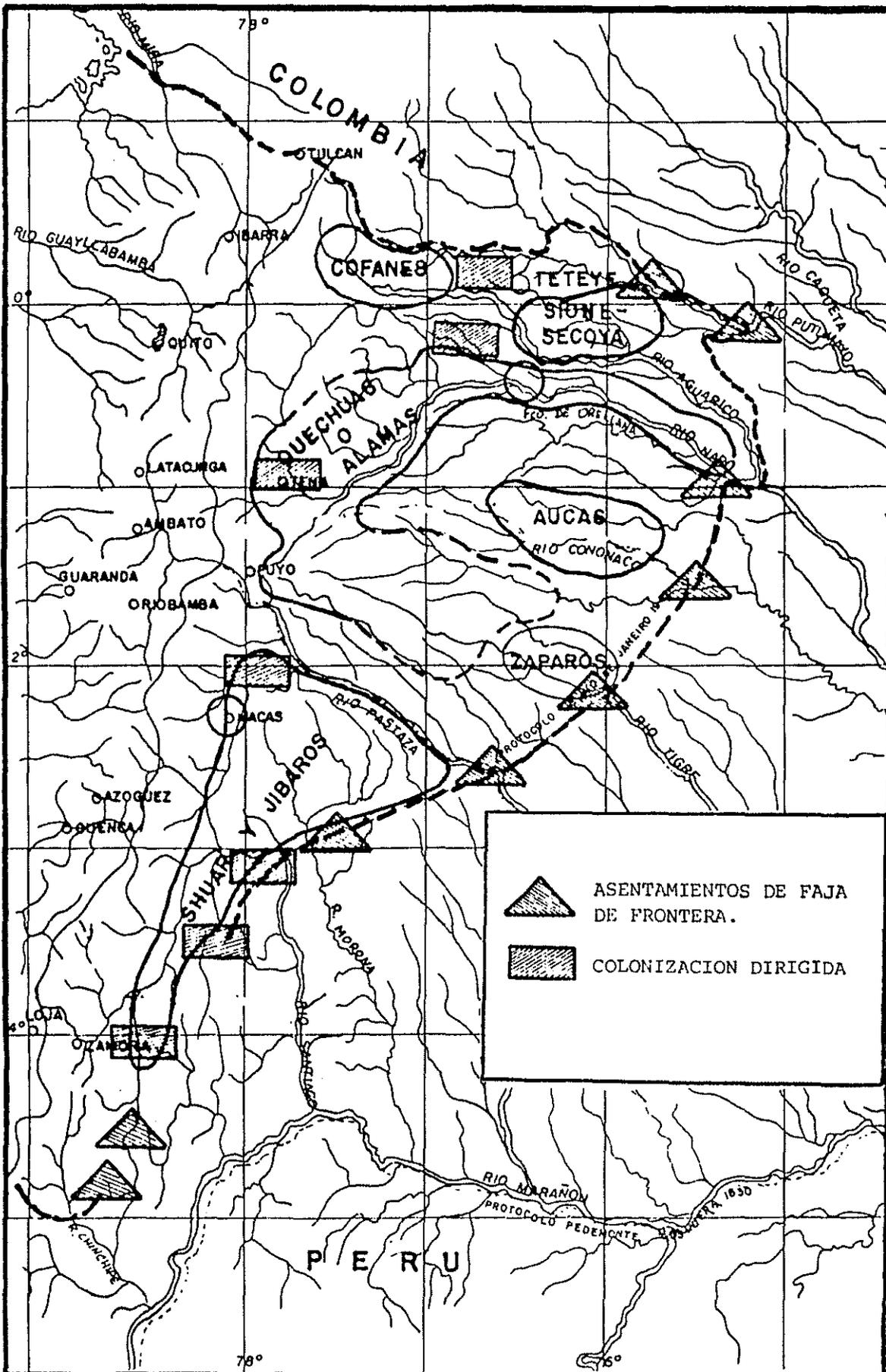
- 1.- Afluencia San Miguel-Putumayo
- 2.- " Guapi-Putumayo
- 3.- " Aquarico-Napo
- 4.- " Cononaco-Curaray
- 5.- " Bobonaza-Pastaza
- 6.- En el Río Morona en la LPI
- 7.- En el Río Santiago en la LPI
- 8.- En el Río Cenepa en la LPI
- 9.- Sobre la Cordillera del Cóndor en el Río Machinaza
- 10.- Al Oriente de Zumba en el Río Mayo.





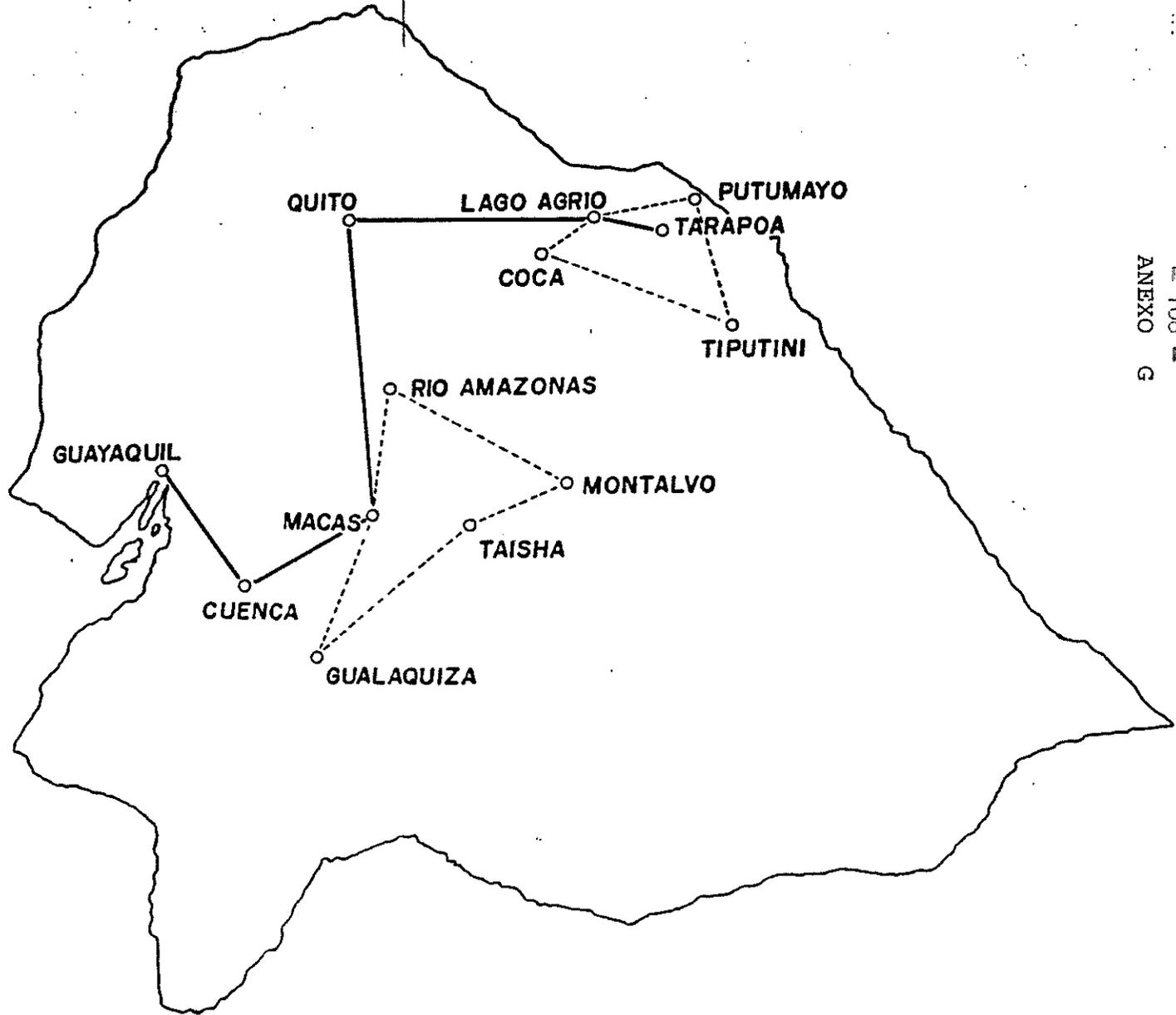
PROYECTO DE COLONIZACION DE LA R. AMAZONICA

- 107 -
ANEXO F





Plan Amazónico



BIBLIOGRAFIA

1.- DOCUMENTOS LEGALES :

- Constitución de la Republica.
- Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.
- Ley de Aviación Civil, Registro Oficial No 509 de 11 de Marzo de 1.974.
- Doctrina Básica de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1.989
- Decreto No 1020 de 20 de Mayo de 1.962. (Creación de la Compañía TAME).
- Estadísticas de Tráfico Aéreo, publicadas por la Dirección de Aviación Civil.
- Plan de Desarrollo Amazónico, de la Compañía TAME.
- Estadísticas de Programas de Desarrollo, Fuerza Aérea Ecuatoriana.

2.- LIBROS :

- Derecho Territorial Ecuatoriano, Julio Tobar Donoso, 3ra. Edición - 1.982.
- Del Amazonas en 1.830 al Cóndor en 1.981, Fransisco Sampedro V. -1.983.
- Geografía del Ecuador, Fransisco Terán, Onceava Edición - 1.984.

3.- PUBLICACIONES :

- El Territorio del Ecuador en el Siglo XX, Rafael García Velasco. - 1.981.
- El Ecuador y el Problema de límites con el Perú, Departamento de Educación y Cultura del Municipio de Quito.
- Ecuador y sus Derechos Amazónicos, José María Velasco Ibarra. - 1.961.

- La Colonización en la Región Amazónica, Oliverio Vásquez. Gral. - 1.977.
- Encuesta de superficie y producción por muestreo de áreas, Instituto Nacional de Estadística y Censo. 1.988.
- Inventario de la red vial nacional, Ministerio de Obras Públicas. - 1.987.

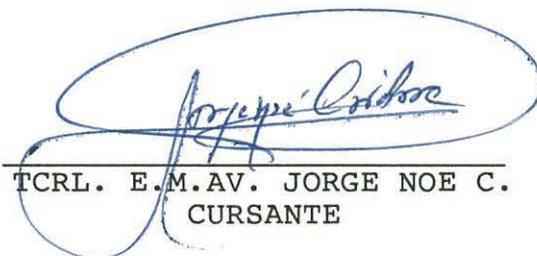
4.- REVISTAS :

- De las Fuerzas Armadas, No 20. - 1.951.

AUTORIZACION DE PUBLICACION

Autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales la publicación de este Trabajo, de su Bibliografía y Anexos, como artículo de la Revista o como artículo para Lectura Seleccionada.

Quito, 2 de julio de 1990



TCRL. E.M.AV. JORGE NOE C.
CURSANTE