

# **CAPITULO 1**

## **1. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO MARISCAL LA MAR DE CUENCA**

### **1.1. RESEÑA HISTORICA**

El primer campo de aviación en la ciudad de Cuenca estaba situado cerca de la población de Ricaurte, existía una explanada llamada el Tablón de Machángara, antigua propiedad de la Sra. Hortensia Mata de Ordóñez, que fuera adquirida por el Ejército Ecuatoriano. Este terreno era plano y sirvió por algún tiempo para el aterrizaje de aviones, por lo cual se lo llamó “Campo de Aviación” habiendo sido bautizado con el nombre de nuestro coterráneo “Mariscal La Mar”.

Preocupados los EE.UU en 1940 por el avance de los alemanes no sólo en la industria, el comercio, sino hasta en la aviación comercial, se interesaron en afianzar su presencia en el país. Así, la compañía de aviación Pan American (Grace) Airways “PANAGRA” que había estado volando desde Guayaquil a San Cristóbal en Panamá desde 1929 en la costa con un hidroavión Sikorski S-38, en 1940 consiguió un contrato para mantenimiento de los aeropuertos del Ecuador, decidiendo ampliar sus servicios a Cuenca. No obstante, para ello era necesario contar con un

aeropuerto más firme y seguro. Para hacerlo, comisionaron a un empleado suyo en Guayaquil, el cuencano Fausto Moscoso que en compañía de su cuñado Miguel Malo se encargarían de buscar un lugar apropiado para el nuevo aeropuerto.

Una vez localizado el sitio, viajó hasta nuestra ciudad el Sr. Douglas Campwell, Vicepresidente de la compañía PANAGRA en Lima, quien dio su aprobación, encomendando nuevamente a los Sres. Moscoso y Malo para que intervinieran en la adquisición de los terrenos que conforman el actual aeropuerto.

Así lo hicieron, y con dinero en la mano, lograron comprar una serie de pequeñas propiedades del sector, pagando un precio justo, no solamente por los terrenos sino por las casitas existentes, y hasta por las “matas de ají que se cotizaron a 3 reales cada una”.

Una vez adquiridos los terrenos, con ayuda del Municipio Cuencano se logró nivelar y afirmar la pista con lastre, pudiendo aterrizar los aviones Douglas DC3 durante muchos años. La compañía Panagra, como se autotitulaba, permaneció en Cuenca hasta fines de los años 60, retirándose luego no sólo de nuestra ciudad, sino de todo el Ecuador.

Una vez conformada la pista, se construyó la que fue llamada la “Casa del Aeropuerto” pues no se la consideraba como un “terminal aéreo”, palabra que no se ajustaba a la realidad. En esta casa se reunían familiares y amigos que, en ese tiempo, forzosamente, acompañaban a despedir a los viajeros.

El aeropuerto de Cuenca tenía todo el equipo técnico exigido para su funcionamiento, pues contaba desde un radio transmisor que informaba el tiempo atmosférico a los pilotos de sus naves, hasta mecheros de kerosene para un eventual aterrizaje nocturno.

A esta casa se llegaba por un camino que partía de la Avenida Quito hoy la Av. Gil Ramírez D, pues no existía la Avenida España. A medio camino de la hoy denominada Avenida Elia Liut, se construyó una caseta donde se guardaba combustible extra para los aviones, en caso de necesidad. Esta caseta estaba ubicada en un sitio junto al que actualmente ocupa la Mecánica de la Policía.

Quedando terminada la obra se procedió a la inauguración del nuevo aeropuerto, el 23 de Abril de 1941 con el mismo nombre de “Mariscal La Mar”, inauguración llevada a cabo en ese entonces por el presidente de la República, doctor Carlos Arroyo del Río.

En el año de 1991 la Fuerza Aérea Ecuatoriana resolvió obsequiar a la ciudad de Cuenca un busto del Capitán Elia Liut, el mismo que fue ubicado en el empalme de la Circunvalación y a la Avenida Loja cerca de la entrada a Baños, a corta distancia de donde aterrizó el primer avión en los Andes ecuatorianos.

### **1.1.1 AEROLINEAS QUE SIRVIERON Y SIRVEN A CUENCA**

- La **SEDTA (Sociedad Ecuatoriana de Transporte Aéreo)**, pionera en la aviación comercial ecuatoriana con el trimotor Junkers Ju-52, sirvió a Cuenca en 1938 hasta el 7 de julio de 1941.
- La Compañía **PANAGRA (Pan American Grace Airways)**, anunció en la prensa local sus servicios el 9 Septiembre de 1941. Voló a la ciudad de Cuenca en un DC-3 y luego con DC-4 hasta fines de 1960.

- La Compañía **ANDESA (Aerovías Nacionales del Ecuador S.A.)** prestó sus servicios en el año 1946 con un C-47, habiéndose retirado después del accidente en Cuenca.
- La Compañía **AREA (Aerovías Ecuatorianas C.A.)** hacía vuelos diarios a la ciudad Cuenca a fines de la década de los 50 y de los 60 en aviones DC-3 hasta 1967.
- La Compañía de aviación **TAO (Transportes Aéreos Orientales)** sirvió por varios años entre el Oriente y Cuenca en la década de los 60 con un DC3. Tenía su base en el aeropuerto de Shell-Mera cerca del Puyo en la Provincia de Napo Pastaza.
- **ARTESA (Aero Taxis Ecuatorianos S.A.)** del Capitán Cristóbal Drexel atendió con sus avionetas Cessna la zona del Sur Oriente desde 1956 hasta 1968. Luego hacía vuelos “chárter”.
- **SAN (Servicios Aéreos Nacionales)** fundada por 1964 sirvió a la ciudad en 1966 con aviones Douglas DC-3 y C-47. Luego adquirió un DC-3 a Aeroamazonas. Posteriormente adquirió dos Vickers Viscount 828 y dos 764 luego y un Boeing 727-100 y cuatro Caravelle 6-R. Hacia 1982 trasladó su sede a Guayaquil y se fusionó con SAETA dedicándose especialmente a vuelos internacionales.
- **AERO AMAZONAS** fundada en 1966 voló en nuestra ciudad de Cuenca desde esa fecha con un DC-3. Luego de perder un avión se asoció temporalmente con SAN vendiendo luego a esta compañía un segundo avión y se retiró del servicio.
- **SAETA (Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos)** fundada en 1967. Desde esta fecha sirvió a Cuenca. Efectuaba vuelos directos entre Quito y Cuenca en los años 70 con Aviones Vickers Viscount.

Se fusionó con SAETA en 1981 y se dedicó especialmente a vuelos internacionales.

- **TAME (Trasportes Aéreos Militares Ecuatorianos)** fundada el 17 de Diciembre de 1962, con un avión C-47; en Septiembre de 1964 y Marzo de 1965 llegaron dos cuadrimotores Douglas DC-6B. En 1975 se adquirió los Lockheed L-188. Electra. En 1994 TAME adquirió un Boeing 727-100 y en el 2006 un Airbus 320 de 162 asientos. Actualmente posee un Embraer 170 de última generación de 76 pasajeros. Voló a Cuenca desde 1964.
- **AUSTRO AEREO** comenzó a volar 14 de Noviembre 1997, Cuenca – Guayaquil - Cuenca y Cuenca – Macas - Cuenca en avión Fairchild FH-227B. Luego adquirió dos aviones Embraer EMB 120 Jet Props de 30 pasajeros para rutas Cuenca – Quito -Cuenca y Cuenca – Machala - Cuenca. Suspendió los vuelos en Diciembre del 2001.
- **ATESA (Aerotaxis Ecuatorianos)** (Segunda época) Sirvió a Cuenca desde el 2005 hasta el 24 de Marzo del 2006, fecha en que luego del accidente retiró su servicio. Volaba una avioneta Cessna 208-B de 14 pasajeros.
- **ICARO** Fundada en 1970 como Aéreo Club posteriormente se convirtió en escuela de Aviación y luego en línea aérea. Adquirió un avión DASH-8 para 44 pasajeros y luego un Boeing 737-200 con capacidad de 88 pasajeros para la ruta Cuenca – Quito - Cuenca y 120 pasajeros para la Guayaquil – Cuenca -Guayaquil. También opera con un Fokker F-28 con el que vuela a la ciudad de Loja; sirvió a la ciudad de Cuenca con dos vuelos a Quito – Cuenca - Quito desde el 2001 hasta el 2008.

- **AEROGAL** Rutas Quito – Cuenca – Quito y Guayaquil – Cuenca - Guayaquil con aviones Boeing 727-200 Advance con capacidad de 150 pasajeros. Realiza 33 vuelos semanales de Cuenca – Guayaquil - Quito y Galápagos. Atiende a Cuenca desde el año 2004.
- **AEROPAÍS** Fundada con capitales de Cuenca y Loja para el servicio del austro. Comienzan sus servicios en el 2006. Trabaja con los vuelos de la compañía ICARO como operador técnico.

### **1.1.2 OTROS USUARIOS DEL AEROPUERTO**

Otras entidades que han utilizado y utilizan los servicios aeroportuarios son:

- El **Aéreo Club de Cuenca**, fundado hacia el año de 1966. Algunos miembros aprendieron a volar. Sin embargo, el 29 de Enero de 1976 ocurrió un accidente, afortunadamente sin consecuencias fatales, en el cual se encontraba el instructor Cap. Mario Viteri y el alumno Rolando Ochoa Samaniego. Una falla del motor cuando realizaban decolajes y aterrizajes hizo que tomara el mando el instructor clavándose el ultraligero en la pista cuando perdió la velocidad de sustentaje. Este accidente hizo que terminaran las actividades de este club.
- El **Club Social y Deportivo Aerodelismo del Azuay** se organizó en 1981. Sus primeros vuelos los realizó en las “orejas” de la pista del Aeropuerto “Mariscal La Mar” hasta 1983 año en que por las nuevas frecuencias aéreas a Cuenca, el Club tuvo que buscar su propia pista.

- En 1995 nace una nueva entidad el **Cuenca Aero Club**. Es un club que patrocina y promueve el vuelo en aviones pequeños denominados “ultraligeros”. Como son aviones livianos, no causan muchos estragos cuando se accidentan. Uno de ellos cayó en la intersección de las calles Juan Jaramillo y Tomás Ordóñez el 31 de Marzo del 2002 sin consecuencias que lamentar.

### **1.1.3 MEJORAS EN EL AEROPUERTO**

- Construcción del aeropuerto en 1940. Pista de lastre afirmado.
- Construcción de la Casa del Aeropuerto e inauguración 25 de Abril 1941.
- Inicio de la ampliación del aeropuerto, 18 Mayo 1951.
- Primera ampliación de la pista 25 julio 1952.
- Ampliación del terminal aéreo debido al incremento de pasajeros y construcción de la Torre de Control de dos pisos, en este mismo año 1953.
- Segunda ampliación de la pista: se resuelve 15 de Octubre 1971.
- Asfaltado de la pista Agosto 1982.
- Construcción de la Torre de Control actual en terrenos que eran viveros del CREA en 1983.
- Cerramiento e instalación de ayudas para la navegación de vuelo en 1982.
- Colocación de equipo electrónico de ayuda para aterrizajes 4 Abril 2002.

## **1.2. UBICACIÓN GEOGRÁFICA**

La ciudad de Cuenca se encuentra ubicada en la Región Centro Sur del Ecuador, en la cordillera de los Andes, situada entre 2.350 y 2.550 metros sobre el nivel del mar. Es la tercera ciudad en importancia del Ecuador;

cuenta con 417.632 habitantes, de los cuales, 331.028 se localizan en el área urbana. Desde el siglo XIX se le conoce como “Atenas del Ecuador”, debido a la gran cantidad de personajes de la ciudad ligados a las ciencias humanas, artes y letras. Desde el 1 de diciembre de 2002, fue declarada como ciudad “Patrimonio Cultural de la Humanidad”.

La ciudad de Cuenca y la provincia del Azuay, se caracteriza por ser una ciudad con grandes atractivos al turismo nacional y extranjero, sobre todo por sus artesanías que son conocidas a nivel nacional e internacional, como la orfebrería, los tejidos, la cerámica, los sombreros de paja toquilla entre otros.

El aeropuerto de la ciudad de Cuenca, está ubicado en la parroquia urbana “El Vecino” del cantón Cuenca. Las dimensiones de la pista son de 36.00m de ancho, por 1.900m de largo. Esto es un área total de 68.400m<sup>2</sup>. La zona del aeropuerto se caracteriza por el comercio, aledaña al Terminal Terrestre, a poca distancia del Parque Industrial de Cuenca, rodeado de una densa zona residencial de la ciudad; se puede decir que el Aeropuerto “Mariscal La Mar”, se encuentra enclavado en una zona central, comercial, industrial y residencial de Cuenca.

En vista de que el actual aeropuerto se halla prácticamente en la ciudad, y tiene una limitación en su longitud, se ha realizado diferentes evaluaciones de los diferentes sitios en los cuales se podría emplazar el nuevo aeropuerto. He aquí alguno de los datos proporcionados.

- **La llanura de Tarqui:** tiene un pendiente pronunciada que requiere realizar una excavación de 20 mts., en el extremo. Además, es terreno ganadero y en el eje de la pista queda el cerro Francés Urco.



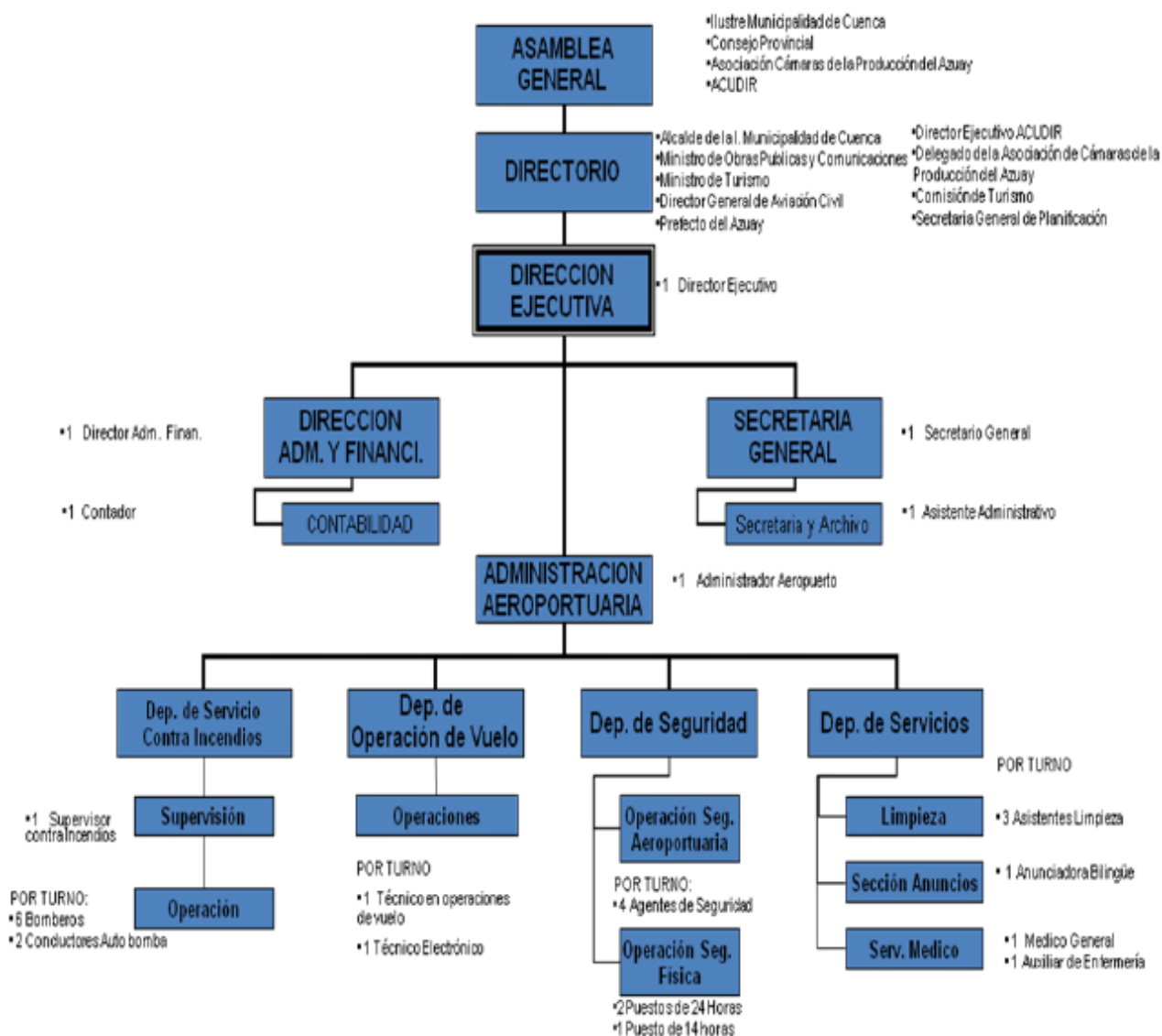
- **Zona de Baguanchi:** no tiene la suficiente extensión para un emplazamiento de la pista.
- **Planicie del Pachamama de Llaao:** zona muy ventosa por lo tanto peligrosa para la aeronavegación.
- **Sitio El Plateado al pie del Cerro Guaguaizhumi:** tiene una fuerte pendiente lateral.
- **Sitio de Huajibamba en la zona de Ricaurte:** fue el más recomendado; se hizo incluso una maqueta. No se construyó probablemente por falta de presupuesto. En la actualidad sería un proyecto muy caro debido a la expropiación de las construcciones levantadas en esta zona.

### 1.3. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

El modelo organizacional de la Corporación Aeroportuaria de Cuenca se encuentra definido por los siguientes departamentos:

#### CORPORACION AEROPORTUARIA DE CUENCA

#### Organigrama Estructural (propuesta)



## **1.4. SITUACIÓN ACTUAL**

El 1 de Noviembre del 2005 mediante decreto ejecutivo No. 786, publicado en el Registro oficial No. 145 del 15 de Noviembre del 2005, el Sr. Presidente Constitucional de la República autoriza a la Muy Ilustre Municipalidad de Cuenca para que pueda realizar la transformación, construcción, mejoramiento, administración y mantenimiento del Aeropuerto Mariscal La Mar de la ciudad de Cuenca.

Mediante acuerdo Ministerial No. 0124 emitido el 10 de Mayo de 2006, la Subsecretaria Regional del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad en el Austro, otorga personería jurídica mediante la aprobación del estatuto de la Corporación Aeroportuaria de Cuenca.

De conformidad con el Art. 5 del Decreto Ejecutivo No. 786, la Corporación Aeroportuaria de Cuenca tendrá a su cargo la transformación, construcción, mejoramiento, administración y mantenimiento del Aeropuerto Mariscal La Mar de la ciudad de Cuenca.

En el art. 7, establece que una vez constituida la Corporación, la Dirección General de Aviación Civil, previa solicitud de la Muy Ilustre Municipalidad de Cuenca transferirá los terrenos, equipos, instalaciones y bienes aeroportuarios al Municipio.

Por lo expuesto, se hace necesario establecer un diagnóstico de las instalaciones y procesos administrativos antes de proceder a la transferencia del Aeropuerto Mariscal La Mar de la ciudad de Cuenca de la Dirección General de Aviación Civil al Ilustre Municipio de Cuenca.

Los miembros de la Corporación Aeroportuaria de Cuenca, la ciudadanía en general, hemos podido en estos días, conocer a plenitud los planes programas y proyectos que se están ejecutando en el aeropuerto, para que en un corto tiempo podamos los pasajeros y visitantes aprovechar de las mejoras y adecuaciones de la terminal aérea. Hoy ya se aprecian los cambios, los cuencanos podemos empezar a sentirnos orgullosos de tener una terminal aeroportuaria digna de la tercera ciudad del Ecuador y Patrimonio Cultural de la Humanidad.

En el transcurso de este tiempo en que la Corporación Aeroportuaria se ha hecho cargo de la administración y mejoramiento de la terminal aérea, hemos visto muchos cambios tanto en el aspecto de seguridad, comodidad, amabilidad y buen trato a sus visitantes, teniendo como resultado el incremento de pasajeros hacia los diferentes destinos del país, y por ende el incremento de las frecuencias de las tres aerolíneas que operan en nuestra ciudad, como son TAME, AEROGAL, ÍCARO y próximamente LAN ECUADOR. El aeropuerto Mariscal La mar de la ciudad de Cuenca opera desde las 06H00 hasta las 20H00, de Lunes a Domingo, los 365 días del año.

Para el aspecto funcional del terminal se está realizando muchos cambios, así podemos ver que como ejemplo el hall general ha sido ampliado de tal manera que las áreas en donde no se utilizaba de ninguna forma, ahora están generando recursos para que la propia CORPAC pueda auto sostenerse económicamente. La sala de pre-embarque ha sido ampliada para dar una cabida a por lo menos unos 750 pasajeros de una manera cómoda, implementando también dentro de la misma algunos locales comerciales, cafetería etc., para brindar mayor comodidad y seguridad al pasajero, ya que no tendrá que salir hacia las áreas públicas para realizar compras u otro tipo de gestión.

Se implementó también cuatro salas VIP, para cada una de las aerolíneas, así como también la Corporación tendrá una propia. Para los pasajeros en tránsito que viajen por negocios a nuestra ciudad existen oficinas (Business Center) para que puedan realizar sus funciones inherentes a su negocio mientras espera que su vuelo salga hacia su destino.

Existe también un salón amplio de convenciones para alquiler de los ciudadanos cuencanos y en general ecuatorianos. El patio de comidas tiene una vista panorámica hacia la pista y plataforma de estacionamiento de los aviones, permitiendo que sus familiares, amigos y en general allegados lo vean hasta el momento de la partida o del arribo.

El Diciembre pasado se invirtió en el re-capeo total a la pista de aterrizaje para dar mayor seguridad a los diferentes vuelos que se realizan, ya que se encontraba bastante deteriorada la carpeta asfáltica, puesto que ya cumplió su vida útil para la que fue construida.

Se han dado grandes pasos, y los resultados han demostrado que se puede administrar el aeropuerto combinando personal de experiencia con personal de mucha juventud, pero netamente Cuencano.

El tipo de Gobierno que ejecuta el proyecto corresponde al del Régimen de Gobiernos Autónomos, el I. Municipio de Cuenca, a través de la “Corporación Aeroportuaria de Cuenca”.

Cuenca es un destino turístico, es un eje de desarrollo regional, es el punto de articulación del desarrollo económico y territorial y con su terminal aérea, contribuye para la promoción del sur del país.

El aeropuerto “Mariscal La Mar” es el aeropuerto de los cuencanos.