

SERVICIOS AEREOS NACIONALES S. A.
CUENCA-ECUADOR

INFORME DE GERENCIA GENERAL A LOS ACCIONISTAS
DE LA COMPANIA SERVICIOS AEREOS NACIONALES S.A. "SAN"
POR EL AÑO DE 1971.-

Señores Accionistas:

En mi calidad de Gerente General de la Compañía SAN, cumplo con la obligación que consta del Art. 31 de los estatutos de la Empresa, de presentar a vuestra consideración, el informe que hace relación a la marcha de ésta y su estado económico en el período comprendido entre el 1ero. de Enero y el 31 de Diciembre de 1971.

Como antecedente, para someter a vuestra consideración este informe, debo manifestaros, que por voluntad de los señores Accionistas en la reunión de Junta General llevada a cabo en fecha - 29 de Marzo de 1971, fui reelegido para las funciones de Gerente General para el período de 1971, habiendo en virtud de esa designación desempeñado tales labores hasta la presente fecha. Así como el año de 1970, constituyó un cambio fundamental para SAN por las adquisiciones hechas, el de 1971 fue por el inicio de las operaciones con los dos nuevos aviones Vickers Viscount 828, a las ciudades de Guayaquil y Quito; operación esta que tuvo su inicio a la primera ciudad en el mes de Noviembre y a la segunda en los primeros días de Diciembre de 1970.

El año de 1971 que acaba de transcurrir fue de vital importancia para conseguir que esa operación se mantenga y se fortifique, ya que con la nueva fisonomía de la Empresa en razón de su opera

ción con nuevos aviones y a ciudades como la de Quito que, por primera vez veían la imagen de SAN, resultó ser una tarea difícil por supuesto en virtud de la presencia de otras operadoras que en fechas anteriores ya servían a la capital de la República y por esa razón contaban con un número crecido y permanente de usuarios del transporte aéreo.

Para la operación a la ciudad de Quito y de ésta a Cuenca y Guayaquil, tuvimos que sortear muchas dificultades, pues, se trataba como os dije anteriormente de una operación nueva para la Empresa, a una ciudad que precisamente por su calidad de capital del País cuenta con un mayor servicio por parte de las diferentes Compañías, y con un público sumamente exigente, teníamos que esmerarnos para continuar con un buen servicio que se inició en las postrimerías del año de 1970. Vale destacar en este aspecto de introducción de servicio la actitud asumida por la Agencia en Quito, de manera especial por su titular el Sr. Lcdo. Guido Bucheli Cadena.

En lo que hace referencia a la operación a la ciudad de Guayaquil, ésta venía a ser una continuidad de la operación que se inició en el año de 1967, utilizando aviones DC-3, aunque en esta oportunidad y con la presencia del nuevo equipo, así mismo se tuvo que mejorar el servicio tanto en tierra como el de atención a bordo. También merece resaltar el trabajo desplegado por el personal

que presta sus servicios a la Compañía en la ciudad de Guayaquil, pues fueron también ellos quienes contribuyeron a un mayor éxito de las actividades de transporte.

En el mes de Marzo, y con el fin de desarrollar en mejor forma - las ventas, el Directorio nombró como Gerente en esa especialidad al señor Francisco Maldonado, persona que tuvo una relativa actuación en labores de promoción de la Empresa en la ciudad de Guayaquil, anotando que su trabajo especial hace relación a la consecución de vuelos charter al exterior utilizando los aviones Viscount, propendiendo de esa forma en primer lugar a conseguir mayor ocupación a los aviones, y en segundo lugar haciendo conocer fuera del País a la Compañía.

Los detalles que hacen referencia a estos vuelos y a las operaciones en general de la Empresa, constan en un informe especial conjunto de los Departamentos de Tráfico y Operaciones que viene más adelante. Otro hecho que vino a contribuir en alguna escala para la movilidad de los aviones y conseguir un mayor incremento operacional, fue el de enviar uno de los aviones Viscount a la ciudad de Guayaquil, teniendo en consecuencia a la referida ciudad como una sub-base de operaciones ; dicho equipo de vuelo está a cargo del señor Capitán Víctor Hugo Chicaíza, en calidad de Comandante de nave, disponiéndose además de una tripulación completa.

Los dos aviones Viscount repartidos en esta forma, tienen la -

- 4 -

oportunidad para trabajar conjuntamente, aunque de acuerdo a las concesiones de rutas y frecuencias de vuelo, el tiempo de operación de cada uno de ellos es aún reducido, pero como os dije anteriormente la presencia de un avión en la ciudad de Gueyaquil, a más de la particularidad antes anotada, refleja una mayor presencia de la Compañía en dicha ciudad y a la vez se encuentra en disponibilidad para ser utilizado en vuelos especiales o charters, tanto dentro del territorio nacional como al exterior.

Retornando al análisis de la operación a la ciudad de Quito, cabe anotar, que por razones de la tardía adjudicación de rutas, fuimos los últimos en establecer dicho servicio, presentándose por esa razón el problema de que los itinerarios autorizados no corresponden necesariamente a horas de afluencia de pasajeros, como es el caso del horario de retorno de la ciudad de Quito - que es posterior a las horas de salida de otras Compañías y en consecuencia no resulta apropiado, para obtener una buena utilización, indicando eso sí que, pese a esa desventaja estamos aumentando lentamente el movimiento de pasajeros en ese segmento. Por otro lado, también es preciso hacerlos conocer que, debido a la posición de ciertas autoridades de Aviación Civil de ese entonces, no hemos podido realizar la operación directa de Cuenca a Quito y viceversa, significando también esta carencia de ruta

un factor negativo para conseguir una mayor ocupación en la ruta Cuenca-Quito-Cuenca, pues, muchos usuarios del transporte prefieren hacerlo por vía directa y no por Guayaquil.

Analizando los resultados de la operación a las ciudades de Quito y Guayaquil, hay que indicar que ésta demandó un incremento de gastos, de manera especial tuvo que aumentarse el personal de Agencias, dotación a ambas estaciones de equipo de tierra, mejoramiento del servicio a bordo, aprovisionando a los aviones de variados refrigerios, una publicidad moderada en veces con un carácter institucional de difusión de itinerarios y de servicios y en otras robusteciendo las operaciones. Es menester aclarar que para la publicidad nos acogimos a una modalidad especial, en cuanto se refiere al pago, ya que en un 90% aproximadamente hemos procedido a efectuar publicidad en canje con pasajes aéreos, razón por la cual aparecen en los listados diarios de pasajeros algunos pasajes con la sigla NR, anotando que éstos no tienen un carácter de cortesía sino que están supliendo un pago directo, consiguiendo con esta modalidad en primer lugar evitar un desembolso en efectivo, y en segundo lugar conseguir mayor ocupación a los aviones. La publicidad se ha efectuado por los diferentes medios de comunicación colectiva y ha sido difundida en las tres principales ciudades del País, incluyendo además al Oriente.

En lo que se refiere a las relaciones con los diferentes organismos

de Aviación Civil, hemos continuado con nuestra política de sujeción a las Leyes y regulaciones que rigen la actividad aérea, con un cumplimiento exacto de las obligaciones económicas que por concepto de impuestos y tasas debemos pagarlas; por otro lado, se ha venido insistiendo en primer lugar y de acuerdo a la ley se nos restituyan las rutas y concesiones de operación que originalmente nos fueron dadas, como es el caso al reducirnos el número de frecuencias de vuelo en la ruta Cuenca-Quito, vía directa y la restitución de la palabra Quito a la concesión o permiso de operación, pues al incluir ese nombre quedamos facultados como en época anterior a iniciar operaciones de transporte de pasajeros y carga desde la capital al Oriente, o a cualquier otro punto dentro del territorio nacional.

Por otro lado, y considerando la pequeña operación que ahora tienen los aviones Viscount, se procedió nuevamente en el mes de Mayo, a solicitar al Consejo Nacional de Aviación Civil, la correspondiente autorización para poder operar en la ruta Guayaquil-Quito-Guayaquil con dos frecuencias adicionales más de Lunes a Sábado y una en el día Domingo; pedido este que al momento no tiene pronunciamiento alguno de la autoridad, anotándose que se lo formuló en base de un minucioso estudio sobre la ruta, un examen a conciencia de nuestras capacidades para poder brindar ese servicio, y con un espíritu de conseguir una mayor operación a los

dos aviones.

Al igual que formulamos este pedido, también elevamos una solicitud a la Dirección General de Aviación Civil, tendiente a obtener la correspondiente autorización para operar al territorio insular de Galápagos, con dos frecuencias de vuelo por semana, indicando que este pedido también se formuló por las mismas razones de incremento operacional, y considerando la afluencia turística a las Islas, ya que inclusive se llegó a demostrar a Aviación Civil que los pasajeros que podía transportar SAN, eran de su propia generación, pero agregando para vuestro conocimiento que esta concesión demandará la Asociación de SAN con otras Empresas especializadas en turismo.

Tampoco este último pedido ha merecido aún ninguna atención por parte de las autoridades, indicando que, tanto el uno como el otro han sido continuamente recordados por parte de la Compañía y reforzados con pedimentos de autoridades de la ciudad, personas relacionadas con el Régimen anterior, y otro tipo de gestiones, lamentando que hasta el momento no tengamos Resolución alguna sobre nuestros pedidos, pese a que, como os dije anteriormente, a las continuas gestiones que se hicieron.

Así mismo, no ha sido atendida la apelación que conforme a la Ley formulamos ante el Sr. Ministro de Defensa, solicitando nos sea restituida la palabra Quito, que constaba de la adjudicación ori-

- 8 -

ginal y la autorización para operar en la ruta Cuenca-Quito-Cuenca; de igual forma esta apelación ha sido continuamente objeto de gestiones, esperándose que al momento actual, con la presencia de nuevas autoridades en los Organismos de Aviación Civil, las resoluciones que se emitan por nuestras solicitudes de aumento de rutas y frecuencias de vuelo, como la de la apelación interpuesta tengan un carácter positivo.

En lo que respecta a las operaciones al Oriente, éstas se han venido haciendo con toda regularidad y a los puntos que tenemos la correspondiente autorización, exceptuándose la población de Gualaquiza, que tuvo que suspenderse en el mes de Marzo, debido a la terminación del contrato de transporte aéreo que teníamos suscrito con la Comandancia General del Ejército, para atender a la Compañía de Selva Nro. 31

Esta terminación del contrato como os dije anteriormente, trajo como consecuencia la suspensión de operaciones, pues, éstas tenían como objeto primordial el transporte de personal y víveres para dicha Compañía del Ejército, indicando además que, para dejar terminado el contrato, la Comandancia se basó en el hecho de la existencia de la carretera Loja- Zamora-Gualaquiza. Sin embargo creemos que todavía resulta penoso a los pobladores de esa zona hacer su ingreso o salida de la referida población por esa vía

que de acuerdo a sus condiciones actuales ofrece un viaje largo y difícil.

El Ejército, también está utilizando esa vía pese a que toma 18 horas un transporte militar desde Cuenca, ya que la Unidad con base en Gualaquiza depende de la Tercera Zona Militar. En consecuencia muy a nuestro pesar tuvimos que suspender a partir del mes de Abril las operaciones a esa localidad, dejando terminadas las relaciones laborales con el Sr. Alejandro Guzmán, que era el único empleado y que colaboraba con la Empresa como Agente Despa chador, también se procedió al retiro de las pertenencias de la Compañía. Este hecho no significa que nuestra ausencia sea definitiva de dicha población, ya que en este año luego de un estudio de necesidad de servicio podemos reanudar esa operación.

Los vuelos a las poblaciones de Sucúa y Macas, tuvieron un carácter regular hasta casi el final del año, pues a mediados del mes de Noviembre, empezaron a llegar a esas ciudades vehículos por tierra, utilizando la carretera Gualaceo-Limón; fenómeno este que se agudizó en los primeros meses de este año, aunque todavía la carretera tiene un grave obstáculo que salvar que es el puente sobre el río Namangoza.

Merece relatar la operación que se efectuó en una forma continua a la zona del Pastaza y de ésta a otros puntos del Oriente ecuatoriano, sirviendo de manera especial a las Empresas petroleras; esta operación como ustedes podrán apreciar en el informe económico

- 10 -

que está a vuestra disposición para ser revisado, respaldó en mucho la iniciación de operaciones a las ciudades de Guayaquil y Quito, Posteriormente y en los meses finales del año anterior, la operación desde y al Pastaza, tuvo un cierre temporal en virtud de que las empresas, que tienen adjudicaciones de exploración petrolera en el Oriente, cambiaron sus bases de operación a otros lugares, disponiendo de pequeñas pistas, que facultan únicamente la operación de aviones de características especiales, como la tienen los Stol que despegan y aterrizan en pistas cortas; además del temor de las petroleras a la incierta política del Gobierno en este campo.

Este cierre temporal dió lugar a la reducción del personal de la Agencia en Pastaza como también a la de otros gastos, indicándoles que estimamos que a partir del mes de Abril se vá a reabrir el servicio aéreo tanto para empresas petroleras, como para el servicio normal de transporte de pasajeros y carga.

Es importante, dejar constancia que las agencias orientales por medio de sus titulares y su personal que la sirve, aportaron en una forma positiva para el éxito de las operaciones, como también los señores tripulantes y personal de tierra.

En este estado, considero muy importante relieves el hecho de que en base del buen servicio de administración y asesoramiento proporcionado por SAN, la compañía AMOCO ECUADOR PETROLEUM CO, decidió prorrogar la vigencia del contrato de administración por un período adicional; constituyendo este hecho un aspecto de mucha significación para SAN, pues por un lado nos hemos hecho acreedores a su confianza y por otro, continúa el pago que en concepto de honorarios efectúa dicha empresa.

Dentro de la información general de las actividades de la Compañía,

- 11 -

tengo el placer de informaros, que luego de cumplir con los requisitos exigidos por la Ley de Compañías, se procedió en el mes de Agosto a la suscripción de la escritura de aumento del capital social de la Empresa, de los 2 millones que tenía originalmente, a 5 millones de sucres, de los cuales aunque todo el aumento se encuentra suscrito queda por cubrirse únicamente la cantidad de **1'226.637,96**. Este aumento como ustedes han tenido la oportunidad de enterarse ha sido posible conseguirlo en virtud de los acuerdos tomados por las Juntas Generales de Accionistas, llevadas a cabo en años anteriores, al capitalizar las reservas, y también con la presencia de nuevos inversionistas, esperando que dentro de este año se pueda completar la recaudación del saldo que queda por pagarse, pues es preciso haceros conocer, que los nuevos suscriptores para el pago de sus acciones, todavía se encuentran dentro del período de gracia que concede la Ley.

La escritura de aumento del capital, y todos los actos conexos - que ~~tuvieron~~ que cumplirse, no significaron un egreso mayor a la Compañía, pese a la cuantía del asunto, en virtud de hallarnos protegidos por el acuerdo inter-Ministerial Nro. 7031 que nos exonera del pago de impuestos y timbres a los actos jurídicos de la Empresa.

Dentro de las obligaciones contraídas con el First National City Bank, Agencia en Cuenca, como Entidad que facilitó la adquisición de los aviones, repuestos y partes, llegamos en el mes de Julio, a suscribir una escritura pública de hipoteca abierta, por medio de la cual para seguridad de las obligaciones contraídas con el Banco, dimos en hipoteca los dos aviones Viscount y un C-47, para posteriormente firmar como consecuencia de esa escritura, un con-

venio particular de plazos y pagos, cuya ejecución se llevó a cabo el 8 de Febrero de este año.

La escritura a la cual me he referido, venía a ser una consecuencia lógica de las obligaciones contraídas con el Banco, tanto por préstamos directos como por las garantías por el mismo en la negociación con la firma MITSUI CIA. LTDA. de Tokio-Japón. La citada escritura recoge las típicas cláusulas de un contrato de hipoteca, con las correspondientes obligaciones y sanciones.

Considero de toda necesidad, recordaros que la escritura de hipoteca abierta, se suscribió contando con la autorización conferida por la Junta General de Accionistas de la Empresa de fecha 29 de Marzo de 1971, y la ratificación dada por el Directorio a quien - suscribe.

También en este contrato público, nos acogimos a la disposición Ministerial que nos exonera del pago de impuestos y timbres, pues en un caso contrario nos hubiere resultado lesivo a los intereses de la Compañía, añadiendo además que en el contrato se acoge la - figura jurídica de hipoteca abierta, ya que de esta forma se evitó establecer una cuantía con las consecuencias honorosas para la empresa, pues inclusive la escritura de acuerdo a las regulaciones pertinentes tuvo que ser inscrita en el Registro Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil.

Cabe destacar en esta gestión, la intervención del señor doctor Hernando Moreno Presidente del Directorio de SAN, quien encontró luego de un minucioso estudio el camino legal para lograr que la hipoteca que recaía sobre las aeronaves no establezca cuantía alguna, lo cual significó un gran ahorro para la empresa.

Es preciso reconocer la actitud asumida por los personeros del First National City Bank, al concedernos las garantías y préstamos

directos para hacer posible la compra de aviones y repuestos, sin afianzarse previamente con la suscripción de una escritura como a la que me he hecho referencia, pues en primer lugar como es de vuestro conocimiento con la colaboración brindada nos facultaron la negociación de los equipos de vuelo, se hicieron -- los pagos que fueron necesarios, y por fin luego de todos estos actos, se convino en suscribir dicho instrumento público. Detalles que hacen referencia a las negociaciones y obligaciones con el First National City Bank, constan en páginas posteriores.

Con la intención de garantizar una operación eficaz, quien os informa se trasladó en el mes de Julio a los Estados Unidos y Europa, para conseguir cierto tipo de repuestos y herramientas que son necesarios para la atención de los aviones, y a la vez establecer una negociación la que todavía se encuentra en trámite con la Línea Aérea "LUXAIR" de Luxemburgo; y hacer útiles con contactos con la fábrica constructora del nuevo equipo y personal asesor, para llevar un mantenimiento efectivo y regular de los aviones, capacitación del personal, una continua recepción de órdenes técnicas para conseguir en definitiva que la operación estrictamente técnica de los equipos de vuelo se efectúe dentro de los márgenes más aceptables de seguridad, lo cual ha revertido -- como es de vuestro conocimiento en crear una buena imagen de la Compañía.

En cuanto se refiere a las relaciones con la Cía. Aéreo Amazonas y a la administración de ésta, el año que transcurrió nos ofreció serias dificultades con el equipo de vuelo de dicha aerolínea, pues en primer lugar en el mes de Abril, tuvimos que lamentar un incidente, cuando el avión retornaba de Sucúa, al meterse el tren

de aterrizaje, produciéndose un daño en el avión, pero con la circunstancia feliz de no tener víctimas,

Como se produjeron desperfectos de cierta consideración en la aeronave se procedió de inmediato a las reparaciones, llegándose a finales de Octubre a tener el avión nuevamente en perfecto estado, pues inclusive Aviación Civil concedió al mismo el correspondiente certificado de aeronavegabilidad; documento este que tácitamente aprobara las reparaciones hechas, y como a la vez se había conseguido que el H. Consejo de Aviación Civil reconsiderara su Resolución por la cual dejaba sin efecto, el permiso de operación de la compañía alegando para éllo la completa dependencia de SAN, y en esa virtud nos concedía un plazo de 60 días para que Aéreo Amazonas tenga una total independencia de nuestra empresa, se procedió a organizar la Compañía, nombrando inclusive nuevas autoridades, tomando empleados y con el arrendamiento de un local que le permita tener su propia vida y en base de sus concesiones originales de operación, pueda reanudar sus vuelos. Fracasando todas estas gestiones por el aciago accidente que ocurrió con su avión el día 3 de Noviembre último, cuando éste se dirigía a la ciudad de Bogotá a cumplir con un plan de verificaciones de las reparaciones que se habían efectuado en el País, y llevando partes y repuestos de SAN para ser reparados en una empresa especializada de la referida ciudad. Este accidente produjo la muerte de los ocupantes del avión, señores Capitán Román Viver Moscoso, Teniente. Emilio Alvarado Alcívar y Vicente Brito Mata.

Este accidente como os dije, tuvo como epílogo esta tragedia,

teniendo que lamentar el fallecimiento de tres valiosísimos colaboradores, de los cuales únicamente se pudieron rescatar los cadáveres del piloto y copiloto, siendo traídos al País para su entierro, quedando el tercero sepultado en las nieves del Santa Isabel, lugar en el cual ocurrió el accidente.

Tanto en el primer incidente como en el accidente de Noviembre se contaba con la protección de un seguro tanto a sus tripulantes, como al avión y la responsabilidad civil contra terceros, habiéndose finiquitado con el Seguro la indemnización del incidente de Abril, gestionándose en estos días los reclamos correspondientes por el accidente de Noviembre.

Habiendo informado en términos generales las actividades más sobresalientes de la Compañía en el año anterior, paso ahora a haceros conocer las diferentes actividades de la Administración, los diferentes departamentos, agencias y secciones, anotando que en el mes de Noviembre del año anterior y con auspicio del Directorio se llevó a cabo en esta ciudad y por el tiempo de 3 días - un seminario de Compañía, a la cual concurrieron Jefes departamentales, de Agencias y de algunas secciones de la Compañía, actuando en calidad de Director de dicho seminario quien suscribe.

En estas reuniones, y luego de un análisis profundo se llegó a establecer un nuevo organigrama de la Compañía, con una proyección más ágil y una distribución más completa de funciones para así ordenar el trabajo en debida forma y conseguir un mayor rendimiento del personal, como también en dicho seminario se tomaron algunas medidas que puestas en práctica han venido a solventar ciertos problemas.

Asistencia de Gerencia: Esta función ha estado representada por

el señor Juan Vintimilla González, quien además ha actuado como Jefe del Departamento Administrativo y de las Secciones Personal, Archivos, Caja de Empleados y Comisariato.

Dentro de las actividades del Departamento Administrativo merece relieves el establecimiento de un sistema técnico y moderno de control de comunicaciones y archivo de las mismas, consiguiéndose con esta medida un perfecto control del ingreso y salida de comunicaciones y una pronta y eficaz localización de documentos, comunicaciones llegadas a la Compañía provenientes de cualquier autoridad, institución, departamentos, agencias y secciones de la Empresa y personas particulares tanto fuera del País como dentro de él. Se ha incorporado a esta sección archivos todas las comunicaciones que provengan o reciban los diferentes organismos de la Compañía. En cuanto se refiere a la sección personal se ha venido manteniendo un registro completo de todos y cada uno de los empleados que prestan sus servicios en sus diferentes funciones, además se ha venido en forma continua realizando estudios sobre la conveniente ubicación del personal, en relación a sus aptitudes para así poder contar con personal más capacitado, además se han hecho revisiones periódicas de los sueldos y salarios que perciben todos y cada uno de los empleados en relación a la función que representan y a la eficiencia demostrada en ella, anotando que si bien las remuneraciones no tienen un valor muy elevado son equitativas y permiten a los empleados disponer de un presupuesto racional para su manutención y la de su hogar, se han efectuado pequeños ajustes en los sueldos de aquellos que se han distinguido en su desempeño en unos casos y en otros por dar cumplimiento a la Ley de salarios mínimos como fue el caso a principios del año anterior

del establecimiento por parte del Ministerio de Previsión Social, de la Ley de Salario Mínimo, y a finales de Diciembre y en cumplimiento de la disposición de la misma Secretaría de Estado, la observancia del Salario Mínimo a favor de los señores Pilotos, copilotos y mecánicos.

Es de anotar que si bien se tuvo que tomar durante el año de - 1971 una buena cantidad de personal para ubicarlo en las diferentes secciones de la Compañía, en virtud de la expansión de la misma, con la nueva operación y con la perspectiva de operar en otras rutas, nos hemos visto en el caso de tener que prescindir de los servicios de algunos colaboradores, ya que muchos de ellos fueron tomados en consideración a la ampliación de operaciones, habiéndose operado en los actuales meses varios casos de terminación de contratos de trabajo, cumpliendo de esta forma un plan de austeridad, indicándolos que en lo que lleva transcurrido del presente año se ha prescindido de los servicios de unos 15 empleados, quedando ahora con un número de colaboradores estrictamente necesarios y que están en relación con la actual situación operativa que vive la Empresa.

Es preciso anotar, que, habiéndose producido salidas de empleados en el año pasado, ninguna de éstas dió lugar a problemas laborales ya que quienes se retiraron lo hicieron de una forma voluntaria. Con la colaboración brindada por el Centro Ecuatoriano Norteamericano, se establecieron a mediados del año pasado cursos de inglés en diferentes niveles, interviniendo en ellos una buena parte de empleados de la Compañía, lo cual revirtió en que el personal pueda tener algún conocimiento del idioma inglés, que le favorecerá en mucho para el cumplimiento de su trabajo.

En lo que hace referencia a los servicios de comisariato, éstos se han venido incrementando día a día, procurando dotarlos de mayores artículos que satisfagan las necesidades del personal, anotando que en cuanto se refiere a los precios de ventas de éstos tienen un mínimo valor ya que son hechos sin recargo alguno, teniendo en consecuencia la grata satisfacción de que con este servicio se estimula a empleados y trabajadores, habiendo recibido la complacencia de éstos.

También es importante anotar la continuidad de la caja de empleados, ya que de esta forma se dá la oportunidad al personal de contar con ahorros y ser beneficiarios de préstamos en cualquier oportunidad. La caja de empleados tiene un carácter voluntario y este momento se cuenta como socios a casi la totalidad del personal incluyendo a los empleados que prestan sus servicios en las diferentes Agencias de la Compañía.

Tesorería: Esta función la viene ejerciendo el señor Bolívar Iñiguez Ponce, a partir del mes de Junio fecha en la cual renunció el señor Ingeniero Jose' Ramírez, aprovechando de esta oportunidad para dejar constancia de la gratitud de la empresa a dicho ex-colaborador por su magnífica tarea. El Tesorero titular actual tiene a su vez el control sobre las secciones contabilidad y bodegas de repuestos, estando representadas dichas secciones por el señor Vicente Loyola, Contador y señor Francisco Carrasco en su orden. E

El Tesorero de la Compañía señor Iñiguez a pedido de Gerencia y del First National City Bank efectuó estudios y proyectos de resultados, cuadros de aplicación de fondos y presupuestos anuales hasta el año de 1975, estudios estos que merecieron la aprobación

Del Directorio, Gerencia General y luego, previo estudio por parte del City Bank.

El año de 1971 la Compañía trabajó contablemente sujetándose a l presupuesto antes mencionado, habiendo tenido una realidad bastante acercada a lo proyectado, especialmente en lo relacionado con el resultado de las operaciones del equipo Viscount en rutas nacionales e internacionales pues, para este equipo se había programado un trabajo de 825 horas en el año y la operación efectiva fue la de 884 horas 42 minutos, habiendo superado el proyecto en 59 horas 12 minutos; no así el caso del equipo DC-3 el cual se programó un trabajo de 1440 horas, y únicamente se voló 1.047 horas 24 minutos, déficit por causas explicadas anteriormente.

Los ingresos totales por ventas en la Compañía fueron de 12'837.141,18 sucres descompuestos en la siguiente forma:

Ingresos operaciones DC-3	\$ 4'752.765,83
Ingresos Operaciones Viscount	7'434.942,13
Ingresos varios, AMOCO y AEERU AMAZONAS	<u>649.433,52</u>
	12'837.141,48

Los gastos operacionales ascendieron al total de 10'824.556,07 y que se descompenen en las siguiente forma:

Gastos de Operación DC-3	\$ 3'380.619,96
Gastos de Operación Viscount	<u>7'443.936,11</u>
	10'824.556,07

Con estas cifras los resultados operacionales de la Compañía fueron de una utilidad parcial de \$ 2'012.585,41 de lo cual se descuenta los siguientes valores por gastos administrativos que son los siguientes:

SERVICIOS AEREOS NACIONALES S. A.
CUENCA-ECUADOR

- 20 -

Gastos Generales	₡ 1'166.552,26
Publicidad	446.457,24
	<hr/>
Total gastos y publicidad	₡ 1'613.009,50

Con las cifras antes anotadas la utilidad de la Compañía fue de 399.575,91 sucres, pero la Compañía por falta de capital propio tuvo que absorber los gastos financieros con el First National City Bank que dá el total de ₡ 512.715,97; con estas cifras el resultado negativo de la Empresa por el año de 1971 es de ... ₡ 113.140,06.

En los estudios de resultados proyectados a principios del año de demostraban que al finalizar este ejercicio el saldo negativo podría ser de ₡ 211.378,94 y con el resultado efectivo demostrado hemos bajado en ₡ 98.238,88 la cifra negativa proyectada.

El porcentaje con relación al capital pagado en los resultados de la Compañía por 1971 es de 2,998% porcentaje este que como ustedes podrán apreciar en los balances entregados tienen contablemente un respaldo fuerte en la cuenta de Valores Reservados para Overhauil cuyo valor constante en la pasivo de la Compañía es el de ₡ ... 1'730.772,06, respaldo que servirá para el overhauil de turbinas, hélices y estructuras, éstas últimas que, posiblemente deberán hacerse después de los doce años de trabajo al ritmo actual de vuelos. Como un informe detallado de la parte numérica de la Compañía requiriría un análisis minucioso y extenso, lo cual no ~~xxxxxxxxxxxx~~ sería procedente hacerlo por parte de quien os informa, anotamos - en esta parte que los balances detallados con todos sus anexos y comprobantes respectivos están a las órdenes de los señores accionistas en las oficinas de la Empresa para que puedan ser revisados si así lo desearan.

- 21 -

Como mencionara enteriamente, en el presente año se elevó el capital de la Compañía a \$ 5'000.000,00 estando pendiente de colocar y recaudar el valor de 1'226.637,96 dato al 31 de Diciembre, valor este que un gran porcentaje se deberá hacer efectivo en el año 1972 para cubrir algunos vencimientos con la MITSUI del Japón. En el mes de febrero de 1972 el First National City Bank finalizó las negociaciones crediticias con motivo de la adquisición de las aeronaves efectuadas en los últimos meses de 1970 y es así como el mencionado Banco consolidó tanto los préstamos directos como los pagos por ellos efectuados a la MITSUI del Japón - hasta el vencimiento de Marzo del presente año, quedando este - gran total para pagar al City Bank en la siguiente forma:

Letra vencimiento Feb. 24/72	\$ 113.662,71
Letra vencimiento Ago. 11/72	400.000,00
Letra vencimiento Ago. 11/73	1'500.000,00
Letra vencimiento Ago. 11/74	1'500.000,00
Letra vencimiento Ago. 11/75	1'771.000,00
	<hr/>
	\$ 5'284.662,71

Los vencimientos a la firma MITSUI & CO. a partir del mes de Marzo de 1972 deberán ser cubiertos por nosotros por intermedio del First National City Bank, valores estos que son el forma escalonada y su último vencimiento es en Octubre de 1974 y el gran total de 6'473.981,92.

Aprovecho la oportunidad para informar que la bodega de repuestos de la Compañía tiene una magnífica organización y control contable y físico, por lo que invito a los señores accionistas que en cualquier momento que dispongan de tiempo se sirvan visitar

Sigue...

SERVICIOS AEREOS NACIONALES S. A.
CUENCA-ECUADOR

-22-

esta sección, cuya distribución y organización ha sido comentada favorablemente por todas las autoridades de Aviación Civil, la British Aircraft Corporation, y más personas que han tenido a bien visitar la bodega.

Departamento de Tráfico y Ventas: Ha estado a cargo del señor Economista Luis Cisneros, pasando a expresar a continuación el tráfico de pasajeros y carga que han sido transportados por los aviones de la Compañía en las diferentes rutas:

Con aviones Vickers Viscount 828

<u>Rutas</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Carga</u>
CUE-GYE	9.353	98.637 lbs.
CUENCA-QUITO	2.483	11.961 "
GUAYAQUIL-QUITO	9.778	22.478 "
QUITO-GUAYAQUIL	6.953	22.352 "
GUAYAQUIL-CUENCA	8.363	121.904 "
QUITO-CUENCA	2.976	11.030 "
<hr/>		
TOTAL	39.906	288.362 "

Con Aviones Douglas C-47

<u>Rutas</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Carga</u>
CUENCA-SUCUA	4.948	2'669.009 Lbs.
SUCUA-CUENCA	4.278	1'684.328 "
CUENCA-MACAS	143	382.874 "
MACAS-CUENCA	76	144.624 "
CUENCA-GUALAQUIZA	104	21.405 "
GUALAQUIZA-CUENCA	68	3.809 "
CUENCA-PASTAZA	4	4.446 "

SERVICIOS AEREOS NACIONALES S. A.
CUENCA-ECUADOR

- 23 -

PASTAZA-OTROS PUNTOS	2 pasajeros	336.990 Lbs.
TOTAL	9.623 "	5'247.485 "

Como total general me place informaros que durante el año de 1971 hemos transportado en las diferentes rutas la cantidad de 49.529 pasajeros y 5'505.847 de libras de carga.

También es preciso haceros conocer que durante el año 1971 se efectuaron vuelos especiales o charters utilizando en unas veces aviones C-47 y en otras Viscount, totalizando los charters efectuados en C-47 la suma de 90.709,29 sucres y los de Viscount la cantidad de \$ 606.887,71, dando un gran total de \$ 697.597,00.

La mayoría de los vuelos charters utilizando los aviones Viscount fueron al exterior, anotando que con motivo del último campeonato de Fut-bol profesional se efectuó un contrato de transporte con AFA para llevar al Equipo Deportivo Cuenca a los diferentes lugares donde tenía que hacer sus presentaciones, anotando que a más de la percepción económica como producto de sus vuelos tuvimos la oportunidad de que se haga mucha propaganda de la Empresa, y como también pudimos utilizar en algunas veces las dos frecuencias mensuales adjudicadas por Aviación Civil en la ruta Cuenca-Quito-Cuenca, vía directa.

Merece resaltar los convenios de Interline de hecho con diferentes aerolíneas que sirven con sus vuelos en el exterior, pues, muchas empresas aéreas que transportan pasajeros hasta el Ecuador incluyen el transporte por SAN del pasajero al lugar de destino definitivo; este hecho está indicando que SAN desde hace algún tiempo es ya conocida en el exterior, lo cual hace que la proyección de la Empresa tenga un carácter diferente.

Es preciso hacerlos conocer que el pago que efectúan las empresas que tienen relación con nosotros en virtud de estos interline de hecho, lo hacen en su gran mayoría en dólares, facilitando así a SAN la adquisición de esta moneda.

Departamento de Operaciones: La Jefatura de este departamento ha sido ejercida por el Sr. Ternel. Teodoro Malo Moscoso, este departamento se adhiere a la información proporcionada por el de Tráfico y Ventas, indicándoles además que muchas de las informaciones acerca de las operaciones de la Empresa han sido hechas conocer a ustedes en páginas anteriores por quien os habla.

En lo que respecta a las Agencias de la Compañía, que se encuentran situadas en los diferentes puntos que sirve la Compañía, todas ellas han contribuido al buen desarrollo de las operaciones de la Empresa, destacándose del personal que las atienden el Sr. Ldo. Guido Bucheli Cadena, titular en Quito, los señores Hugo Varas y Manuel Vallejo en Guayaquil y el Sr. Bolívar Ponce en el Pastaza.

Luego de terminado el análisis de los diferentes departamentos y Agencias de la Compañía creo del caso indicaros que con un plan de diversificación de las actividades de la Empresa, tomamos \$ 50.000,00 en acciones de la Compañía Nacional de Seguros La Unión; hecho este que ha revertido en la magnífica atención que nos brindó dicha Empresa en la indemnización del accidente ocurrido con el avión de Aéreo Amazonas en el mes de Abril, como también la atención que al momento nos está dispensando con el trágico accidente del mismo equipo de vuelo el día 3 de Noviembre pasado en la república de Colombia.

También y continuando con el plan que os expresé y que consta del párrafo anterior se suscribió \$ 50.000,00 en acciones del nuevo Banco del Pacífico, habiendo cancelado la mitad de ese valor; esta participación también la considero de vital importancia puesto que se trata de una floreciente entidad bancaria, y desde ya mantiene con SAN una cordial relación.

Para terminar este informe que, debido a las diferentes particularidades ocurridas con la Empresa en el año de 1971, ha resultado muy extenso, razón por la cual anticipo mis disculpas, quiero en líneas posteriores recomendar a la Junta General y a la nueva administración que resulte electa la posibilidad de cumplir con -- las siguientes labores:

- 1- Una revisión prolija de los estatutos que rigen la vida de la Empresa, con el fin de introducir algunas reformas en las disposiciones del contrato social, en virtud del crecimiento que ha tenido la Compañía;
- 2- Un estudio operacional con el máximo del cuidado para ajustar ésta en debida forma y obtener los máximos ingresos en las rutas que actualmente volamos con una mayor ocupación, aunque para éllo se deban hacer ciertos sacrificios de orden personal, como la modificación de itinerarios y cambio de bases de los aviones;
- 3- Así mismo dentro de la parte operativa, se deben estudiar y solicitar nuevas rutas, que bien pueden ser a las ciudades de Loja y Machala, y conseguir la correspondiente autorización que nos permita volar desde Guayaquil al territorio insular de Galápagos, también se deberán continuar las gestiones con los miembros de la Marina Nacional, la Empresa TRANSNVES y GORDON TOURS para la organización del complejo turístico a dichas islas;

- 4- Se debe también en operaciones, establecer una escuela de tierra para la debida capacitación de pilotos y mecánicos;
- 5- Se recomienda que tan pronto se obtengan nuevas rutas y frecuencias se proceda a gestionar la colocación de las acciones que faltan para totalizar los 5 millones de sucres de aumento de capital, aclarando que si al momento no se han hecho gestiones para tal objeto, ha sido precisamente por los actuales momentos que vive la compañía y que no conceptuamos favorables para esta acción;
- 6- Después de que se logre colocar esa cantidad de acciones y siempre y cuando tengamos un ambiente favorable de trabajo, se estudie la posibilidad de hacer un nuevo aumento de capital, pues, este hecho sería una buena medida para capitalizar la Empresa y poder liberarnos de una buena parte de los compromisos que tenemos con el First National City Bank, Agencia en Cuenca;
- 7- El mantenimiento y preocupación de las operaciones al Oriente, especialmente en lo que hace referencia al plan que se pretende poner en práctica este año, que consiste en un establecimiento de servicio regular de pasajeros y carga con origen en la ciudad de Cuenca a Sucúa, Macas, Pastaza, Gualaquiza y Quito y su correspondiente retorno, y también efectuar nuevos contactos con las empresas petroleras para servir las con transporte aéreo desde el Pastaza a los diferentes sitios que tienen sus concesiones;
- 8- Tratar de obtener a favor de la Compañía un contrato de transporte de correos, pero de tal manera que mediante un decreto ejecutivo, podamos compensar los valores que el correo tenga que sufragarlos, con impuestos, tasas y derechos que por nuestra parte debemos satisfacer al Fisco y de manera principal a Aviación Civil;
- 9- Propender a la asociación con otras compañías de transporte aéreo

para una mejor utilización de mutuos recursos humanos, equipos de vuelo, rutas, etc.

Antes de poner punto final a este informe, Gerencia General considera un deber relieves el apoyo del Directorio, y del Sr. Presidente Dr. Hernando Moreno Espinoza que le han sabido prestar, de igual manera agradezco al señor Armando Ottati por su valioso aporte, como también a los señores funcionarios y empleados de la Compañía por la colaboración que han prestado a la Empresa. Así mismo debo agradecer de la manera más sincera el continuo apoyo que han sabido brindar a SAN las autoridades de esta ciudad y provincia, como la del Sr. Prefecto Provincial, el Sr. Alcalde, el Sr. Arzobispo, el Sr. Alejandro Vega de manera particular, el Sr. Ingeniero Miguel Merchán accionista de la Compañía y propietario de Diario El Mercurio, el Sr. Rubén Astudillo columnista del mismo, al Sr. Dr. Hugo Urdóñez, columnista de El Universo, a Diario El Tiempo, a las Empresas de televisión y de radiodifusión que en todo momento han estado recomendando al Gobierno y autoridades de Aviación Civil la pronta solución a los pedidos de SAN para la concesión de nuevas rutas y frecuencias; recomendando a la Junta General exteriorizar esta gratitud haciendo llegar sendas comunicaciones a las personas nombradas por su valiosa colaboración.

Finalmente, a vosotros señores accionistas, muchas gracias por la benevolencia que habéis demostrado al haberme escuchado.

Cuenca, Marzo 24 de 1972

TEODORO DE VEGA NUÑEZ
Gerente General