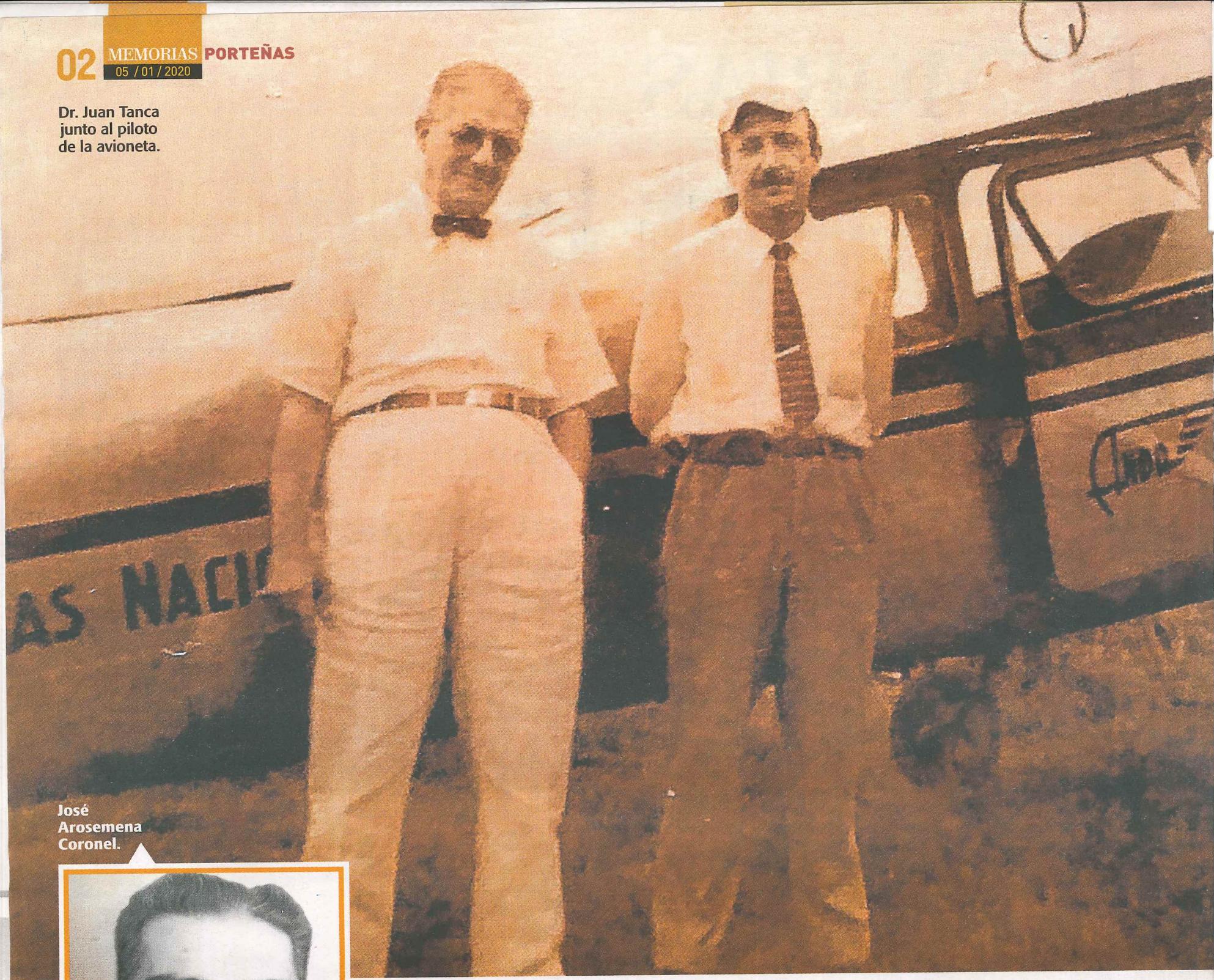
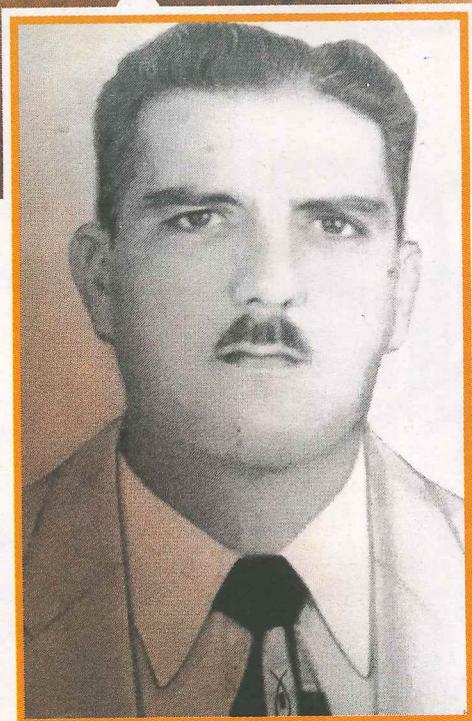


Dr. Juan Tanca  
junto al piloto  
de la avioneta.



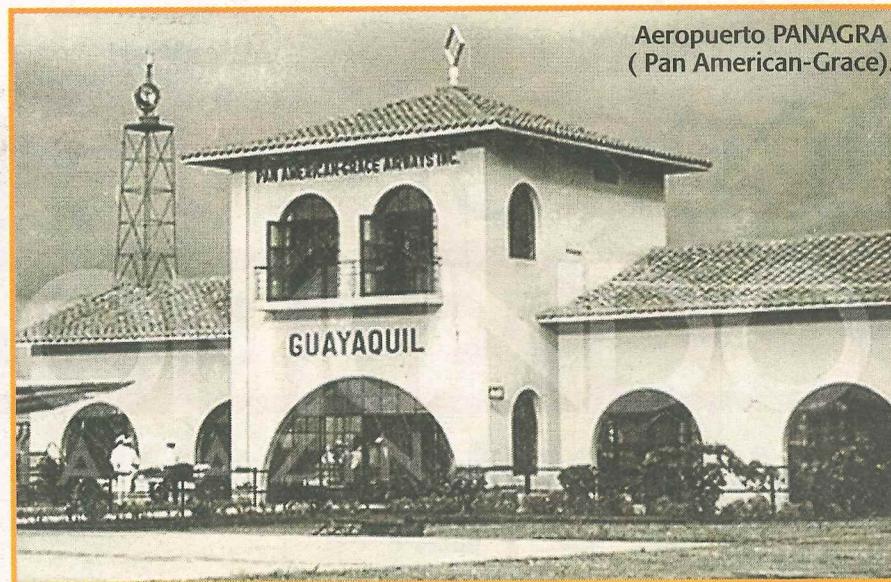
José  
Arosemena  
Coronel.



| NUESTRA HISTORIA | POR: GUILLERMO AROSEMENA A.  
arosemenag@granasa.com.ec

## UNA DE LAS EMPRESAS PIONERAS EN EL **SERVICIO AÉREO**

ANDA OFRECIÓ EL SERVICIO AÉREO A 14 CIUDADES DE LA  
COSTA, DESDE HUAQUILLAS HASTA ESMERALDAS.



Aeropuerto PANAGRA  
(Pan American-Grace).

cuarenta. Era la principal vía de transporte desde la Colonia. Se trataba de naves con gran variedad de tamaños y medios de propulsión. Recuerdo haber visto el enorme tráfico de personas y mercadería que se embarcaban y arribaban en diferentes puntos del Malecón.

Con el advenimiento de la aviación, los guayaquileños tuvieron un nuevo medio de transporte. En el primer tomo de la Guía Histórica de Guayaquil de Julio Estrada están datos históricos de la aviación, además el colega Alberto Sánchez ha escrito un libro sobre el tema. Las avionetas se convirtieron en una nueva forma de llegar a destino en poco tiempo. Entre los pioneros de empresas privadas que ofrecieron ese servicio están Luis y Ernesto Estrada Icaza, fundadores de Ecuavía, originalmente Ecuatoriana de Aviación, y José Arosemena Coronel, con Aerovías Nacionales del Agro C.A. (ANDA); esta incluso llegó a tener un avión con dos hélices. Era más pequeño que el DC2. Tengo en la memoria de pequeño, haber visitado el hangar en el aeropuerto, donde se guardaban las avionetas.

#### LOS RESULTADOS ESPERADOS

ANDA era empresa de capital abierto; su presidente fue Juan X. Marcos, uno de los más importantes empresarios del país en aquellos años. Su primer informe de 35 páginas a los accionistas Arosemena Coronel, cubre el período desde su fundación en diciembre de 1948 hasta el 31 de diciembre de 1949. Hace referencia a que hasta mayo de 1949 la empresa buscó local para la oficina, contrató al personal, se lo preparó y se

capacitó a los pilotos. Comenzó a funcionar con itinerarios fijos en todas las rutas: "...las operaciones en esta forma nos causaron muchas veces desilusiones ya que había muchas ocasiones en que solamente se transportaba un pasajero en las rutas de Manabí, Los Ríos, Esmeraldas, etc., cuyos ingresos no llegaban a cubrir los gastos generales de la compañía. No demoró esta seriedad de nuestra parte, en dar los resultados y nuestro porcentaje de cupo lleno de las avionetas fue incrementándose hasta haber llegado casi al 80 % sobre la capacidad total, aunque nuestras tarifas están un 10 % más altas que otras compañías que mantenían o mantienen sus servicios antes que la nuestra".

El informe refleja que ANDA firmó un acuerdo con Braniff Airways Inc., empresa estadounidense, para ocupar su terminal con todas las comodidades que recibían los pasajeros de esa empresa aérea. En aquellos años el aeropuerto de Guayaquil se lo conocía como Panagra por haber sido financiada la construcción por Pan American y W. R. Grace, empresas estadounidenses, dueñas de Panagra. Quedaba al otro lado de la pista del ahora antiguo aeropuerto. El área de atención al público tenía aproximadamente 300 metros cuadrados. La torre de control no tenía más de 4 o 5 metros de altura y quedaba a la salida para ir a la pista a tomar el avión. Los familiares despedían al pasajero desde esa sección. Una noche cuando por primera vez decolaba un DC4 (cuatromotores), el ruido fue tan fuerte que la onda expansiva destruyó los vidrios de la torre de control y cayeron sobre las personas que despedían a sus familiares.

#### CONVENIOS COMERCIALES

El contrato con Braniff de nueve cláusulas y dos años de duración fue de gran beneficio para ANDA, evitó tener que construir instalaciones para avionetas y pasajeros. En compensación a las concesiones, ANDA debía pagar 2 % de los ingresos brutos, garantizando a Braniff un mínimo de 75 dólares por mes. La cifra puede parecer muy baja, pero hay que tener presente que a esa fecha el PIB de Ecuador era 100 veces menor que el PIB del 2018. Además, tuvo que presentar una póliza de seguro de 5.000 dólares a favor de Braniff para cubrir regalías y daño de sus instalaciones, si los hubiese. Hubo otros contratos que ANDA hizo con empresas, caso de CONACA, que se comprometió a adquirir una avioneta y a cambio ANDA debía disponer de una unidad hasta 25 horas al mes para el uso de CONACA en viajes a Esmeraldas. Por más del tiempo establecido, se debía cancelar el valor de los pasajes a la tarifa vigente. También firmó otros acuerdos con empresas que construyeron pistas de aterrizaje en Quevedo y Babahoyo.

Las avionetas ahorran tiempo al usuario: pasajeros con urgencia de ir a una ciudad, mandar repuestos o piezas y equipos pequeños para arreglar vehículos y maquinaria pequeña. También envió de diarios. Finalmente, por médicos con el fin de atender pacientes que no podían movilizarse. En la foto vemos al eminente Dr. Juan Tanca Marengo usando una de las avionetas de ANDA para atender a su paciente Manuel Cucalón Poveda, propietario de la hacienda Bola de Oro. (F)

**H**asta terminar la primera mitad del siglo XX no había red de carreteras en la costa ecuatoriana, eran caminos de polvo que no llegaban a todos los pueblos; ejemplo, un viaje a Salinas tomaba muchas horas y tenía riesgos. Un familiar falleció en 1942 como consecuencia de un accidente, sobrevivió pocos meses.

En esos años el transporte fue fluvial; el río Guayas era un enjambre de embarcaciones llegando o zarpando de los muelles municipales, alrededor de 14, construidos en la década del