



ORIGEN, DESARROLLO Y COMPOSICION DE LAS  
EMPRESAS PUBLICAS EN LA TRANSPORTACION-  
AEREA EN MEXICO.

T E S I S

Que para obtener el título de  
Licenciado en Ciencias Políti-  
cas y Administración Pública.

Presenta

RAUL COLIN CONTRERAS

México, 1981.



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

I N D I C E

	Pag.
- Introducción	7 y 10
- Objetivo e Hipótesis	9 y 10
- Capítulo I.- Aspectos Generales del Sector Paraestatal	
1.1.- Características de la participación estatal	11
1.2.- Evolución de la administración pública	15
1.3.- La empresa pública en México	20
1.4.- Antecedentes y desarrollo del sector paraestatal mexicano	23
- Capítulo II.- Tipos de empresas públicas	
2.1.- Aspecto Legal	75
a) Organismos Descentralizados	76
b) Empresas de Participación Estatal	78
c) Instituciones Nacionales de Crédito	81
d) Instituciones Nacionales de Seguros y de Fianzas	83, 85
e) Fideicomisos	87
- Capítulo III.- Control y vigilancia que se ejerce sobre las em- presas públicas	95
3.1.- Principales Secretarías de Estado que intervienen	96
3.2.- Otros mecanismos complementarios	98
3.3.- Los más destacados ordenamientos legales	100

	Pag.
- Capítulo IV.- Las empresas públicas en el transporte aéreo	
4.1.- La transportación aérea	
a) El inicio de la navegación aérea	117
b) El transporte aéreo	119
c) Creación de la Cía. Mexicana de Aviación, S.A.	126
d) Formación de Aeronaves de México, S.A., actualmen te Aeroméxico	127
4.2.- Disposiciones que rigen la transportación aérea	129
a) Convenios internacionales que le afectan	
. Convenios Multilaterales	131
. Convenios Bilaterales	137
. Las Libertades del Aire	141
b) Sus más importantes normas nacionales	144
4.3.- Organizaciones Internacionales sobre el transporte - aéreo	
a) La Asociación de Transporte Aéreo Internacional - (I.A.T.A.)	159
b) Organización de Aviación Civil Internacional -- (C.A.C.I.)	160
c) La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil -- (C.L.A.C.)	162
4.4.- Principales empresas públicas relacionadas con la -- aviación	
a) Organismos Descentralizados	
. Aeropuertos y Servicios Auxiliares	165
- Nacional de Combustibles de Aviación	168
. Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo - Mexicano (SENEAM)	170
b) Empresa de Participación Estatal Mayoritaria . Aeronaves de México, S.A. (Aeroméxico)	174
c) Empresa de Participación Estatal Minoritaria . Cía. Mexicana de Aviación, S.A.	179
- Conclusiones	186
- Bibliografía	194

- Introducción.

En la vida actual de todos los países del mundo, se suscitan diversos problemas ocasionados por un gran número de factores - que afectan al funcionamiento de la economía en todos los sectores, tales como: la industria, el transporte, las finanzas, etcétera.

Teniendo en cuenta lo anterior, ha existido en México una gran preocupación por parte del Gobierno Federal, por dar solución a una variedad de problemas que abarcan en su mayoría necesidades - públicas. Entre las diferentes alternativas tomadas, está la creación de empresas públicas.

La correspondiente historia de las empresas públicas, indica que han sido elementos vitales del sector público que tienen que ver con las principales funciones del Gobierno Federal.

En el presente trabajo se relacionan las empresas públicas con el transporte aéreo. La formación del sector paraestatal ha sido de capital importancia para el beneficio nacional. Por su parte el transporte aéreo, experimentado por casi todos los países del -- orbe, también representa un factor de gran importancia en nuestro - país.

El primer capítulo está enfocado a dar una visión general de lo que es el sector paraestatal, citándose para ello, las características de la intervención del Estado, el proceso que ha seguido la administración pública, una explicación de lo que es la empresa pública, sus antecedentes y desarrollo.

El segundo capítulo comprende las diversas empresas públicas que existen, mencionándose los principales tipos legales; asimismo se agregan algunos ejemplos con que se cuenta actualmente.

En el tercer capítulo se trata del control y vigilancia que prevalece para el sector paraestatal, tanto en el aspecto institucional como en el de los mecanismos y ordenamientos legales.

Por último, en el capítulo cuarto se desarrolla el tema del transporte aéreo; el cual contiene un relato sobre sus antecedentes, sus disposiciones de mayor relevancia, las organizaciones internacionales que existen y las empresas públicas que tienen ingerencia en esta actividad.

- Objetivo de la Investigación.

La finalidad de este trabajo es analizar los aspectos generales del Sector Paraestatal Mexicano, con el objeto de tener un marco general de referencia dentro del cual ubicar sus operaciones.

Tomando como base este marco, la investigación se adentra en el transporte aéreo, analizando el papel del Estado en este sector, vía su participación mediante empresas públicas.

- Hipótesis.

- Las empresas públicas reflejan la dinámica de acumulación de capital en México en forma directamente proporcional a la capacidad de planeación del Estado e inversamente proporcional al fortalecimiento del sector privado.
- El proceso de desarrollo del capitalismo en México en vista de la ineficiencia del sector privado, el Estado complementa la acción y proceso, de tal manera que el propio Estado lleve el control financiero, administrativo y jurídico.
- Las diversas empresas públicas que intervienen en la transportación aérea, permiten que el Estado tenga una participación casi completa en todo lo referente a esta rama, lo cual contribuye para el ejercicio de la soberanía nacional.
- Las empresas públicas que tienen que ver con el transporte aéreo, tenderán a ampliar la competencia del propio Estado.

- Capítulo I.- Aspectos Generales del Sector Paraestatal.

1.1.- Características de la participación estatal.

La presencia del Estado en la actividad económica siempre ha existido 1/, con el propósito de lograr los grandes objetivos nacionales de desarrollo y de satisfacer las demandas populares; fomentando así mayores condiciones integrales de vida para la población. Esta participación no se da en una sola forma, sino que de diversas maneras, lo cual varía de acuerdo a la forma de gobierno que se tenga en cada país por ejemplo:

- a) Dentro del grupo de naciones en que se encuentra México, o sea los llamados países de economía de mercado poco desarrollada, se aprecia una creciente intervención del Estado en la economía, apoyando el desarrollo e incrementando el beneficio social. En este tipo de países, el Estado lleva a cabo actividades necesarias, que además son básicas para un desarrollo congruente, que permita una mejor forma de suministrar el ingreso y de realizar tareas que se tienen como objetivos para el mejoramiento de las condiciones de vida de la población.

1/ Tesis: Zapata W.R. y Beltrán H.E., La implantación del sistema de presupuesto por programas....., F.C.P. y S., U.N.A.M., 1977, P-III-1

La existencia del Estado es para participar en múltiples - actividades, teniendo una influencia fundamental para los propósitos globales de política económica, como sucede con los sectores agrícolas, comercial, industrial, financiero, cultural, etc. 2/

En los países dependientes, la influencia de empresas públicas en el correr de los años, ha aumentado paulatinamente, multiplicándose su participación en las actividades económicas; esto a generado una evolución acelerada de este sector, dando lugar a una formación que no se haya realizado en forma organizada. A pesar de lo anterior, el sector paraestatal ha demostrado ser una de las medidas adecuadas para consolidar el proceso de desarrollo.

La situación de México a principios del presente siglo era de que la propiedad de los medios de producción y el capital proveían del extranjero. La participación del Estado en la economía ha permitido que lo anterior se fuera modificando, aumentando esta misma a partir de 1917, que es cuando se establecen las bases legales para esta actividad en la constitución, pero una participación en toda su plenitud se continua de 1930 en adelante.

2/ Cordero Salvador, Gómez Tagle Silvia, "El Estado y los trabajadores de las empresas estatales en México" Revista Latinoamericana de Administración Pública, Número 8-9, 1979, p 131.

- b) Otro tipo de intervención estatal, es la que se da en países con economía de mercado altamente desarrollada, aquí la presencia del Estado es reducida por los monopolios transnacionales y su participación esencialmente se inclina "a influir en la demanda efectiva, evitar fluctuaciones violentas en la actividad económica, sostener altos niveles de empleo y procurar que se mantenga la armonía entre las fuerzas productivas" 3/.
- c) Y por último la participación estatal que se tiene en países socialistas. La Constitución de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas de 1977 establece en su artículo 11 lo siguiente:

"La tierra, el subsuelo, las aguas y los bosques. Pertenecen al Estado los medios básicos de producción en la industria, la construcción y la agricultura, los medios de transporte y de comunicación, los bancos, los bienes de los establecimientos comerciales, de servicios públicos y otras empresas organizadas por el Estado, el fondo inmobiliario fundamental de las ciudades, así como otros bienes necesarios para cumplir las funciones del Estado!" 4/  
Con este artículo se puede apreciar que todos los recursos están -

3/ Zapata y Beltrán, op. cit., p-III-5

4/ Cué de Duarte Irza, "La empresa pública. Referencias constitucionales y su inclusión"..., revista Latinoamericana de Administración Pública, número 8-9, p 155.

bajo el control exclusivamente del Estado, para ello existen las siguientes normas:

- 1.- Los medios de producción son propiedad de la sociedad
- 2.- Se persigue un beneficio social. El objetivo es mejorar lo más rápido posible la cultura y el nivel de vida, tomando en cuenta sus recursos.
- 3.- Los trabajadores determinan los fines a lograr en el campo de la producción y del consumo en las condiciones que se juzgen convenientes.
- 4.- Una reforma agraria radical que permita relaciones de producción no capitalista.
- 5.- Debe existir una expansión del sector público que pueda dirigir
- 6.- Una estructura institucional que permita a los trabajadores participar activamente en la elaboración y realización de los planes económicos. 5/

1.2.- Evolución de la Administración Pública.

Al revisar la información referente al desarrollo de la administración pública, se puede observar que esta actividad no se creó recientemente, como es de suponerse, sino que ha sido utilizada por todos los países del orbe, en el avance de su historia.

Por ejemplo, la compleja administración que se llevó a cabo en Mesopotamia con la construcción de amplias ciudades <sup>6/</sup>. En Egipto durante el Imperio Nuevo se suscitó un burocratismo con tendencias al desarrollo <sup>7/</sup>. Y en el Imperio Romano, principalmente en la monarquía diocleciana, era complicada también su organización de trabajo <sup>7/</sup>. Estos casos dan una idea acerca de que siempre ha existido la preocupación de saber organizar y racionalizar las actividades, principalmente las de carácter gubernamental.

La administración pública entonces es una actividad que se ha practicado durante siglos, considerándose que la organización administrativa que sirvió de base para la formación de las consecuentes civilizaciones, como a la del continente europeo, fue la del Imperio Romano; la cual contribuyó con sus "manifestaciones idiomáticas de -

6/ Guerrero Omar, Teoría administrativa de la ciencia política, F. C.P. y S., U.N.A.M., 1976, p 5.

7/ Weber, Max, Economía y Sociedad, F.C.E., 1944, p 93.

conceptos administrativos, a la construcción de la maquinaria administrativa del Estado moderno europeo". Años mas tarde, aproximadamente por el siglo XVI, el colonialismo europeo, sería el que expandiría a su vez los modelos administrativos romanos al resto del mundo <sup>8/</sup>.

Es importante recalcar la influencia que existió de todas las anteriores épocas, puesto que la racionalización de la administración pública viene a practicarse, ya en forma más compleja, a partir del Estado moderno y de la economía capitalista <sup>9/</sup>.

Por otro lado, para el desenvolvimiento de la administración pública, la corriente ortodoxa, establecida allá por los años de 1887 a 1945, incorpora para el estudio de este campo una serie de obras, entre las que destaca el estudio con el cual se inició este movimiento, titulado Estudio de la Administración, escrito por Woodrow Wilson. Dicho trabajo "tiene la doble virtud de ser la primera obra en tratar la administración como un objeto específico de estudio y plantear la integración de una ciencia de la administración" <sup>10/</sup>.

<sup>8/</sup> Guerrero Omar, op. cit., p15.

<sup>9/</sup> Muñoz Amato Pedro, Introducción a la administración pública, - F.C.E., 1954, Tomo I, p 57.

<sup>10/</sup> Guerrero Omar, op. cit., p 33.

Conforme avanzó el tiempo, la administración pública empezó a tener la cualidad de ser sistemática, principalmente a fines del siglo XIX. Las causas que influyeron a este cambio, fueron básicamente: el apogeo de la ciencia, la revolución industrial, la revolución democrática y la revolución socialista. 11/

a) Las Ciencias. - Con sus ideas técnicas y aspectos analíticos, contribuyen a dar origen al método científico, el cual sobrepasa con sus ideas, influyendo en las áreas del conocimiento y de la práctica.

El método científico que consiste en procedimientos y técnicas para crear una más eficiente organización. Se basa en los siguientes lineamientos:

- . Método de tiempos y movimientos (lo menos posible)
- . Trabajo medido (si se trabaja mas, se va a ganar mayor cantidad de dinero). 12/

Se han elaborado técnicas específicas de administración que se pueden aplicar en provecho de las entidades públicas. Tales como: Organización y Métodos, Administración de Personal, Administración Financiera, Relaciones Humanas, etc.

11/ Muñoz Amato, Pedro, op. cit., p 59

12/ Crta Nonantiz Victoria, Apuntes de Psicología Social de las Organizaciones, F.C.P. y S., U.N.A.M., 1974.

- b) La Revolución Industrial. - Que significa progreso de tecnología y otras nuevas experiencias para organizar el trabajo para la producción, lo cual da como resultado, bastantes técnicas de carácter administrativo para poder organizar las actividades complejas.
- c) La Revolución Democrática. - Con su desarrollo práctico de que en un Gobierno el pueblo ejerce su soberanía; se empieza a expandir a principios del siglo XIX por todos los países del mundo. Su influencia de ideal democrático permite orientar la trayectoria de la administración pública contemporánea.
- d) La Revolución Socialista. - Es otra de las formas de gobierno democráticas para dar solución a el aglomeramiento de problemas económicos y sociales. Sus postulados que establecen la igualdad en el goce del patrimonio nacional, están primordialmente fundamentados en el mejoramiento de los habitantes. Para ello sus gobiernos han seguido específicos lineamientos para modificar las formas de orientar los procesos económicos y sociales, con lo que se ha dado lugar a una complicada administración pública.

Para concluir con este subcapítulo se considera que la administración pública es una actividad que se realiza en las dependencias del Gobierno Federal, tiene como objetivo general satisfacer las necesidades públicas, minimizando los costos y maximizando los benefici

cios; teniendo a su vez el propósito de "mejorar las prácticas administrativas del Gobierno, para servir así mejor a los mismos intereses públicos". 13/

13/ Muñoz Amato Pedro, Op.cit., p 193

1.3.- La Empresa Pública en México.

De las dependencias públicas actuales, las que presentan mas discusión son las empresas públicas, dado que por medio de estas, - se cuenta con un mecanismo y con una base para el desarrollo y progreso.

Se sabe que antaño, la tarea que se refiere a cubrir las necesidades públicas, la desempeñaban los inversionistas particulares. Conforme ha evolucionado la administración del Gobierno, éste a trtado de participar paulatinamente en las empresas que tienen que ver con el problema de las necesidades colectivas. La falta de recursos económicos, principalmente, era uno de los factores que impedían su intervención. Cabe mencionar que en un principio, el Estado antes de invertir en empresas de este tipo, únicamente se concretaba a vigilarlas muy superficialmente; pero al actuar ya como accionista, dió lugar, que se crearán diversos tipos de empresas, con distintas formas de organización, estableciéndose nuevos y variados servicios públicos que en la actualidad son imprescindibles para la población. 14/

14/ Hageman Hernández, Rolando Guillermo, La regulación del transporte aéreo en México, Tesis, Facultad de Derecho, U.N.A.M., México, 1975, p 62

Ciertamente, el establecimiento de empresas públicas fue en un principio una tarea nueva para el Gobierno, pero dado que el desarrollo, así como el crecimiento son considerados actualmente como una de las funciones que corresponden al Estado, la creación de empresas públicas es uno de los elementos auxiliares más importantes que ayudan al Gobierno Federal a su implementación.

Dentro del ejercicio de la administración pública las empresas paraestatales vienen a ser, piezas básicas de la política económica, que el Estado maneja para llevar a cabo sus funciones; representando estas determinados elementos, siendo unas más esenciales que otras. Esto varía de acuerdo a la rama en que funcionen y de acuerdo también a la ubicación estratégica que tengan en el campo de la economía.

Una empresa pasa a ser pública, en el momento en que el Gobierno lo considera conveniente debido a la influencia de diversos factores de carácter político, económico o social.

La empresa pública presenta varios tipos legales, cada uno de estos se origina de diferentes ordenamientos jurídicos, lo que da como resultado diversas formas de organización, debido al crecimiento de la empresa pública, escogiéndose la que más convenga de acuerdo a su finalidad.

Cabe mencionar, que es notoria la fuerza obtenida del sector de empresas públicas, puesto que por ejemplo su inversión para el año 1980 fue de 844 394 millones de pesos, y comparando esta cantidad con la del sector central, la cual fue de 839 018 millones de pesos, se puede concluir que su suma total representa una parte considerable -- del presupuesto de egresos del Gobierno Federal. 15/

Por otro lado, es conveniente recalcar que la empresa pública, no posee autonomía en lo que se refiere a la consideración de independencia completa. La autonomía de que gozará, será la que le permita únicamente lograr sus fines propuestos, e inclusive, este grado de -- autonomía tenderá a variar según el caso.

La empresa que nos ocupa, tiene aceptación operativa mundial, -- la cual utiliza la experiencia de la iniciativa privada y constituye -- una de las formas modernas que le permiten al Estado, explotar una -- actividad. Asimismo, hay que tener presente que el rendimiento eficaz -- de estas empresas se verá influido en gran parte por la capacidad de -- gobierno, y lo que éste realice o deje de hacer afectará a dicho -- rendimiento. A lo anterior hay que agregar el interés por parte de sus -- funcionarios y la cooperación de los empleados.

15/ Periódico El Universal, del 7 de enero de 1980, p 10 y 11.

1.4.- Antecedentes y desarrollo del Sector Paraestatal Mexicano.

Al término de la dominación española nuestro país inicia ajustes, que eran característicos de una nación independiente en los que sobresalía la participación del Estado, puesto que modificó el cambio social y a su vez en materia económica procuró mejorar la situación que prevaleció en aquel entonces.

En 1821, año en que se rompe por completo, la dependencia que se tenía con España, México se enfrenta a la difícil labor de establecer una apropiada organización en todos los sectores; siendo complicada la misma porque se había sufrido bajas y se presentaba una escasez de recursos, lo que obstaculizaba mejorar a la nación

Durante los años de 1821 a 1867 se suscitó una crisis política en el país, que se originó debido a la existencia de varios grupos de poder en constante oposición, lo que acrecentó que no se llegara a ningún desarrollo, ni mucho menos se estabilizara el aspecto económico.

A pesar de ello, en los primeros años de vida independiente, se nota "una incesante lucha por encontrar fuentes de capital, ya fuera a través de empréstitos o de políticas impositivas".<sup>16/</sup>

16/ Secretaría del Patrimonio Nacional, Secretaría de la Presidencia, México a través de los informes presidenciales, tomo 6, El Sector Paraestatal, México, 1976, p 3

De 1822 a 1823, periodo en que Agustín de Iturbide tuvo a su responsabilidad los destinos del reciente país independiente, se efectuaron importantes aspectos para incrementar la producción, tal es el caso, como la disminución de impuestos a varias industrias, reducción de las alcabalas y a no permitir la importación de cualquier producto que substituyera a los del país.

En 1824 se modifica la forma de gobierno nacional, implantándose se una República Federal, dándose lugar a la redacción de una Constitución. Ocupa Guadalupe Victoria la presidencia en los años de 1824 a 1829.

Vicente Guerrero asume en 1829 el papel del gobierno, durante su corto periodo promueve la industria del país, para esto expide diversos tipos de concesiones y sobresale una nueva Ley arancelaria que contenía diversos tipos de manufacturas y textiles en la lista de artículos de importación prohibida. 17 / Esta medida coadyuvó al paso de los años a mejorar la situación económica.

Anastasio Bustamente ocupa la presidencia de 1830 a 1832 y de 1837 a 1841, en estos años se impulsa la industria y con la ayuda de las inversiones que efectúa el Estado, se mejora la tecnología. Con

17 / Ibid, p 6

el propósito de colaborar a la implementación de lo anterior, se creó en 1830, el Banco de Avío para apoyar a la industria del país, con un capital de un millón de pesos, que correspondían a impuestos de aduanas por la importación de artículos de algodón. Este banco fue una de las primeras empresas públicas que se establecieron. Sus actividades eran fundamentalmente el proporcionar préstamos a compañías o particulares para iniciar sus negocios o ya fuera para la adquisición de máquinas. 18/ El tipo de industria que sobresalió -- fue la textil básicamente.

Las operaciones del Banco se vieron influidas por los constantes movimientos políticos, lo que originó, que realizara parte de sus planes y únicamente fuera de beneficio productivo, aproximadamente la mitad de su capital.

Sin embargo con su creación, a parte de contribuir a mejorar la industria nacional, sirvió para poblar poblaciones, lo cual a su vez desarrolló diversas regiones.

El siguiente presidente que gobernó fue Antonio López de Santa Anna, en los años que comprenden de 1833 a 1835 y de 1839 a -

18/ Ibid, p 7

1841-1844. Al comienzo de este periodo presidencial, el Banco de Avío con muchos esfuerzos continuó funcionando, puesto que por esta época se suscitaron: una guerra civil, luchas en el país y confusión política.

Debido a lo anterior y al caos económico que existía en México fue cerrado el banco en 1842. Esta primera institución creada con el objeto de fomentar la industria nacional, funcionó durante 12 años.

Meses después, en el mismo año de 1842 se dió origen a la Dirección de Industria, que desempeñó parte de las operaciones que llevó a cabo el banco antes citado. 19/

Ignacio Comonfort, substituyó a Santa Anna en 1855-1858, durante estos años se incrementa la entrada de capital de exterior, se realizan obras de infraestructura, entre las que destacan: líneas de ferrocarril, canales y carreteras. 20/

Benito Juárez gobierna durante los años de 1858 a 1872 -- principalmente, renueva la política económica aunque no logra demasiado avance. Pusó especial interés en los aspectos de la -- agricultura, el comercio y la minería.

19/ Ibid, p 8

20/ Ibid, p 11

Sobresale de la organización que se efectuó, varias estadísticas que revelaron con mayor precisión los recursos mineros, agrícolas, mercantiles e industriales con que contaba el país.

Porfirio Díaz ocupa el poder de 1877 a 1880 y de 1884 a 1911, - después de haberse realizado el Plan de Tuxtepec. La situación del -- país para aquel entonces permitía darse cuenta de que la cuestión -- agraria existía bajo técnicas obsoletas y también un sector indus -- trial poco productivo.

Díaz consideró que dada la situación de insuficiencia de los recursos internos nacionales, era conveniente se establecieran condiciones para permitir la ingerencia de capitales extranjeros para coadyuvar a fortalecer la economía del país. Esta política permitió, en los años siguientes mejorar la situación; logrando que se participara en sectores como:

- En las comunicaciones
- En la minería
- En la agricultura
- Y en otros

En las comunicaciones, destacó para aquel entonces el ferrocarril, que fue el elemento base para cambiar la economía, sus rutas co

municaban de norte a sur en ambas fronteras y con algunos puertos - del Golfo de México. Este medio de transporte colaboró a que se incrementara la comunicación de las regiones mineras y agrícolas, con determinadas poblaciones y a su vez se intensificara la industria y el comercio.

La construcción de las líneas del ferrocarril se realizó -- por concesiones que el Poder Ejecutivo autorizó a particulares ex -- tranjeros. Con el objeto de evitar que se formara un monopolio, el - Estado tomó la decisión de adquirir gran parte de las acciones de - las líneas, dándose origen en 1908 a la empresa Ferrocarriles Nacio- nales, la cual absorbió aproximadamente la mitad de los kilómetros - de las vías que sumaban poco mas de 20 000 kilómetros.<sup>21/</sup>

Dentro del sector de las comunicaciones, en esta época tam - bién se empezaron a establecer instalaciones para el telégrafo y el - teléfono y a modernizar algunos puertos.

- La minería.- Antes del periodo de gobierno de Porfirio Díaz únicamen - te se había explotado en regiones en donde se consideraba que exis-- tía una amplia cantidad de metal. Debido a esto durante el porfiria-

<sup>21/</sup> Ibid, p 23

to intervinieron en la minería capitales norteamericanos e inglés, a fin de aumentar su explotación; únicamente que los beneficios fueron para los mismos capitales extranjeros.

- La agricultura.- Se caracterizó por la existencia de latifundios, lo que repercutió para que existiera un atraso técnico y se tuvieran pocas modificaciones tecnológicas. A su vez esto mismo influyó para que los trabajadores agrícolas sufrieran una injusta distribución del ingreso.
  
- Y en otros sectores también se dió un notable desarrollo como son en las industrias: del papel, cervecera, de la azúcar, vitivinícola, oleaginosas, alfarería, textil, la del calzado, la del cemento, entre otros.22/

Inmediatamente después, México vive una gran variedad de cambios que le permitieron mejorar su situación. Como se ha venido explicando nuestro país contaba ya en el siglo pasado con algunas empresas dedicadas a fomentar diferentes aspectos de la economía.

Al concluir el proceso de lucha armada de la revolución mexicana, el Estado alteró no sólo los aspectos económicos, sociales y

22/ Ibid, p 21

políticos, sino también los administrativos, apareciendo entonces, poco a poco mayor cantidad de empresas públicas.

De 1914 a 1916 se forjaron las ideas de una sociedad más firme, "basada en la igualdad social, tanto en el campo como en las relaciones obrero patronales",<sup>23</sup> postulados que se reducirían en la Constitución Política de 1917.

En las siguientes páginas de este subcapítulo, se explicará a las principales empresas públicas que se fueron creando.

<sup>23</sup> Ibid, p 27

La Comisión Nacional de Caminos.

En 1925 con el Presidente Plutarco Elías Calles, se crea la - Comisión Nacional de Caminos quien se convirtió en la organización básica para comunicar por medio de carreteras a un país extenso y montañoso, con poblaciones semicomunicadas una de otra.<sup>24/</sup>

Cuando se establece la mencionada Comisión, México solo conta ba con 19 000 kilómetros de ferrocarril casidestruidos, nuestro - que se había sufrido las consecuencias de la revolución, "puentes- volados, estaciones incendiadas, locomotoras dinamitadas, carros - volcados, etc." También existían brechas, que sumaban un total - aproximadamente de 28 000 kilómetros, por los que se pasaba a caba llo y no se encontraban en condiciones para circular en automóvil.<sup>25/</sup>

De 1925 a 1940 se construyeron una cantidad de 10 000 kilóme- tros de caminos,<sup>26/</sup> lo que permitió que existieran relaciones de- comunicación de carácter más moderno.

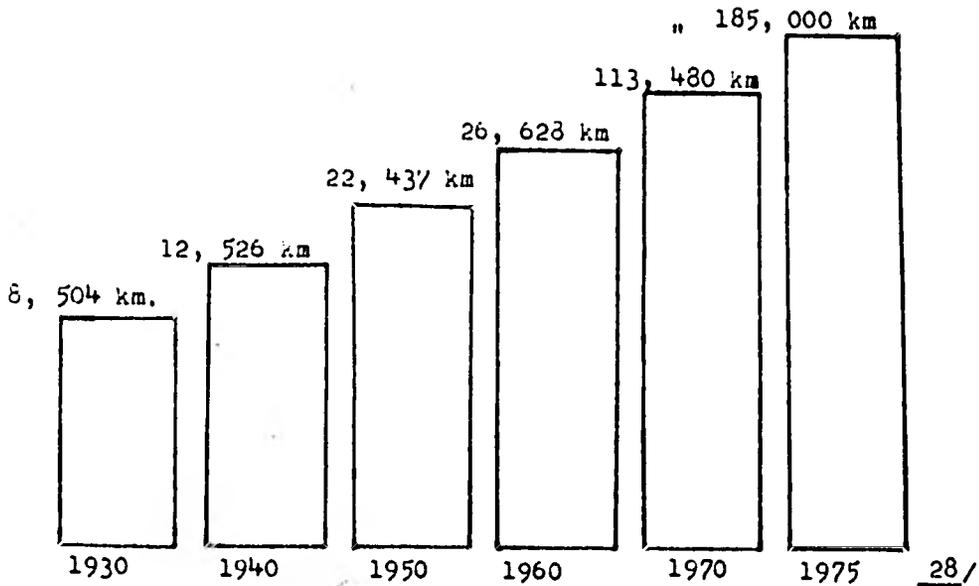
<sup>24/</sup> Secretaría de Obras Públicas, Camino y mano de obra, México, 1976, p 9

<sup>25/</sup> Secretaría de Obras Públicas, Camino y desarrollo, México, - 1975, pp 24, 25, 41

<sup>26/</sup> Ibid, p 30

La primera carretera pavimentada fue la de México-Puebla, la cual posteriormente sería construida hasta el Puerto de Veracruz. 27/

El desarrollo de la red de carreteras entre 1925 y 1975 es - el siguiente:



" Observando la anterior gráfica se puede detectar que entre 1970 y 1975, se han construido 185 000 kilómetros, cantidad considerable - en relación con las anteriores décadas.

27/ Secretaría de Obras Públicas, Camino y mano de obra, México, 1976, p 9

28/ Secretaría de Obras Públicas, Camino y desarrollo, México, -- 1975, p 27

Banco de México, S.A.

El primero de septiembre de 1925 fue inaugurado el Banco de México, S.A., siendo presidente de la República el general Plutarco - Elias Calles, quien estuvo acompañado durante la inauguración, de los Presidentes de la Suprema Corte de Justicia y de la Cámara de Diputados, del cuerpo diplomático y de diversos funcionarios de su gabinete. Al principio se estableció la institución en el edificio del Banco de Londres, pasando en 1927 a ocupar las instalaciones -- que se encuentran en la calle de 5 de mayo. 29/

Al iniciar sus operaciones el Banco, le fue un poco difícil modificar la emisión de la anterior moneda, puesto que se veía afectado por problemas de carácter político, por debates con airerentes puntos de vista y por la falta de recursos económicos. 30/ Pero a pesar de estos obstáculos el Banco se convirtió en años posteriores en un fuerte apoyo para el sistema bancario del país.

29/ Borja Martínez, Francisco. Orígenes del Banco de México, 1979, p 39

30/ Ibid, p 2

Comisión Nacional de Irrigación,

El presidente Plutarco Elías Calles propuso al Congreso de la Unión en enero de 1920, que se creara un organismo que se encargara de la pequeña irrigación, de la construcción de obras de grande irrigación y de obras hidráulicas, denominándosele Comisión Nacional de Irrigación, misma que se establece en la Casa del Lago, -- ubicada en Chapultepec, D.F.

Antes de la creación de esta Comisión, ya existía desde 1916- en la Secretaría de Fomento Colonización e Industria, que dependía de la Dirección de Aguas, una sección, oficina y departamento de - Irrigación.31/

En el año que se dió origen a la Comisión Nacional de Irrigación, se construyeron importantes presas; para esto se contrató a la Compañía Americana "White" quien estuvo a cargo de la construcción de las siguientes presas:

- Presa de "Endo", en el Estado de Hidalgo
- Presa del Mellón, en el Estado de Aguascalientes
- Y la Presa de Don Martín, en el Estado de Coahuila32/

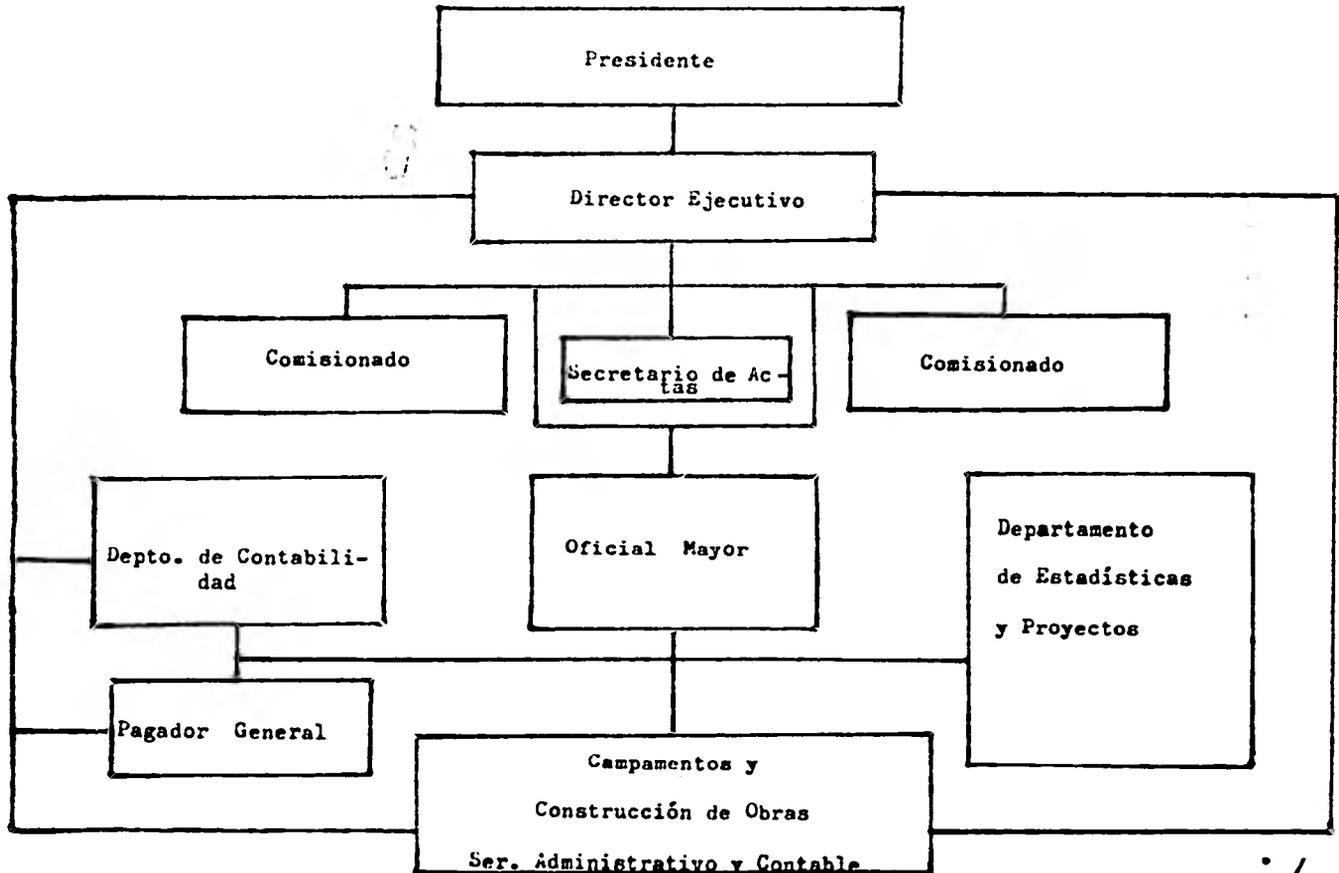
En la siguiente página se presenta un organograma que contiene la organización de la mencionada Comisión.

31/ Posadas Flores, Gilberto. Reseña histórica de la evolución de las oficinas de irrigación hoy S.R.H., 1972, p 6

32/ Ibid, p 1

COMISION NACIONAL DE IRRIGACION.

Cuadro de Organización  
1926



Con la realización de las presas antes mencionadas, se permitió que técnicos mexicanos aprendieran las características que debían tener obras de este tipo.

La Comisión Nacional de Irrigación a parte de tener a su cargo la construcción de presas, también efectuó la colonización de los distritos de riego, mejorando la situación de sus propios colonos, asesorando la explotación de los distritos. 36/

En diciembre de 1946, esta Comisión funcionaba ya con una gran variedad de asuntos, que le imposibilitaban para poder dar solución a cada uno de ellos. Debido a esto la Comisión se amplió y se le modificó el nombre, llamándosele Secretaría de Recursos Hidráulicos.

El periodo que comprende de 1926 a 1970, la Comisión Nacional de Irrigación y la Secretaría de Recursos Hidráulicos, concluyeron 380 presas, las cuales tienen una capacidad que varía de 0.5 a 5 millones de metros cúbicos en adelante. Mismas que permiten obtener cosechas con riego de aproximadamente 2.8 millones de hectáreas. 37/

Por último en diciembre de 1976, la anterior Secretaría <sup>7</sup> cambia su nombre y se le denomina Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, con el cual se le conoce actualmente.

36/ Ibid, p 2

37/ Ibid, p 12

Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A.

Surge en 1933, con el propósito de proporcionar servicios públicos, así como para incrementar la industria de la transformación. El banco en los años en que ha operado ha contribuido a efectuar diversos proyectos, que han demandado grandes cantidades de recursos financieros.

Banco Nacional de Crédito Ejidal, S.A. de C.V.

Se creó por la Ley de Crédito Agrícola reformativa del 24 de enero de 1934, tiene entre otras funciones:

- Administrar las funciones que se refieren a las operaciones del crédito ejidal.38/
- "Fomentar y vigilar la constitución y funcionamiento de las sociedades de crédito ejidal".38/
- Contar con un departamento para el fomento del ahorro entre los ejidatarios.38/
- "Actuar como agente de las otras instituciones del sistema para la compra de los elementos que necesitan los socios para sus explotaciones agrícolas, ganaderas, forestales o industriales".38/

38/ Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., Labor realizada de 1933 a 1968, Memoria de sus 35 años, p 26

Nacional Financiera, S.A.

Nacional Financiera, S.A., aparece el 30 de agosto de 1933 - por decreto, tuvo cambios el 28 de abril de 1934, y nuevamente se - modificó el 30 de junio de 1934. Sus funciones más importantes son:

- 1.- "Vigilar y regular el mercado nacional de valores y de créditos a largo plazo"; 39/
- 2.- "Operar como institución de apoyo con las sociedades financieras o de inversión, cuando hubiere concedido créditos con garantía de valores"; 39/
- 3.- "Actuar como agente y consejero del Gobierno Federal, de los Estados, municipios y dependencias oficiales, en la emisión, -- contratación y conversión de los valores públicos"; 39/
- 4.- "Encargarse de todo lo relativo a negociación, contratación y - manejo de créditos a mediano y a largo plazo de instituciones - extranjeras privadas, gubernamentales e intergubernamentales, - incluyendo el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, cuando como requisito para el otorgamiento de dichos créditos - se exiga que los garantice el Gobierno Federal"; 39/

- 5.- "Opinar acerca de financiamientos del exterior solicitados por establecimientos públicos y otras organizaciones descentralizadas, para la ejecución de obras, adquisición de equipos y materiales, o para la prestación de servicios"; 40 /
- 6.- "En sus funciones de promoción y de otorgamiento de créditos, deberá dedicar sus recursos a la creación o fortalecimiento de empresas fundamentales para la economía del país, bien sea porque aprovechen recursos naturales inexplorados o insuficientemente explotados, porque busquen la mejoría técnica o el incremento substancial de la producción de ramas importantes de la industria nacional, o porque contribuyan a mejorar la situación de la balanza de pagos, ya sea porque liberen al país de importaciones no esenciales o porque permitan el desarrollo de la producción de artículos exportables o, en general, desenvuelvan industrias que alimenten de divisas la economía nacional". 40 /

Almacenes Nacionales de Depósito, S.A.

Es un organismo auxiliar de crédito que se creó su escritura pública el 22 de abril de 1937, tiene por finalidad "recibir en sus bodegas toda clase de bienes y mercancías para su guarda y conservación, y expedir para ellos certificados de depósito y bonos de prenda, pudiendo transformar dichas mercancías sin variar esencialmente su naturaleza". 41/

Comisión Federal de Electricidad.

Esta básica empresa para el desarrollo de México, empezó a crearse el 2 de diciembre de 1933 cuando el Presidente Constitucional Substituto, general Abelardo L. Rodríguez envía al Congreso de la Unión un acuerdo para dar origen a la Comisión Federal de Electricidad. 42/ El 14 de agosto de 1937 el Presidente Lázaro Cárdenas tomando como base lo anterior, promulgó la Ley que dio origen a la Comisión Federal de Electricidad. 43/

41/ Ibid, p 27

42/ Comisión Federal de Electricidad, Evolución del Sector Eléctrico en México, 1976, p 31

43/ Ibid, p 32

Este organismo inició sus operaciones con un capital de \$ 50, 000. 00, correspondiendo al presupuesto de la Secretaría de la Economía Nacional. 44/

El 11 de enero de 1949 la Comisión Federal de Electricidad se convierte en un organismo descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, debido al decreto que se creó durante el período de gobierno del Presidente Miguel Alemán. 45/

El año en que se empezó la nacionalización de la industria eléctrica fue en abril de 1960, con el Presidente Adolfo López Mateos, misma que se efectuó por medio de acuerdos financieros, que consistían en la compra de las empresas extranjeras. 46/

Para poder haber realizado esta negociación, se tuvo que eliminar diversos obstáculos que lo impedían. La compra fue efectuada de acuerdo a las siguientes condiciones:

"El Gobierno adquirió, en 52 millones de dólares, el 90 % de las acciones de la Mexican Light and Power Co., y se comprometió a saldar los pasivos de esa empresa, que ascendían a 78 millones de dólares". Otra de las empresas era la American and Foreign Power Co., la cual fue comprada en 70 millones de dólares. Fue conocida públicamente esta operación el 27 de septiembre de 1960. 47/

44/ Ibid, p 35  
45/ Ibid, p 39  
46/ Ibid, p 48  
47/ Ibid, p 49

Unión Nacional de Productores de Azúcar, S.A.

Los ingenios que funcionaban en el país en 1931, estuvieron de acuerdo en formar una organización que los agrupara, que se llamó Azúcar, S.A., misma que empezó a operar en enero de 1932.<sup>48/</sup>

En 1938, siendo el presidente del país el Gral. Lázaro Cárdenas, se modificó el nombre a la institución Azúcar, S.A. por el de Unión Nacional de Productores de Azúcar, S.A., la cual actualmente es una organización nacional auxiliar de crédito.<sup>49/</sup>

La U.N.P.A.S.A. recibe la azúcar de la Comisión Nacional de la Industria Azucarera, quien esta a su vez la recibe de los ingenios. La U.N.P.A.S.A. tiene bajo su responsabilidad la distribución y venta de este artículo en la República, así como exportar los excedentes.

Los ingenios pertenecientes a la U.N.P.A.S.A. llevan a cabo su propia administración y sus relaciones con la misma U.N.P.A.S.A. son de regirse por los estatutos y contratos de aportación de azúcar.<sup>50/</sup>

<sup>48/</sup> Nasre M. Gamen, Evolución Histórica de la Industria Azucarera Mexicana, México, 1967, p 170

<sup>49/</sup> Ibid, p 171

<sup>50/</sup> Ibid, p 172

Los ingenios a su vez proporcionan préstamos a los campesinos de esas zonas, a un tipo de interés similar al que los propios ingenios pagan por los créditos que solicitan. 51/

La U.N.P.A.S.A., tiene como principales funciones:

- "Organizar y realizar la distribución del azúcar al menor costo, para lo cual contrata con oportunidad y en las mejores condiciones posibles, los transportes que llevan el azúcar a los centros de consumo en las cantidades y calidades que se requieren". 52/
- "Efectuar las ventas de azúcar a los precios establecidos por el Gobierno Federal, en forma directa y por conducto de distribuidores en todo el país, con el fin de dar facilidades a los consumidores en la adquisición del azúcar, eliminando intermediarios que encarezcan el producto". 52/

Los precios a los que se vende el azúcar son establecidos por el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Industria y Comercio, tanto en mayoreo como en menudeo.

51/ Ibid, p 175

52/ Ibid, p 173

Petróleos Mexicanos.

El 18 de marzo de 1938 una vez que el presidente Lázaro Cárdenas promulgó un decreto para expropiar a las compañías extranjeras que explotaban el petróleo nacional<sup>53/</sup>, se crea el organismo descentralizado Petróleos Mexicanos quien estaría a cargo de la administración y explotación de este recurso.

En la actualidad sus reservas ascienden a 20 240 millones de barriles, las cuales son superiores a las anteriores. Sus inversiones que efectuará este organismo de 1977 a 1982 serán 354 000 millones de pesos.<sup>54/</sup>

La actividad de Petróleos Mexicanos ha contribuido a incrementar el desarrollo interno del país y simultáneamente con sus exportaciones a mejorado la economía nacional.

<sup>53/</sup> Domínguez C. Rodolfo, "El papel de Petróleos Mexicanos en los programas del gobierno de México", Revista Latinoamericana de Administración Pública, número 8-9, 1979, p 192

<sup>54/</sup> Ibid, p 193

Ferrocarriles Nacionales de México.

En julio de 1937 se creó un Departamento Autónomo de Ferrocarriles, el cual fue modificado en diciembre de 1940, denominándose Ferrocarriles Nacionales de México. Tal cambio fue efectuado - debido a una iniciativa de Ley que envió al Congreso de la Unión el presidente Manuel Avila Camacho. 55/

La transformación de esta empresa, en los aspectos legal y administrativo durante el período de 1937 a 1940 permitió mejorar - bastante este tipo de transporte.

Ferrocarriles Nacionales de México efectúa actualmente el - 71 % de las rutas de vía férrea que existen en el país, siendo por- tanto el principal organismo en esta área. A su vez participan con- sus servicios otras empresas como son:

Ferrocarril del Pacífico

Ferrocarriles Unidos del Sureste

Ferrocarril Sonora-Baja California, etc.

55/ Ortíz Herman Sergio, Los ferrocarriles de México, Secretaría - de Comunicaciones y Transportes, 1973, p 214 y 215

Altos Hornos de México, S.A.

En 1941 se escogió a Monclova, Coahuila como el lugar propio para establecer esta empresa, dada la situación de las materias primas. Un grupo de industriales particulares por acuerdo de la Nacional Financiera, S.A. y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público fueron quienes iniciaron el proyecto para "la instalación de una fundición con capacidad para producir 100, 000 toneladas anuales de plancha, lámina, hojalata y tubería de fierro fundido". 56/

Al paso de los años la iniciativa privada se vio obstaculizada para continuar financiando el funcionamiento de esta empresa. Para ello el Gobierno Federal empezó a intervenir poco a poco con su capital, a grado tal que actualmente le pertenecen el 100 % de las acciones.

"Desde su creación, la empresa ha tenido un ritmo creciente de desarrollo, que se ha visto superado en forma muy especial durante los últimos tres años. AHMSA viene produciendo desde 1971 mas del 40 % del acero que se consume en el país". 57/

56/ AHMSA, Revista Avante, nov-dic 1973, p 3

57/ Ibid., p 2.

Instituto Mexicano del Seguro Social.

Existieron en México varios intentos por establecer el Seguro Social en el país. Fue posible la elaboración de la Ley del Seguro Social durante el período de gobierno del presidente Manuel - Avila Camacho. "Por acuerdo presidencial, el 1 de julio de 1941, inició sus trabajos, la comisión técnica redactora de la Ley del Seguro Social, con representación de los tres sectores, así como del Congreso de la Unión".58/

"En la sesión del 23 de diciembre de 1942, la Cámara de Diputados aprobó el proyecto de Ley del Seguro Social y el 29 de diciembre del mismo año la Cámara de Senadores dió también su aprobación a la Ley del Seguro Social. Así fue aprobado el Código de Seguridad Social de la nación y se publicó en el Diario Oficial - de la Federación, el 19 de enero de 1943".59/

"La seguridad social tiene por finalidad garantizar el derecho humano a la salud, la asistencia médica, la protección de los medios de subsistencia y los servicios sociales necesarios para - el bienestar individual y colectivo".60/

58/ Moreno Ocaña, Andrés. La seguridad social, orígenes, desarrollo y proyección, Tesis, Universidad del Valle de México, - 1972, p 94

59/ ibid, p 95

60/ Instituto Mexicano del Seguro Social, Ley del Seguro Social, 1977, artículo 2o, p 5b

Banco del Pequeño Comercio del Distrito Federal, S.A. de C.V.

Empezó a funcionar en julio de 1943, proporciona crédito a los vendedores de los mercados y a los comerciantes que venden en poca cantidad en el Distrito Federal, cobrandoles intereses bajos.

A su vez apoya financieramente a las asociaciones de comerciantes en pequeño, para que los socios adquieran oportunamente y a precios más bajos sus artículos de consumo.

También otras de sus funciones son:

- "La de promover, vigilar y reglamentar la constitución y funcionamiento de las asociaciones de comerciantes en pequeño". 61/
- "Organiza y administra el servicio de los almacenes de depósito que sea necesario establecer para el adecuado funcionamiento del sistema de distribución de los bienes de consumo". 61/
- "Promover la constitución de fideicomisos que tengan como finalidad resolver también el problema del abastecimiento de artículos de consumo". 61/

61/ Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., Labor realizada de 1933 a 1968, memoria de sus 35 años, p 28

Fertilizantes Mexicanos, S.A.

Debido a la diferencia de suelos de cultivo que existen en México, se optó para remediar esta desigualdad, por dotar de fertilizantes y de otros productos a la superficie cultivable. 62/ Para esto el presidente Manuel Avila Camacho el 17 de julio de 1943 crea por Decreto Presidencial Guanos y Fertilizantes de México, S.A., nombre con el cual se le conoció por mucho tiempo. 63/

El objetivo de esta empresa "es la producción y distribución de fertilizantes, materiales para insecticidas y otros productos químicos de uso agrícola, procurando la utilización de la tecnología más avanzada en función de los recursos naturales y el desarrollo de la industria petroquímica para el beneficio del Sector Agropecuario Nacional". 64/

En 1978 se modificó por acuerdo del Consejo de Administración y de la Asamblea de Accionistas, el nombre a la empresa, por el de fertilizantes Mexicanos, S.A. 65/

62/ Fertilizantes Mexicanos, S.A., Manual de Inducción, 1979, Capítulo II, p 9

63/ ibid, capítulo II, p 11

64/ ibid, capítulo IV, sin páginas

65/ ibid, capítulo I, p 15

Esta organización se compone de la siguiente forma:

- "Organos de Dirección: La Asamblea General de Accionistas, el Consejo de Administración y la Dirección General!"
  
- "Dependencias Ejecutivas; Las Gerencias: Financiera, de Operación-industrial, de Administración y Relaciones Públicas, de Plan y Desarrollo, de Campo de Ventas, de Filiales, de Operaciones Internacionales!"
  
- "Dependencias Industriales: Unidades de Producción, Zonas de Ventas, Agencias de Ventas!"
  
- "Organos de Control Externo: La Auditoría Externa, y las Dependencias Gubernamentales que por Ley desempeñan funciones de vigilancia y control sobre las instituciones oficiales y semificiales".

66/

Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO).

Con el objeto de regular el mercado y proteger al consumidor se estableció la Compañía Exportadora e Importadora Mexicana, S.A. (CEIMSA). Actualmente esta Compañía es conocida con el nombre de -- Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO). Las funciones que realiza son entre otras:

- 1.- "Salvaguardar los ingresos de los ejidatarios y agricultores -- en pequeño, e incrementar la capacidad económica de los secto -- res sociales de escasos recursos". 67/
- 2.- "Funciona como un instrumento complementario de la reforma -- agraria integral, al asegurarle al campesino un precio de garan -- tía para los cultivos básicos". 67/
- 3.- "En caso de reservas deficitarias de alimentos, la empresa im -- porta para asegurar el abastecimiento nacional; y en el caso -- contrario, exporta los excedentes". 67/
- 4.- Promueve, organiza u opera establecimientos comerciales para -- distribuir y vender subsistencias populares". 67/

67/ González Cosío Arturo, "Una empresa estatal de comercializa -- ción en México (CONASUPO)" Revista Latinoamericana de Adminis -- tración Pública, número 8-9, 1979, pp 219, 220

5.- "Crea, organiza y dirige las instituciones filiales necesarias al cumplimiento de sus funciones". 68/

Para realizar sus operaciones la Compañía cuenta con varias tiendas tipo supermercado, con 4 mil bodegas y almacenes con una capacidad aproximada de 6 millones de toneladas de granos. 68/

Banco Nacional de Fomento Cooperativo, S.A. de C.V.

Este banco se creó el 30 de abril de 1941, con el objeto de que efectuara, "con las sociedades cooperativas y uniones de crédito popular, operaciones de descuento, aval, préstamos de habilitación o avío, refaccionarios o hipotecarios". 69/

Colabora a su vez, apoyando el crecimiento de la pequeña y mediana industria nacional, llevando a cabo operaciones con personas físicas del medio artesanal o con las uniones de crédito popular.

Asimismo participa como agente para la compra de implementos que unos y otros requieren para sus actividades. Esto claro está, siempre y cuando las cooperativas, uniones de crédito popular, artesanos, pequeños y medianos industriales estén de acuerdo.

69/ Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., Labor - realizada de 1933 a 1968, memoria de sus 35 años, p 29

Banco Nacional del Ejército y la Armada, S.A.

Esta institución se estableció el 26 de diciembre de 1946, sus principales funciones son:

- "Realiza operaciones de crédito con miembros del ejército y la Armada Nacionales, bien que se encuentren en servicio activo, con licencia o en situación de retiro". 70 /
- "Efectúa operaciones con sociedades mercantiles que forman los miembros del Ejército y la Armada". 70 /
- "Recibe depósitos a la vista y a plazo fijo, que podrán estar amparados con bonos de caja". 70 /
- "Descontar o prestar su aval a los títulos de crédito que emitan los sujetos de crédito mencionados, con motivo de sus negocios". 70 /

Banco Nacional Cinematográfico, S.A.

Se le dió origen por escritura pública, el 23 de diciembre de 1941. Realiza las siguientes operaciones con el propósito de servir de apoyo financiero a la industria cinematográfica del país:

- Otorga préstamos o créditos hipotecarios
- Apoya la organización de empresas y sociedades mercantiles
- Efectúa operaciones de descuento, préstamo y crédito a 180 días como máximo. 71 /

70 / Ibid, p 30

71 / Ibid, p 30

Camino y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.

La Compañía Constructora del Sur, S.A. de C.V. formada en septiembre de 1949, la cual realizó los trabajos de la carretera de cuota Amacuzac-Iguala, así como también entre otras la autopista México-Cuernavaca, etc. Sería la que en agosto de 1956 cambiaría al nombre de Caminos Federales de Ingresos, S.A. de C.V. 72/

Esta última denominación fue modificada varias ocasiones:

- En 1958 por decreto pasa a ser un Organismo Descentralizado, conservando el mismo nombre.
- En 1959 se le conoció como Caminos y Puentes Federales de Ingresos.
- Y en 1963 por decreto se amplía su nombre siendo Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos. 73/

Este organismo descentralizado tiene como responsabilidad la operación y conservación de autopistas, caminos directos y

72/ Gerencia de Relaciones Públicas, ¿Qué es Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos?, 1978, sin páginas.

73/ Ibid, sin páginas

puentes nacionales e internacionales de cuota. Para lo que se refiere a Servicios Conexos comprende: las gasolineras que existen en - las diversas autopistas, dos fábricas de emulsiones asfálticas y - una fábrica de pinturas para las carreteras.

El Patronato del Ahorro Nacional.

Este organismo descentralizado fue establecido en 1949, y apareció por primera vez en el Diario Oficial el 30 de diciembre de 1950.

La Ley del Patronato del Ahorro Nacional en su artículo 1, explica que el mencionado organismo fue creado para "facilitar, proteger y estimular el ahorro nacional y aprovecharlo en el desarrollo económico del país".74/

"Tendrá a su cargo la emisión, colocación, venta, redención, pago y manejo de los Bonos del Ahorro Nacional, la inversión de los fondos obtenidos en la colocación de los mismos, la concesión de préstamos y créditos con cargo a éstos y el control y vigilancia de sus inversiones, para lo cual se le otorgan todas las facultades necesarias para la completa realización de sus fines".75/

74/ Patronato del Ahorro Nacional, Ley del Ahorro Nacional, 1978, p 5

75/ Ibid, p 5

"El producto de las emisiones de Bonos del Ahorro Nacional será destinado, única y exclusivamente, a la ejecución o financiamiento de obras públicas, esenciales y de plantas industriales que directamente produzcan un acrecentamiento de los ingresos públicos".76 /

Nacional Monte de Fiedad, S.A.

El decreto que creó esta institución fue dado a conocer el 30 - de diciembre de 1949. Realiza operaciones de depósito, ahorro, recibe depósitos de ahorro con concesión de estampillas y bonos de - ahorro. Así como también celebra los actos y contratos que sean - necesarios.77 /

76 / ibid, p 5

77 / Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., Labor rea- lizada de 1933 a 1968, Memoria de sus 35 años, p 24

Comisión del Río Papaloapan.

Esta Comisión establecida en 1949, tiene a su cargo la Cuenca del Papaloapan, la cual tiene como afluente a el sistema fluvial - del río Papaloapan, mismo que ocupa en importancia el segundo lugar en la República. Ocupando el primer lugar el sistema Grijalva-usumacinta. 78/

El río Papaloapan está ubicado "en la vertiente del Golfo de México aproximadamente en la parte media del arco que forma el litoral mexicano, cuenta con una superficie de 46, 517 km<sup>2</sup> (2.4 % de la superficie del territorio nacional)". 79/

De los 46, 517 km<sup>2</sup>, corresponde a los siguientes Estados: el 51 % al Estado de Oaxaca, el 37 % al de Veracruz y el 12 % al de Puebla. 80/

La Cuenca del Papaloapan tiene tierras adecuadas para la agricultura, su corriente del agua proporciona energía por medio de plantas hidroeléctricas, cuenta además con recursos como el petróleo, minería y bosques. 81/

78/ Secretaría de Recursos Hidráulicos, Comisión del Papaloapan, Boletín Hidrométrico No 14, 1962, p 15

79/ Ibid, p 14

80/ Ibid, p 14

81/ Ibid, p 15

Combinado Industrial de Ciudad Sahagún.

En los años de 1950-1952 el Gobierno Federal tomó la decisión de crear una fábrica de carácter automotriz en Cd. Sahagún, Hgo.

Al paso de los años, en este lugar se han instalado otras empresas, de tal manera que a la fecha se cuenta con un total de 12, resultando a fin de cuentas un combinado industrial verdaderamente complejo. Las fábricas que existen son:

Diesel Nacional, S.A. --- DINA

Siderúrgica Nacional, S.A. --- SIDENA

Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A.--CNCF

} Las  
principales

Motores Perkins, S.A.--- PERKINS

Maquiladora Automotriz Nacional, S.A.--- MAN

Dina Komatsu Nacional, S.A. de C.V.--- DIKONA

Renault Mexicana, S.A. de C.V.--- RENOMEX

Nacional de Instrumental Médico, S.A.--- NIMSA

Barrenas de Acero y Aguces, S.A.--- BAYASA

Dina Rockwell Nacional, S.A.--- DIRONA

Tracto Sidená, S.A.--- TRACTOSIDENA

Asociación en Participación Dina-Renault <sup>82/</sup>

} Filiales  
o  
Asociadas

El Combinado Industrial Sahagún aporta el 97 % del producto bruto del Estado de Hidalgo, y sus empleos abarcan un 24 % del total que existen en el mencionado Estado. <sup>83/</sup>

<sup>82/</sup> Dirección de Relaciones Públicas, Sahagún, 1976, p 65

<sup>83/</sup> Ibid, p 44

Diesel Nacional, S.A.

Se inaugura en 1951, en Ciudad Sahagún en el Estado de Hidalgo, - con el propósito de fabricar los siguientes tipos de motores y vehículos:

- "Motores diesel de la marca Cummins
- Motores de gasolina Renault
- Camiones Dina, pesados y semipesados, así como también medianos y ligeros
- Autobuses integrales para servicio foráneo
- Ensamble de automóviles Renault
- Fabricación de piezas de fibra de vidrio". 84/

Esta empresa hasta el año de 1976 obtenía una producción de 25- mil automóviles, 12 mil motores, 10, 600 camiones y autobuses. 85/

A su vez aquí se fabrican también las cabinas frontales de los carros del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), cadres de ca -- mión para Dina y diversas partes para camiones y autobuses. 86/

84/ ibid, p 71

85/ ibid, p 58

86/ ibid, p 71

Comisión del Río Grijalba.

Esta Comisión se creó en el Acuerdo Presidencial del 27 de junio de 1951, con la finalidad "de estudiar, planear y ejecutar las obras necesarias para desarrollar integralmente el área de la cuenca del río Grijalba". 87/

Tiene a su cargo "la ejecución de obras de protección, de --  
aprovechamiento para riego y generación de energía, de ingeniería --  
sanitaria, de comunicaciones y transportes de fomento social, --  
agrícolas e industriales, de servicios y de centros de población". 88/

Entre las principales obras realizadas por esta Comisión, destacan:

- En 1951 se construyeron las instalaciones de las estaciones --  
climatológicas y hidrométricas para conocer el régimen de los --  
ríos. Existen instalaciones de esta índole aproximadamente como  
unas 300. 89/

87/ Azuara Sales, Eduardo. La Comisión del Río Grijalba, su contribución al Desarrollo Regional, Instituto Mexicano de Recursos Naturales Renovables, 1976, p 201

88/ Ibid, p 201

89/ Ibid, p 202

- En los Estados de Chiapas y Tabasco, la Comisión ha efectuado obras para proporcionar agua potable y servicios de alcantarillado.90/
  
- A realizado en la Chontalpa obras como la de una conexión de tubería de mas de 120 kilómetros para suministrar agua a diversos poblados. Además se progresó en el aspecto de la agricultura, puesto que comprende una porción de aproximadamente 81, 000 hectáreas.91/

90/ ibid, p 207

91/ ibid, p 210

Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril.

Se formó en 1952 y es la única empresa en la República que tiene como finalidad fabricar carros de ferrocarril. Con su producción abastece al transporte del ferrocarril en el país, así como también se ha exportado a Colombia, Panamá y Estados Unidos.

Hace poco esta Constructora empezó a fabricar también carros del metro, los cuales casi en su mayoría son adquiridos por el Sistema de Transporte Colectivo.

Simultáneamente se producen diversas partes que son requeridas por otras fábricas que existen en el mismo Combinado Industrial de Cd. Sahagún, por ejemplo:

- Partes de la carrocería de los autobuses, chasis, partes de lámina para los camiones de Dina.
- Partes para los tractores que se solicitan en la fábrica Sidena, etcétera.92 /

92/ Dirección de Relaciones Públicas, Sahagún, 1976, p 71

La Financiera Nacional Azucarera, S.A.

Es una organización que perteneció en un principio al sector privado en enero de 1943; pero después de 10 años, es decir en julio de 1953, pasó a ser una institución nacional, con el fin de financiar para el desarrollo de la industria azucarera. 93/

93/ Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., Labor realizada de 1933 a 1968, Memoria de sus 35 años, p 29

Sistema de Transporte Colectivo.

El decreto que creó al organismo público descentralizado apareció en el Diario Oficial el 29 de abril de 1967, tal organismo tiene como fin "construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el Distrito Federal".<sup>94/</sup>

La secuencia de la construcción de las líneas del metro es la siguiente, mismas que se iniciaron en 1967:

- En septiembre de 1969 se inaugura el tramo Zaragoza-Chapultepec de la línea 1
- En agosto de 1970 se inaugura el tramo Taxqueña-Pino Suárez de la línea 2
- En septiembre de 1970 el tramo Pino Suárez-Tacuba
- En noviembre de 1970 el tramo Tlatelolco a Hospital General de la línea 3
- En junio de 1972 se inaugura la estación Observatorio
- En agosto de 1978 el tramo Tlatelolco-La Raza
- En diciembre de 1979 el tramo La Raza-Indios Verdes
- En junio de 1980 el tramo Hospital General-Centro Médico.<sup>95/</sup>

<sup>94/</sup> Acuerdo que creó al Sistema de Transporte Colectivo, 29-abril-1967, p 23

<sup>95/</sup> Departamento del D.F., Revista sobre el Metro, sin páginas

Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

El 23 de diciembre de 1970, aprobó el Congreso de la Unión la Ley que envió el Ejecutivo Federal con la cual se dió origen a el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. 96/

Este Consejo ha funcionado con otros nombres:

- En 1935 se le conocía como Consejo Nacional de Educación Superior y la Investigación Científica.
- En 1942 su nombre era la Comisión Impulsora y Coordinadora de la Investigación Científica.
- En 1950 era el Instituto Nacional de Investigación Científica.

En 1961 debido a un Decreto del H. Congreso de la Unión, se le asignó un nuevo objetivo que era "el promover en la República Mexicana la coordinación y desarrollo de la investigación científica, así como la formación de investigadores". 97/

Sus principales funciones son:

96/ Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Manual General de Organización, 1978, p 6

97/ ibid, p 2

- "Contratar el equipo necesario para el buen funcionamiento de las áreas integrantes de la dirección, nuevos bancos y sistemas". 98/
- "Mantener relación con proveedores nacionales e internacionales en materia de servicios automáticos de información. Coordinar la formación de bancos nacionales e internacionales y la realización del inventario nacional de ciencia y tecnología". 98/
- "Proporcionar el acceso a la información almacenada en 150 bancos nacionales e internacionales, mediante el uso de terminales de computadora que se instalan en las oficinas de los usuarios o utilizando el equipo propio de SECCBI". 98/
- "Realizar promoción de los servicios e impartir cursos y asesoría sobre el funcionamiento de los sistemas y bancos de información". 98/
- "Llevar a cabo el mantenimiento correctivo y preventivo de las terminales, coordinar a los usuarios, llevar la contabilidad derivada del uso de los bancos, pagos y deudas". 98/

Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

El decreto que lo creó apareció en el Diario Oficial del - 29 de diciembre de 1970. Algunas de sus funciones más importantes son:

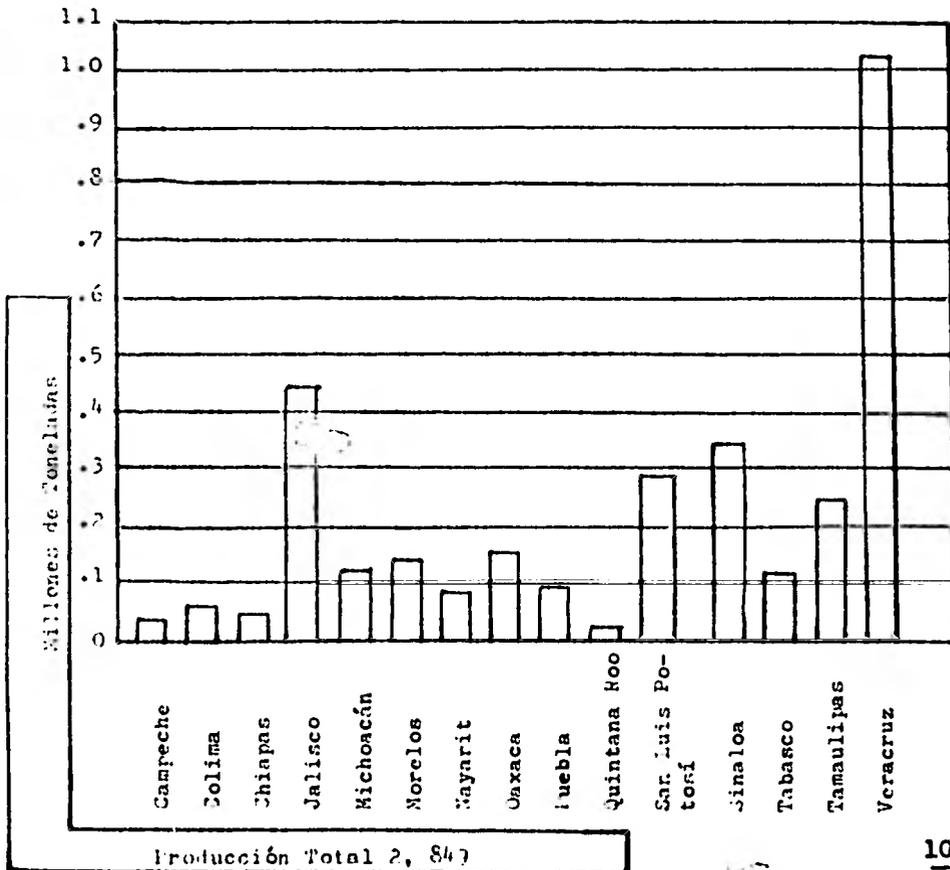
- Desarrollar los tratados de Comercio Exterior
- Estudiar los proyectos políticos, planes y programas relacionados con los tratados de Comercio Exterior
- Es el instrumento de coordinación de las actividades de los sectores público y privado en cuanto a los tratados de Comercio Exterior
- Promueve a las asociaciones de manufacturas, mercancías, distribuidores y exportadores; estimulando y aumentando los tratados de Comercio Exterior
- Colabora con la Secretaría de Industria y Comercio, en el establecimiento de las normas de calidad para los productos destinados a la exportación.
- Da a los exportadores la asistencia técnica que necesiten. 99/

99/ Ley del Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1976, p 1 y 2

Comisión Nacional de la Industria Azucarera.

Esta Comisión se creó en el año de 1971, con la finalidad de que contralora a casi la mayoría de los ingenios del país. Actualmente tiene a su cargo 50 ingenios, localizados en distintos estados; además existen otros -- mas en la República, los cuales pertenecen al sector privado.

La Producción de Azúcar por Estados es la siguiente  
1978



100/ Comisión Nacional de la Industria Azucarera, Estadísticas Azucareras, 1979, sin páginas.

Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

La Ley que dió origen a esta Comisión apareció en el Diario Oficial el 29 de diciembre de 1970, su objetivo es:

"Coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y - servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que -- operen en ellos, así como los servicios principales auxiliares y - conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente - operación y funcionamiento".101/

La Comisión ejercerá "sus funciones en los puertos por conducto de Delegados Coordinadores, que serán nombrados por la propia Comisión".102/

101/ Ley de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, artículo 1, 29 de diciembre de 1970.

102/ Ibid, artículo 10

Todas las empresas públicas explicadas en este subcapítulo y otras mas, han mantenido una evolución permanente, que les ha permitido convertirse casi en su mayoría, en un factor positivo para el país y obtener algunos logros para su propio beneficio, como son:

- La ampliación de las empresas
- El aumento de empleados
- El recurso financiero invertido
- Mayor monto de producción
- Su relación con otros mercados
- El funcionamiento complicado de producción que eleva su categoría.

Consideraciones Generales sobre el Capítulo I.

En este capítulo, se ha buscado presentar una visión sobre las características del Sector Paraestatal Mexicano, a fin de poder ubicarlo y de esta manera establecer un marco de referencia para el análisis de las empresas públicas en general y de las empresas públicas en el campo del transporte aéreo en particular.

Con este propósito, se han estudiado los antecedentes, la evolución y el desarrollo del Sector Paraestatal Mexicano, tratando de señalar en cada caso, los elementos fundamentales, que desde nuestro punto de vista, han revestido mayor importancia.

En la actualidad, el Sector Paraestatal constituye uno de los elementos básicos para que el Gobierno mexicano pueda implementar sus acciones de política económica, que le permiten el cumplimiento de los objetivos nacionales, que de acuerdo a la situación del país, debe cumplir para lograr un mayor desarrollo integral.

Las empresas públicas reflejan la dinámica de acumulación de capital en México en forma directamente proporcional a la capacidad de planeación, porque existen prácticamente en todas las --

áreas de la economía, significando que desempeñan un papel fundamental en el desarrollo nacional.

Sin embargo los resultados de operación de algunas de estas empresas no son todo lo satisfactorio que era de esperarse, lo cual constituye un indicador para señalar que existen fallas en la planeación, programación y operación interna. Para ello se propone la eliminación de empresas que se encuentren con estas fallas. Asimismo hay que tener presente que para el rendimiento eficaz de estas empresas se debe contar con la cooperación de sus funcionarios y de los empleados.

- Capítulo II.- Tipos de Empresas Públicas.

2.1.- Aspecto Legal.

El Sector Paraestatal Mexicano está compuesto por los siguientes - tipos de empresas públicas. Hasta enero de 1981 existían:

- 77 --- Organismos Descentralizados
- 450 --- Empresas de Participación Estatal Mayoritarias
- 54 --- Empresas de Participación Estatal Minoritarias<sup>103/</sup>
- 23 --- Instituciones Nacionales de Crédito<sup>104/</sup>
- 199 --- Fideicomisos<sup>103/</sup>

Hoy en día las empresas que nos ocupan suman un número considerable de entidades, que están involucradas en casi todas las áreas de la economía mexicana.

La organización y funcionamiento de cada empresa estarán contenidos en documentos tales como: Escritura Constitutiva, Estatutos Sociales y en las leyes administrativas. Siendo diferente para cada uno de los anteriores casos.

<sup>103/</sup> Diario Oficial del 15 de enero de 1981, Registro de la Administración Pública Paraestatal.

<sup>104/</sup> Información de la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, (Biblioteca)

A) Organismos Descentralizados.

Serán considerados como Organismos Descentralizados los que tengan las siguientes características:

- Se crean por una Ley del Congreso de la Unión o por un Decreto del Poder Ejecutivo Federal<sup>105/</sup>
- "Que su patrimonio se constituya total o parcialmente con fondos y bienes federales o de otros organismos descentralizados, asignaciones, subsidios, concesiones o derechos que le aporta u otorga el Gobierno Federal o con el rendimiento de un impuesto específico".<sup>105/</sup>
- "Que su objeto o fin sea la prestación de un servicio público o social, la explotación de bienes o recursos propiedad de la nación, la investigación científica y tecnológica, o la obtención y aplicación de recursos para fines de asistencia o seguridad social".<sup>105/</sup>
- Se les otorga personalidad jurídica, <sup>105/</sup> es decir tendrán derechos y obligaciones.

<sup>105/</sup> Carrillo Castro Alejandro, Las empresas públicas en México, 1976, pp 133, 134

Algunos ejemplos de Organismos Descentralizados son:

- Comisión Nacional de Fruticultura
- Industrial de Abastos
- Productos Forestales Mexicanos
- Petróleos Mexicanos
- Comisión Federal de Electricidad
- Instituto Mexicano de Investigaciones Siderúrgicas
- Comisión de Fomento Minero
- Instituto Mexicano de Comercio Exterior
- Sistema de Transporte Colectivo
- Comisión Nacional Coordinadora de Puertos
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares
- Instituto Mexicano del Seguro Social
- Lotería Nacional para la Asistencia Pública
- Junta Federal de Mejoras Materiales de Acapulco, Gro.
- Instituto Nacional de Energía Nuclear

B) Empresas de Participación Estatal.

Se han dividido en tres tipos:

- Mayoritarias
- Minoritarias
- Asimiladas

Las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias son:

- "Son aquellas entidades en las cuales el Gobierno Federal aporta o es propietario del 50 % o mas del capital social; o si figuran acciones de serie especial que solo pueden ser suscritas por el Gobierno Federal".106/
- "Cuando al Gobierno Federal corresponde la facultad de nombrar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración, Junta Directiva u órgano equivalente; o designar al Presidente, Director o Gerente".106/
- "Cuando tenga facultades para vetar los acuerdos de la Asamblea General de Accionistas, del Consejo de Administración o la Junta Directiva, u órgano equivalente".106/

Las Empresas de Participación Estatal Minoritarias son:

- "las sociedades mercantiles en las que una o varias instituciones nacionales de crédito, uno o mas organismos descentralizados y - otra u otras empresas de participación estatal mayoritarias, consideradas conjuntamente o por separado, posean acciones o parte - que representen menos del 50 % y hasta el 25 % del Capital".107/

Sociedades Asimiladas al régimen de Participación Estatal:

- "Son sociedades mercantiles en las que una o varias instituciones nacionales de crédito, uno o mas organismos descentralizados u - otra u otras empresas de participación estatal, consideradas en - conjunto o separadamente posean acciones o partes del capital que representen el 50 % de éste o mas".108/

Algunos ejemplos de Empresas de Participación Estatal Mayoritarias-serían:

- Algodonera Comercial Mexicana, S.A.

107/ Ibid, p 135

108/ Ibid, p 135

- Impulsora Ganadera de Michoacán, S.A. de C.V.
- Industrias Forestales de Nayarit, S.A.
- Productos Pesqueros Mexicanos, S.A. de C.V.
- Eléctrica Monclova, S.A.
- Altos Hornos de México, S.A.
- Azufrera Panamericana, S.A.
- Guanós y Fertilizantes de México, S.A.
- Exportación de Tabacos-Mexicanos, S.A. de C.V.
- Teléfonos de México, S.A.
- Astilleros de Veracruz, S.A.
- Aeronaves de México, S.A.
- Inmobiliaria Hotelera, S.A.
- Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A.
- Distribuidora Conasupo del Centro, S.A. de C.V.
- Ingenio Lázaro Cárdenas, S.A.
- Estudios Churubusco Azteca, S.A.

C) Instituciones Nacionales de Crédito.

Son las instituciones que ejercitan generalmente la banca y el crédito nacional. El Gobierno Federal participa en ellas con:

- o Aportaciones monetarias;
- o Designando a casi la totalidad de los representantes del Congreso de Administración y de la Junta Directiva;
- o De el visto bueno de los acuerdos tomados por el Consejo y la Asamblea.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público autoriza a las empresas interesadas en trabajar en este campo, siendo indispensable que para su ejercicio se lleve a efecto mediante concesión intransmisible del Gobierno Federal. Las mencionadas instituciones nacionales de crédito se les faculta para ejercer de la siguiente forma:

- o "Llevarán operaciones de ahorro (con o sin emisión de estampillas y bonos de ahorro) y también fiduciarias;
- o Ejercitar la banca de depósito;
- o Realizar movimientos de crédito hipotecario con emisión de bonos y garantía de ced. hipotecarias;
- o Efectuar operaciones financieras que incluyan emisión de bonos financieros y otros manejos pasivos;
- o Llevar a cabo operaciones de capitalización". 109/

109/ Martínez S.F. y Castillo R.A., Importancia económica y administrativa de las empresas y establecimientos de crédito, 1930-1935, P. 10.

Las Instituciones Nacionales de Crédito son:

- Nacional Financiera
- Banco Nacional de Comercio Exterior
- Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos
- Banco Nacional Urbano
- Financiera Nacional Azucarera
- Banco Nacional del Pequeño comercio del Distrito Federal
- Banco Nacional de Crédito Rural, mismo que cuenta con filiales en toda la República
- Banco de México
- Banco Nacional Cinematográfico (próxima probable liquidación)
- Banco Nacional del Ejército y de la Armada. 110/

110/ Información obtenida en la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, (Subdirección de Instituciones Nacionales).

D) Instituciones Nacionales de Seguros y de Fianzas.

- Instituciones Nacionales de Seguros

La Ley General de Instituciones de Seguros que es la principal que rige a este tipo de instituciones apareció en el Diario Oficial, el 31 de agosto de 1935, durante el período de gobierno de - Lázaro Cárdenas.

Esta Ley en su artículo 1 especifica las instituciones que - pueden ser instituciones de seguros, tales como:

- 1.- "las instituciones nacionales de seguros;
- 2.- las sociedades mexicanas privadas autorizadas para practicar -- operaciones de seguros, y
- 3.- Las sucursales de compañías extranjeras de seguros autorizadas- para operar en la República conforme a esta Ley".111/

La misma Ley en el artículo 2 explica, "son instituciones - nacionales de seguros las constituidas con intervención del Estado- Federal, bien que este subscriba la mayoría del capital, bien que, aun en el caso de no hacerlo, el Estado se reserve el derecho de -- nombrar la mayoría de los miembros del Consejo de Administración o

111/ Ley General de Instituciones de Seguros, Ediciones Andrade, - 1968, Tomo II, p 976

de la Junta Directiva, o de aprobar o vetar las resoluciones que - la Asamblea o el Consejo tomen".112/

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá las medidas para crear y para que funcionen estas instituciones.

Algunas de las Instituciones de Seguros son:

Instituciones Nacionales

- Aseguradora Hidalgo, S.A.
- Aseguradora Mexicana, S.A.

Instituciones Mixtas

- Seguros Internacional, S.A.

Instituciones Privadas

- Anglo Mexican Seguros, S.A.
- Aseguradora Cuauhtémoc, S.A.
- Aseguradora Universal, S.A.113/

112/ Ibid, p 976

113/ Comisión Nacional Bancaria de Seguros, Anuario Estadístico de Seguros, 1975, p 11

- Instituciones de Fianzas.

El 30 de diciembre de 1935 se publicó en el Diario Oficial la nueva Ley Federal de Instituciones de Fianzas, siendo presidente Miguel Alemán. Estas instituciones funcionan como sociedades anónimas y son autorizadas por el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 114/

La autorización solo se expedirá a las sociedades anónimas - que tengan la nacionalidad mexicana y que además cuenten con un capital social mínimo de un millón quinientos mil pesos. 115/

Las Instituciones de Fianzas que operan en el país son:

Nombre de la Institución	Margen de Operación
- Fianzas México Bancreser, S.A.	\$ 11 559 000. 00
- Afianzadora Serfín, S.A.	\$ 6 064 000. 00
- Compañía Mexicana de Garantías, S.A.	\$ 5 859 000. 00
- La Guardiania, S.A. Compañía General de Fianzas	\$ 5 743 000. 00

114/ Nueva Ley Federal de Instituciones de Fianzas, artículos 1 y 2, ediciones Andrade, Tomo II, 1968, p 806

115/ Ibid, artículo 3, p 806

- Afianzadora Mexicana, S.A.	\$ 5 371 000. 00
- Crédito Afianzador, S.A.	\$ 4 242 000. 00
- Central de Fianzas B C H, S.A.	\$ 3 861 000. 00
- Fianzas Modelo, S.A.	\$ 3 788 000. 00
- Compañía Americana de Fianzas, S.A.	\$ 3 341 000. 00
- Fianzas Atlas Confía, S.A.	\$ 2 835 000. 00
- Afianzadora Insurgentes, S.A.	\$ 2 645 000. 00
- Afianzadora Cossío, S.A.	\$ 2 247 000. 00
- Afianzadora Sofimex, S.A.	\$ 1 413 000. 00
- Compañía de Fianzas Lotonal, S.A.	\$ 1 273 000. 00

116/

116/ Circular Número 356-1-F-1-37, apareció en el Diario Oficial el 9 de            de 1980

E) Fideicomisos.

La Ley General de Instituciones de Crédito y Establecimientos Bancarios del 24 de diciembre de 1924, en su capítulo VIII, artículos 73 y 74, explica que "los bancos de fideicomiso sirven los intereses del público en varias formas y principalmente administrando los capitales que se les confían e interviniendo con la representación común de los suscriptores o tenedores de bonos hipotecarios, - al ser emitidos estos o al tiempo de su vigencia".<sup>117/</sup> La mencionada Ley apareció en el Diario Oficial el 16 de enero de 1925, con ella aparece el fideicomiso en México.

Los "fideicomisos se constituyen por el Estado al través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien aporta los fondos o en su caso los bienes que constituyan el patrimonio del fideicomiso; se determinan los fines a los cuales se deberán destinar tales bienes; se señalan a los fideicomisarios, o se precisan las bases para su designación, y también se constituyen comités técnicos que regularán la inversión de los bienes fideicomitidos, para que el fiduciario pueda dar fiel cumplimiento a las finalidades previstas en la Ley que crea el fideicomiso correspondiente".<sup>118/</sup>

<sup>117/</sup> Villagordoa Lozano, José K., Doctrina General del Fideicomiso, Asociación de Banqueros de México, 1976, p 48

<sup>118/</sup> Villagordoa Lozano José Manuel, El fideicomiso en México, Cuadernos del I.N.A.P., 1977, p 27

El fideicomiso se compone de los siguientes elementos:

- 1.- Personas
- 2.- Materia
- 3.- Fines
- 4.- Forma 119/

1.- Las Personas. - Que están presentes en el fideicomiso son:  
el fideicomitente, el fiduciario y el fideicomisario 120/

- El fideicomitente. - Es la Dependencia que contribuye con los bienes o derechos que se requieran para llevar a cabo el objetivo. Delega su titularidad al fiduciario.

- El fiduciario. - Es la persona (s) que está (n) al frente del fideicomiso; tiene bajo su responsabilidad los bienes y derechos fideicomitados con los cuales efectúa los fines acordados.

Solo podrán ser fiduciarios las instituciones que tengan la concesión expedida por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

119/ ibid, p 13

120/ ibid, p 13

El fiduciario tendrá derechos y obligaciones. Algunas de estas son: El fideicomiso proporcionará beneficios a los fideicomisarios; el fideicomiso realizará determinados fines; el fideicomiso no efectuará mal uso de sus derechos y no deberá excederse del ejercicio de sus facultades, etc.<sup>121/</sup>

- El fideicomisario.- Es la persona (s) a quien le corresponden -- los beneficios del fideicomiso, siendo personas físicas o jurídicas que cuenten con la capacidad para recibir el provecho.

2.- Materia.- Lo que se refiere a la materia, son todos aquellos bienes y derechos que le pertenecen al fideicomiso. Estos bienes y derechos son de uso exclusivo del mismo fideicomiso, así como intransmisibles.

3.- Fines.- Estos serán las actividades jurídicas que el fideicomiso realiza por órdenes del fideicomitente. Para ello se deberá estipular en forma concreta las actividades para que sean aprobadas.

4.- Forma.- Todos los elementos: personas, materia y fines, que darán la forma a cada fideicomiso; variando unos de otros, dependiendo de la actividad que se realice.

<sup>121/</sup> Ibid, p 15

El fideicomiso se rige esencialmente por la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito. Esta Ley se publicó en el Diario -- Oficial el 27 de agosto de 1932 y empezó a estar en vigor a partir del 15 de septiembre de 1932.

Los más importantes artículos que explican a cerca del fideicomiso en este ordenamiento, son los siguientes:

- El 346 dice: "el fideicomitente destina ciertos bienes a un fin-- lícito determinado, encomendando la realización de este fin a una institución fiduciaria". 122/
- El 347 menciona que "el fideicomiso será válido aunque se constituya sin señalar fideicomisario, siempre que su fin sea lícito y determinado". 123/
- En el 350 "el fideicomitente podrá designar varias instituciones-- fiduciarias para que conjunta y sucesivamente desempeñen el fidei-- comiso, cuando la institución fiduciaria no acepte o por renuncia o renovación en el desempeño de su cargo, deberá nombrarse otra -- para que lo sustituya. Si no fuere posible esta sustituc .?, ce-- sará el fideicomiso" 124/

122/ Villagordoa Lozano, José M. Doctrina General del Fideicomiso, Asociación de Banqueros de México, México, D.F., 1976, p 53

123/ Ibid, p 53

124/ Ibid, p 54

- El artículo 356 señala que la "institución fiduciaria tendrá todos los derechos y acciones que se requieran para el cumplimiento del fideicomiso, salvo las normas o lineamientos que se establezcan al efecto, al constituirse el mismo", ....125/
  
- El 359 especifica cuando un fideicomiso se prohíbe si funciona de las siguientes formas:
  - . "los fideicomisos secretos"
  
  - . "Aquellos en los cuales el beneficio se concede a diversas personas sucesivamente que deban sustituirse por la muerte de la anterior, salvo el caso de que la sustitución se realice en favor de personas que estén vivas o concebidas ya, a la muerte del fideicomitente"
  
  - . "Aquellos cuya duración sea mayor de treinta años, cuando se designe como beneficiario a una persona jurídica que no sea de orden público o institución de beneficencia. Sin embargo, pueden constituirse con duración mayor de treinta años cuando el fin del fideicomiso sea el mantenimiento de museos de carácter científico o artístico que no tengan fines de lucro".126/

125/ Ibid, p 54

126/ Ibid, p 56

Algunos ejemplos de Fideicomisos podrían ser:

- Fideicomiso para Otorgar Crédito para la Siembra de Sorgo a Agricultores de Matamoros, tam.
- Fideicomiso para Establecer una Unidad Ganadera en Terrenos de la Hacienda El Ojo
- Fideicomiso Fondo Forestal
- Fideicomiso para la Investigación y Educación Pesquera
- Fideicomiso para Otorgar Créditos a Nacional Textil Manufacturera
- Fideicomiso Programa Nacional Fronterizo
- Fideicomiso para el Pago de Obras de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos
- Fideicomiso Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios
- Fideicomiso de la Comisión Nacional de Caminos Alimentadores y -- Aeropistas
- Fideicomiso Conjunto Habitacional Loma Hermosa
- Fideicomiso Fondo del Programa de Descentralización de las Explotaciones Lecheras del Distrito Federal
- Fideicomiso sobre la Explotación de los Terrenos que Circundan la Bahía de Banderas
- Fideicomiso para el apoyo Financiero a las Instituciones de Crédito Intervenidas por la Comisión Nacional Bancaria
- Fideicomiso para el Fondo de Cultura Económica

Consideraciones Generales Sobre el Capítulo II.

En este capítulo se han analizado los diferentes tipos de empresas públicas existentes en México, poniendo énfasis en dos aspectos básicos:

- a) Su diferenciación desde el punto de vista legal, y
- b) Para tener idea, se presentan algunos ejemplos de cada tipo de estas empresas.

Lo anterior nos permite tener claridad acerca de como el Gobierno no ha considerado conveniente ubicar a sus empresas dentro de un marco jurídico, que al mismo tiempo que reglamenta sus operaciones conforme a derecho, les permite una gran flexibilidad como entidades estatales.

Los antecedentes y desarrollo del sector paraestatal indican - que no se ha efectuado de acuerdo a un plan, sino debido a causas de carácter político, social, etc. Por lo que actualmente su evolución - no demuestre una organización óptima. Mas sin embargo coadyuvan a - que el Estado realice parte de sus funciones.

Las empresas paraestatales suman una aproximación de 900 entida

des. Están presentes en casi todas las áreas de la economía del país, y debido a su notoria importancia se les asigna anualmente una buena parte del presupuesto de egresos del Gobierno Federal.

- Capítulo III.- Control y Vigilancia que se Ejerce Sobre las Em -  
presas Públicas.

El control que el Gobierno puede y debe implantar sobre - las empresas públicas, por conducto de su autoridad y de sus Depen - cias, viene a ser uno de los principales problemas operativos.

Los mecanismos de control requieren de constantes modifica - ciones, debido a que la finalidad que busca el Estado en este as - pecto, es asegurar que sus recursos se dirijan exclusivamente a me - jorar la situación nacional.

Es conveniente recordar que en años atrás, el Estado pres - tó poca atención a los aspectos de control y vigilancia, excepto - los casos en que algunas dependencias gubernamentales ejercían un - control muy general; pero conforme han transcurrido las décadas, - se ha tratado de ir mejorando los sistemas y mecanismos de control.

3.1.- Principales Secretarías de Estado que intervienen.

El Gobierno Federal se auxilia de diversas Secretarías para controlar y vigilar al sector paraestatal, las cuales son: 127/

- Secretaría de Hacienda y Crédito Público
  - o Fija los criterios y montos globales de los estímulos fiscales, a su vez calcula y adecua estos montos a los ingresos de la Federación.
  - o Lleva al corriente el avalúo de los bienes muebles nacionales y también fija las normas y procedimientos para efectuarlo.
  - o Vigila directamente las operaciones de las entidades bancarias y crediticias.
  
- Secretaría de Programación y Presupuesto
  - o Realiza cálculos de los ingresos y egresos del sector paraestatal.
  - o Planea, dá el visto bueno, asesora, vigila y evalúa los proyectos de inversión de las entidades del sector paraestatal.
  - o Controla y vigila a las empresas públicas, en lo que se refiere al aspecto financiero y en el administrativo.

127/ Basado en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, del 29 de diciembre de 1976.

- Secretaría del Patrimonio y Fomento Industrial
  - o Lleva el catastro petrolero y minero
  - o Participa en la industria de la transformación y en la industria eléctrica
  - o Fomenta y efectúa la investigación técnico industrial
  - o Participa en la industria extractiva
  - o Promueve el desarrollo de los energéticos, de la industria básica
  - o Fomenta la organización de sociedades cooperativas industriales
  - o Participa en el área de la propiedad industrial y regula la inversión extranjera, así como también la transferencia de tecnología
  - o Determina y cuida las normas de carácter industrial.

Asimismo, con base en la reforma administrativa y en los ordenamientos legales que de ella se desprenden, cada una de las Secretarías y Departamentos de Estado, tienen funciones específicas de control y vigilancia en los aspectos sectoriales que les corresponden, mismos que están orientados a lograr una mayor coordinación programática sectorial.

3.2.- Otros mecanismos complementarios.

A manera de coordinación existen otros instrumentos que coyuvan al control y vigilancia, los cuales son:

- Consejos de Administración.

Es un órgano ejecutivo, en el que el número de integrantes se decide, de acuerdo a lo que establezca la Ley Orgánica o los - Estatutos de cada empresa. Tiene los siguientes caracteres:

- . Su nombramiento es revocable;
- . No es costumbre que existan impedimentos en lo que se refiere a la reelección;
- . Los cargos son temporales ya que no tienen inamovilidad;
- . Les corresponde una retribución;
- . Forzosamente deberán de ser personas físicas.

Se forma generalmente por los titulares de las Secretarías de Estado, interviniendo las Secretarías que se relacionen con el carácter y función específica que efectúe cada entidad del sector paraestatal. También intervienen funcionarios del propio sector paraestatal, que tengan que ver con los objetivos que se persigan en cada empresa.

El Consejo es un órgano colegiado que no operará sino existen por lo menos la mitad de sus integrantes. Es por esto que se tiene la costumbre de nombrar suplentes de los propietarios.

El Consejo tendrá a su cargo la representación y organización de la sociedad, dentro de los límites que indiquen las Dependencias del Ejecutivo Federal, los acuerdos de la Asamblea y la Ley Orgánica. La frecuencia de las sesiones lo establecerán los estatutos sociales.

- Sistemas de Acuerdos.

Este se refiere a acuerdos que se deciden entre los funcionarios de las empresas públicas con los titulares de las Secretarías de Estado para corregir o mejorar las políticas a seguir por el sector paraestatal.

3.3.- Los más destacados ordenamientos legales.

Las actividades de las empresas públicas se basan en un innumerable número de normas, en las que se encuentran leyes, acuerdos y reglamentos, que se refieren a su funcionamiento, derechos y --- obligaciones; sobresalen entre otros:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917. --

Los artículos que se refieren a las empresas públicas son:

o Artículo 27.- El cual establece que pertenecen a la nación "los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos - submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias - que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional".<sup>128</sup>/

Igualmente será de su propiedad "las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional"<sup>129</sup>/

<sup>128</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, 1975, p 40-41

<sup>129</sup> Ibid, p 47

o Artículo 28.- El que explica que en México "no habrá monopolios - ni estancos de ninguna clase; ni exención de impuestos; ni prohibiciones a título de protección a la industria; exceptuándose únicamente los relativos a la acuñación de moneda, a los correos, - telégrafos y radiotelegrafía, a la emisión de billetes por medio de un solo Banco que controlará el Gobierno Federal, y a los privilegios que por determinado tiempo se concedan a los autores y - artistas para la reproducción de sus obras, y a los que, para el uso exclusivo de sus inventores y perfeccionadores de alguna mejora".130/

A su vez la Ley castigará la concentración o acaparamiento de artículos de consumo, con la finalidad de esperar el alza de los precios.

o Artículo 32.- el cual indica que "los mexicanos serán preferidos a los extranjeros. En igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calificación de ciudadano".131/

130/ ibid, p 67-68

131/ ibid, p 72

- o Artículo 40.- En el que se dice que "es voluntad del pueblo mexicana no constituirse en una República representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida según los principios de esta Ley".132/
  
- o Artículo 89.- que atribuye entre otras facultades y obligaciones - al Poder Ejecutivo "promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia".133/
  
- o Artículo 93.- Establece que "cualquiera de las Cámaras podrá citar a los Secretarios de Estado y a los Jefes de los Departamentos -- Administrativos, así como a los Directores y Administradores de los Organismos Descentralizados Federales o de las empresas de Participación Estatal Mayoritaria, para que informen cuando se discute una ley o se estudie un negocio concerniente a sus respectivos ramos o actividades".134/

132/ Ibid, p 79

133/ Ibid, p 123

134/ Ibid, p 128

o Artículo 123.- Explica en su parte B, las condiciones para el trabajador que deben existir entre la reeducación y los empleados públicos.

o Artículo 131.- El que dice que "es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aun prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia".135/

"El Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la -- Unión para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación, expedidas por el propio Congreso, y para crear otras; así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquiera otro propósito en beneficio del país".136/

135/ ibid, p 194

136/ ibid, p 195

o y el Artículo 134.- El que señala que "todos los contratos que el Gobierno tenga que celebrar para la ejecución de obras públicas, serán adjudicadas en subasta, mediante convocatoria, y para que se presenten proposiciones en sobre cerrado, que será abierto en junta pública".<sup>137/</sup>

- Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 1980, - del 31 de diciembre de 1979.

Según ésta Ley, el Sector Paraestatal no podrá tramitar ni conseguir créditos o aceptar pasivos contingentes, sin el visto bueno de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. No serán válidos los títulos de crédito u otro documento, sin la previa autorización del cumplimiento de las obligaciones correspondientes.

Indica también que las empresas del sector público, que se encuentren dentro del Presupuesto de Egresos de la Federación, concentrarán sus ingresos en la Tesorería de la Federación.

<sup>137/</sup> Ibid, p 190

- Ley General de Sociedades Mercantiles del 4 de agosto de 1934.

En esta Ley se mencionan las diferentes características y - los tipos de sociedades mercantiles que pueden existir, tales tipos son:

- o Sociedad en Nombre Colectivo
- o Sociedad en Comandita Simple
- o Sociedad de Responsabilidad Limitada
- o Sociedad Anónima
- o Sociedad en Comandita por Acciones y
- o Sociedad Cooperativa

138/

Todas las inscritas en el Registro Público de Comercio tienen personalidad jurídica diferente de los socios. Las que no estén registradas, pero que se hayan exteriorizado como tales frente a -- terceros, exista o no escritura pública, tienen personalidad jurídica. Las sociedades no incluidas se registrarán por las normas especiales que contiene la Ley.

A continuación señalamos algunos aspectos de las sociedades mercantiles, que consideramos importantes:

- Las sociedades que tengan una finalidad ilícita se les liquidará inmediatamente, dicha liquidación será la realización del activo-social para pagar las deudas de la sociedad.

- Las sociedades se constituirán ante un notario público, su escritura contendrá los siguientes datos:
- I.- "Los nombre, nacionalidad y domicilio de las personas físicas o morales que constituyan la sociedad;
  - II.- El objeto de la sociedad;
  - III.- Su razón social o denominación;
  - IV.- Su duración;
  - V.- Su importe del capital social;
  - VI.- La expresión de lo que cada socio aporte en dinero o en otros bienes; el valor atribuido a éstos y el criterio seguido para su valorización;
  - VII.- El domicilio de la sociedad;
  - VIII.- La manera conforme a la cual haya de administrarse la sociedad y las facultades de los administradores;
  - IX.- El nombramiento de los administradores y la designación de los que han de llevar la firma social;
  - X.- La manera de hacer la distribución de las utilidades y pérdidas entre los miembros de la sociedad;
  - XI.- El importe del fondo de reserva;
  - XII.- Los casos en que la sociedad tenga que disolverse anticipadamente, y
  - XIII.- Las bases para practicar la liquidación de la sociedad y el modo de proceder a la elección de los liquidadores, cuando no hayan sido designados anticipadamente".139/

- Las sociedades mercantiles estarán representadas por un administrador o por varios administradores.
- Cuando ingrese un nuevo socio a una sociedad tiene las obligaciones que tienen todos los demás socios.
- Para repartir las ganancias o pérdidas se proporcionarán de la siguiente forma:
  - I.- Para los socios capitalistas se les dará proporcionalmente a sus inversiones; y
  - II.- A los socios industriales se les dará la mitad de los ingresos, dividiéndolos entre las personas que sean.
- Al existir una cierta pérdida del capital se repudrá o se reducirá antes de la repartición. La repartición se proporcionará después del balance.
- De las utilidades se apartará un cinco por ciento para juntar el fondo de reserva.
- Los socios que no sean administradores se valdrán de un interventor que vigile a los administradores.
- Los socios industriales percibirán ciertas cantidades para cubrir gastos de alimentos.
- Los socios capitalistas que tengan la función de administrar, recibirán una compensación, siempre y cuando la mayoría de los socios lo acepten.

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, del 29 de diciembre de 1976.

Esta Ley empezó a regir el 1 de enero de 1977, con ella se modificó a la administración pública, dado que las necesidades y problemas que existían, influyeron para efectuar ajustes en la administración.

El Gobierno Federal creó esta Ley para evitar la duplicidad de funciones, lograr una mejor distribución de las competencias de cada Secretaría.<sup>140/</sup>

Esta Ley establece las bases de organización de los sectores central y paraestatal. Agrupa las entidades de la administración pública federal por sectores, con el propósito de que cada Secretaría o Departamento de Estado tenga bajo su responsabilidad un número determinado de empresas públicas, esto dependerá del campo de acción de cada una. Esta modificación de dependencia permitirá -

<sup>140/</sup> Seudónimo: Yacatecuhtli y Tonatiuh, La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica en México, Tomo I, 1979, p 6

al Ejecutivo Federal tratar los asuntos con los secretarios básicamente, y solo en casos especiales los tratara con los titulares del sector paraestatal. La Secretaría o Departamento de Estado que intervenga deberá "planear, coordinar y evaluar la operación de las entidades de la administración paraestatal que determine el Ejecutivo Federal".141/

Las Instituciones del Ejecutivo coordinan sus funciones con el propósito de lograr mayor coherencia; para ello el artículo 25 de esta Ley especifica "que cuando alguna Secretaría necesite informes, datos o la cooperación técnica de cualquier otra Dependencia, ésta tendrá obligación de proporcionarlos".142/

141/ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 29 de diciembre de 1976, artículos 51

142/ Seudónimo: Yacatecuhtli y Tonatiuh, op. cit., p 62

- Acuerdo por el que se establecen las bases para la promoción y coordinación de las reformas administrativas del sector público federal, del 28 de enero de 1971.

En este acuerdo se establece que dado el crecimiento económico, el Gobierno Federal ha afrontado la responsabilidad de reparar en mejor forma el ingreso y de agrandar los servicios públicos.

Para poder efectuar sus actividades las empresas públicas se auxilian de una Comisión Interna de Administración, la cual se encargará de preparar y llevar a cabo toda modificación que se requiera; así como también con una Unidad de Organización y Métodos.

La Secretaría de Programación y Presupuesto y otras Secretarías, según sea el caso, procederán a la coordinación de dichas modificaciones.

- Acuerdo para el establecimiento de unidades de programación en cada una de las secretarías y departamentos de Estado, organismos descentralizados y empresas de participación estatal, del 11 de marzo de 1971.

Las empresas públicas cuentan con una Unidad de Programación que co

labora con la empresa. Tal Unidad coordinará los programas y metas con objeto de perfeccionar sistemas, métodos y estructuras. Esta misma Unidad estará presente en la Comisión Interna de Administración y la Secretaría de Programación y Presupuesto coordinará las actividades.

- Acuerdo por el que se dispone que las secretarías y departamentos de Estado, organismos descentralizados y empresas de participación estatal de la administración pública federal, procedan a implantar las medidas necesarias, delegando facultades en funcionarios subalternos, para la más ágil toma de decisiones y tramitación de asuntos. Del 5 de marzo de 1973.

Los principales funcionarios de las empresas públicas, contarán con ciertas personas que les auxilien en sus asuntos, con objeto de acelerar la tramitación en todos los sentidos.

La empresa establecerá ciertas medidas para la delegación de facultades, teniendo los titulares que elaborar informes en donde se mencionen, las medidas tomadas al respecto y los programas que se hayan realizado. Este informe será semestral.

- Acuerdo por el que se dispone que las secretarías y departamentos de estado, organismos descentralizados y empresas de participación estatal de la administración pública, procedan a establecer sistemas de orientación e información al público, del 5 de marzo de 1973.

Las empresas públicas deberán de ampliar el diálogo que existe entre sus empleados y el público, con lo que éste último tendrá la información general para efectuar sus gestiones. Dado que la gran variedad de asuntos que tienen las empresas, obligan a que se actúe con precaución para obtener eficientes resultados.

Al orientar e informar al público se facilitará y serán más ágiles los trámites. La información que se proporcione será con criterios unitarios observando las características de cada caso, siguiendo las siguientes funciones:

- I.-"Proporcionar al público la información que solicite, así como la orientación respectiva, cuando el caso lo requiera;
- II.-Establecer los medios de orientación e información adecuados para facilitar al público los trámites y gestiones que efectúe;
- III.-Mantener actualizada la información que se proporcione al público; y

IV.- Captar, analizar y evaluar la opinión del público respecto a las actividades a que se refiere este acuerdo, con el fin de mejorar las" 143/

Se señala también, que los dirigentes de la información y relaciones públicas elaborarán en un plazo de 2 meses, un informe de las medidas que se tomaron. Dicho documento se mandará al Ejecutivo por conducto de la Secretaría de Programación y Presupuesto.

- Acuerdo por el que las entidades de la administración pública paraestatal, se agruparán por sectores a efecto de que sus relaciones con el Ejecutivo Federal, se realicen a través de la Secretaría de Estado e Departamento Administrativo que se determina. Del 17 de enero de -- 1977.

En este acuerdo como su título lo indica, quedarán agrupadas las empresas por sectores, con el objeto de coordinar mejor el sector paraestatal y así anular las duplicaciones.

El total de sectores que se formaron, fueron 17; los cuales comprenden 829 empresas.

143/ Acuerdo por el que se dispone que las secretarías y departamentos de estado, organismos descentralizados y empresas de participación estatal de la administración pública, procedan a establecer sistemas de orientación e información al público. Del 5 de marzo de 1973.

- Acuerdo a los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, por el que deberán rendir por lo menos bimestralmente un informe de actividades a su respectivo órgano de gobierno, del 7 de abril de 1975.

Deberán de dar a conocer su funcionamiento, explicar la forma de organización, un desglose claro de su aspecto financiero, lo que se ha realizado de los programas de operación, los puntos tratados en la última reunión del Consejo de Administración, la situación de los presupuestos de caja, de operación e inversión; y por último mencionar si se creo o si se va a ampliar alguna obra.

Esta información se presentará en un informe, que será elaborado cada dos meses.

Consideraciones Generales Sobre el Capítulo III.

El control y vigilancia que el Estado ejerce sobre sus - empresas es un elemento de importancia notoria para el adecuado - funcionamiento de cada una, así como para poder mantener una acti- vidad integrada y coordinada de todo el Sector Paraestatal.

En México el control y vigilancia lo ejerce el Gobierno- mexicano por medio de Secretarías de Estado, Comisiones Intersecre- tariales, Acuerdos, Reglamentos y Leyes. Todo esto inserto en meca- nismos globales de regulación que conforman el carácter general de sus planteamientos de reforma administrativa.

Sobre esta base, el Gobierno mexicano ha sido bastante - cuidadoso al establecer sus lineamientos y mecanismos de control, puesto que se puede caer en el error de entorpecer mediante el con- trol los objetivos que las empresas pretenden alcanzar.

A través del desarrollo del capítulo, es posible detec- tar, que el control que el Estado ejerce sobre sus organismos y em- presas, está basado en una serie de ordenamientos legales que le - confieren una cierta rigidez, pero al mismo tiempo los mecanismos- están encaminados a balancear este aspecto con cierto grado de fle

xibilidad que excluya obstáculos de operación. Por lo que en términos generales, se puede afirmar que no tiene un carácter exiguo, pero tampoco busca un grado elevado de rigidez. Su objetivo primordial es ser un complemento adecuado para las actividades de planeación, programación y coordinación.

- Capítulo IV.- Las Empresas Públicas en el Transporte Aéreo.

4.1.- La Transportación Aérea

a) El inicio de la Navegación Aérea

El hecho que marca la iniciación de la navegación aérea fue - la aparición del aerostato (globo), que es una aeronave más ligera que el aire no propulsada mecánicamente. El primero de estos inventos se construyó en Francia en el año de 1783 por Pilastre de Rozier y el Marqués de Arlandes, quienes se elevaron en París en un globo de papel.<sup>144/</sup>

En México el primer globo que se construyó fue el 18 de mayo de 1784 en Jalapa, Ver., por José María Alfaro.<sup>145/</sup> Inmediatamente después de esta primera ascensión, se suscitaron en México una gran variedad de ellas.

<sup>144/</sup> Seudónimo: Yacatecutli y Tonatiuh, La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica en México, Tomo I, 1979, p 6

<sup>145/</sup> Ibid, p 6

"Las ascensiones aerostáticas fueron vistas con carácter científico y posteriormente se vió la posibilidad de utilizarlo como espectáculo, noción que fue aprobada por el Ayuntamiento de la Ciudad de México".146/

La última ascensión en aerostato que se realizó en México, fue en 1914 por Miguel Lebriga y por Alberto Braniff.147/ A partir de este momento se describe la idea de poder efectuar el vuelo mecánico.

146/ Ibid, p 7

147/ Ibid, p 7

b) El Transporte Aéreo.

Los datos que se conocen que indican ser los primeros vuelos mecánicos son:

- En 1897 el francés Clement Ader voló un aeroplano de motor.<sup>148/</sup>
- El 17 de diciembre de 1903 en California del Norte, E.U.A., los hermanos Wilbur y Orville Wright, efectuaron un vuelo sostenido.<sup>149/</sup>
- En México el primer vuelo de este tipo fue en la Ciudad de Zacatecas, realizado por Julio Fuentes, en el año de 1907.<sup>150/</sup>

Estos sucesos fueron el inicio de una gran variedad de vuelos -- que se efectuarían en todo el mundo y sobre todo en nuestro país. Para explicar esto, se presentan dos cuadros a continuación:

<sup>148/</sup> Ibid, p 10

<sup>149/</sup> Ibid, p 10

<sup>150/</sup> Ibid, p 10

ORIGEN Y CRONOLOGIA HISTORICA DEL AVION

AÑO	PILOTO	LUGAR	ACONTECIMIENTOS
Por el año de 1897	Clement Ader (Francés)		Voló un aeroplano
17 de diciembre de 1903	Los hermanos Wilbur y Orville Wright	California	Primeros vuelos sostenidos
Por el año de 1907	Sr. Julio Fuentes	Zacatecas	Un vuelo sostenido (el primero en nuestro país)
Por este año	Sr. Miguel Lebrija	Comenzó a construir planeadores en México	
Por el año de 1908	Los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldosaro	Construyeron planeadores	

Para estas fechas había una marcada oposición del elemento oficial por su peligrosidad, por lo que se hicieron pruebas en secreto.

ORIGEN Y CRONOLOGIA HISTORICA DEL AVION

AÑO	PILOTO	LUGAR	ACONTECIMIENTOS
8 de enero de 1910	Alberto Braniff		Logró elevarse sobre el Valle de México
14 de mayo de 1910	Sr. Miguel Lebrija		Alcanzó una altura considerable
7 de abril de 1913	Sr. Miguel Lebrija		Hizo un experimento ante varios jefes militares, dando así un paso del avión utilizado para exploración y correo a una arma de guerra
Por el año de 1915	Se crea la Aviación Militar Constitucionalista y a su vez dá origen a un Departamento de Aviación, dándose la Jefatura a Alberto Salinas Carranza		
el año de 1920	Horacio Ruíz		Transportó correspondencia entre México y Pachuca y viceversa (el primer servicio postal-aéreo mexicano)
El 12 de julio de 1921 se otorga la primera concesión a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A. para realizar un servicio regular de pasajeros, correo y carga, en la ruta México-Tampico- Matamoros y - México- San Luis Potosí- Saltillo- Monterrey- Laredo.			

Cuando el Gobierno Federal se avocó a la idea de establecer el transporte aéreo, con fines comerciales, se creó en la entonces Secretaría de Comunicaciones, la oficina de Navegación Aérea el 20 de septiembre de 1920, estando como encargado de la misma el ingeniero Juan Guillermo Villasana.151/

En el momento, en que existían peticiones, para llevar a cabo -- servicios regulares comerciales sujetos a itinerario, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en 1928, se ve en la necesidad de implantar una reglamentación para controlar los transportes aéreos; simultáneamente la misma oficina se convirtió en Departamento.

En un principio, la construcción de aeropuertos, que con el tiempo se fueron multiplicando, estaba en manos de particulares. Pero -- cuando el Gobierno Federal empezó a interesarse por los sistemas de -- la transportación aérea, la creación o reajuste de los aeropuertos, -- quedó bajo la responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y -- Obras Públicas, quien a partir de este momento, efectuó la construcción con base a reglas internacionales y con técnicas modernas.

En términos generales, se puede afirmar que la aviación civil en México, se inició sin programas establecidos, y que se fue desarrollando de acuerdo a las necesidades que iban surgiendo.

151/ Ibid, p 11

Actualmente la aviación nacional comercial, tiene como principales operadores a dos líneas aéreas: Aeroméxico, S.A. y Mexicana de Aviación, S.A.; ambas empresas han modificado y mejorado su equipo de vuelo, dado que sus servicios representan la base de la comunicación aérea en la República.

Existen también, para integrar el transporte aéreo nacional-otras líneas operadoras de la aviación civil comercial, que se pueden clasificar en la forma siguiente:

- . Líneas Aéreas Comerciales
- . Operadores Regionales
- . Taxis Aéreos Nacionales
- . Taxis Aéreos Regionales
- . Servicios Especializados

La geografía del país y el establecimiento de diferentes centros de turismo y comerciales, han determinado que se implanten diversas redes de comunicación sobre la base del transporte aéreo, lo que ha originado que se amplien los servicios. El uso de este tipo de transporte es utilizado sobre todo en largas distancias.

Con el objeto de superar el servicio del transporte aéreo -- del país, los programas realizados por el Gobierno Federal se podrían resumir de la siguiente manera:

- . Se ha estructurado de la mejor forma posible las rutas aéreas

- . Se ha ampliado, mejorado y dotado de aeropuertos a las más importantes ciudades.
- . Se proporciona las mejores comodidades posibles a los usuarios de los aeropuertos.

Además del servicio normal que se proporciona, existen otros objetivos en la utilización del transporte aéreo, tales como:

- . Vuelos para negocios
- . Fotografía aérea
- . Instrucción de pilotos (en escuelas de aviación)
- . Movimiento de aeronaves militares
- . Fumigación

La actividad que motiva, a que se utilice el transporte aéreo, con mayor incremento, lo constituye en primer lugar los viajes de negocios y en segundo término los viajes de placer.

La transportación aérea es usada preferentemente por mas del 45 % del turismo, que viene a ser el de mayores posibilidades económicas, dado que las tarifas de las aerolíneas son más altas.

Este medio de transporte, representa en la vida actual, uno de los sectores que mas han influido en el desarrollo del mundo en los úl-

timos cincuenta años. En los antecedentes de la aviación se consideran como causas fundamentales de su expansión:

- . El desarrollo técnico de las aeronaves
- . Y su organización

La importancia de este tipo de transporte, es que permite trasladar personas, mercancías y correo, en un lapso de tiempo corto. Ha destacado por tener un crecimiento rápido, sobre todo en el momento en que aparecieron aviones de turbina.

La empresa pública aparece principalmente en donde el Estado ha considerado oportuno participar directamente en un determinado sector, como es en el de las empresas del transporte aéreo. En nuestro país, las empresas públicas de este tipo, surgieron por necesidades de orden económico, político y social, que llevaron al Estado mexicano a tener una participación fundamental en las dos compañías aéreas nacionales más importantes.

c) Creación de la Cía. Mexicana de Aviación, S.A.

Los asaltos que se cometían en los caminos de la Huasteca Veracruzana, allá por el año de 1924, en los que eran asesinados los pagadores de las compañías petroleras que salían de Tampico, tams., obligaron a buscar otros métodos para transportar el dinero.

Como una posible solución, se pensó utilizar el transporte aéreo, el cual vino a resolver el problema. George L. Rihl y William L. Mallory formaron así, la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., la cual se encargaba exclusivamente de transportar los salarios. Empezó a funcionar con aviones Lincoln Standar.

Al pasar el tiempo la Compañía efectuó vuelos en los que se transportaba a funcionarios de las compañías petroleras, estos mismos vuelos fueron los primeros antecedentes del transporte aéreo comercial en México. El 15 de abril de 1928 realizó su primer vuelo de itinerario en la ruta: Ciudad de México-Tuxpan y Tampico.<sup>152/</sup>

En el subcapítulo 4.3 se analizará con mayor profundidad la evolución y situación actual de esta empresa.

<sup>152/</sup> Ibid., p 277

d) Formación de Aeronaves de México, S.A., actualmente Aeroméxico.

Por el año de 1934 los pilotos Manuel y Ramón González así como Antonio Díaz Lombardo, quienes realizaban vuelos de México a Acapulco en aparatos marca Bellanca y Fairchild, fundan Aeronaves de México.

Legalmente se estableció la empresa el 7 de noviembre de -- 1934, con la aprobación de la Secretaría de Relaciones Exteriores y la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Se constituye con un capital social de \$ 100, 000. 00, para ascender este el 10 de julio de 1952 a \$ 4 250, 000. 00

La Compañía Pan American Airways en 1940 adquirió el 40 % de las acciones de Aeronaves de México. Para 1953 la aerolínea aumenta su capital social de \$ 25 000, 000. 00 a \$ 128 000, 000. 00; así como la subscripción por parte del Gobierno Federal del 49 % del total de las acciones, conforme a lo dispuesto en el Acuerdo Presidencial número 1082, del 31 de agosto de 1958.

Posteriormente en julio de 1959, el Gobierno Federal adquiere la totalidad de las acciones, teniendo a su cargo totalmente su administración.

Sobre su organización y situación actual se explicará con mayor amplitud en el subcapítulo 4.3

En la siguiente página se presenta un cuadro de las primeras empresas de aviación que fueron surgiendo.

ORIGEN Y CRONOLOGIA HISTORICA DE LAS PRIMERAS EMPRESAS DE AVIACION EN MEXICO

AÑO	FUNDADORES	LUGAR	ACONTECIMIENTOS
20 de agosto de 1924	George L. Rihl y William L. Malloy	Tampico, Tamps.	Se forma la COMPANIA MEXICANA DE AVIACION, S.A. (Ocupa el sexto lugar mundial en antigüedad y la segunda en operar en el Continente - Americano)
7 de noviembre de 1934	Los Pilotos: Manuel y Ramón González, así como el Sr. Antonio Díaz Lombardo	México- Acapulco	Fundan AERONAVES DE MEXICO
1937	La Compañía Mexicana de Aviación se encontraba operando con las siguientes empresas: Transportes Aéreos de Chiapas, Líneas Aéreas Mineras, S.A., Sistema Francisco Buch de Jarada, Comunicaciones Aéreas de Veracruz, Transportes Aéreos del Pacífico, S.A., Sistema Cía. Aeronáutica del Sur, S.A., Línea Postal Experimental, Aeronáutica de la Sierra, S.A., Taxi Aéreo de Oaxaca, Corporación Aeronáutica de Transportes y Líneas Aéreas Occidentales &/		
De 1940 a 1954	Aeronaves de México incrementó su red con la incorporación de: Transportes Aéreos del Pacífico, Líneas Aéreas Jesús Sarabia, Taxis Aéreos Nacionales, Aeronaves de Michoacán, Taxis Aéreos de Oaxaca y Servicios Aéreos Panini &/		
28 de julio de 1959	El Gobierno Federal adquiere la totalidad de las acciones de Aeronaves de México, teniendo a su cargo totalmente su administración		
En 1962	Aeronaves de México absorbió pequeñas empresas aéreas tales como: Transportadora del Mar de Cortes, Aerolíneas Vega, Aerovías Rojas, Aero-Maya, Aerolíneas del Istmo, Aeronaves Anáhuac y Guest Aerovías México. De las anteriores líneas resultaron dos diferentes empresas: Servicios Aéreos Especiales (S.A.E.) y Aeronaves Alimentadoras &/		

-128-

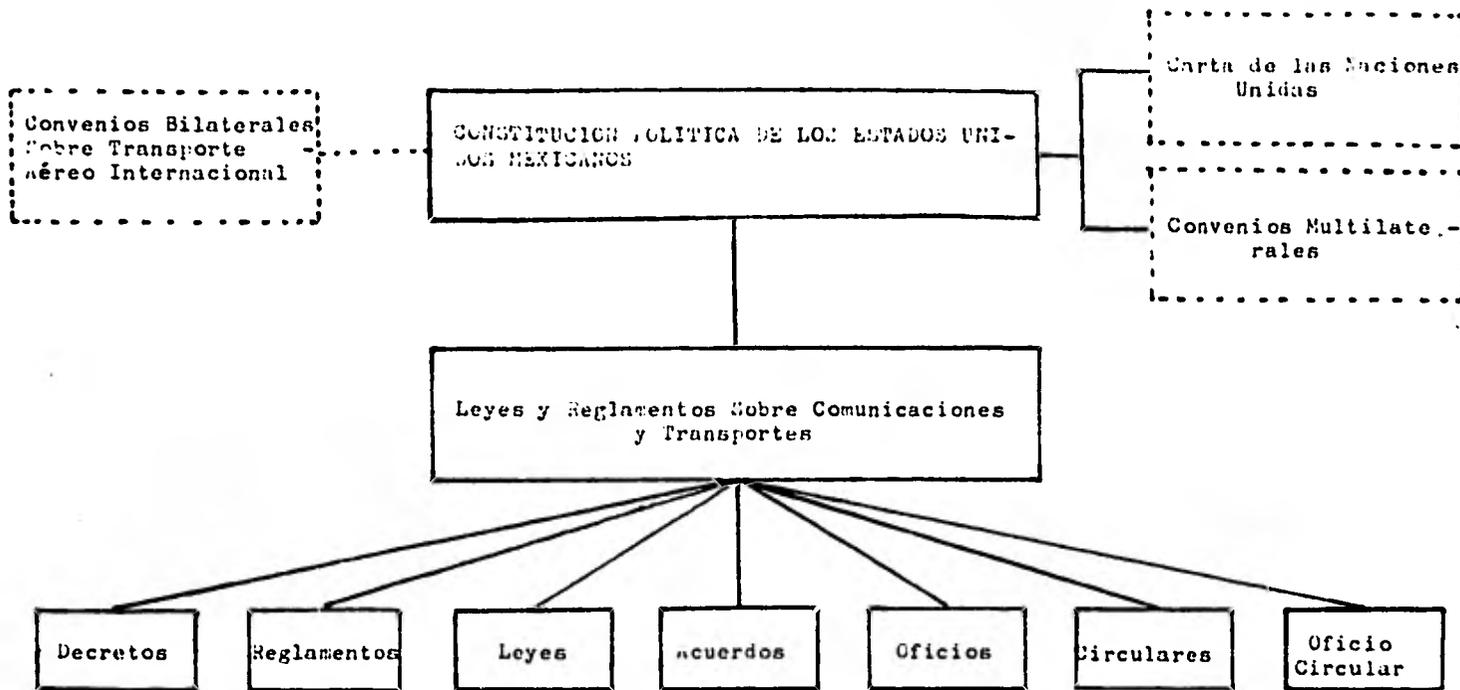
\*/ Villela Gómez, José, Breve Historia de la Aviación en México, pp 296-297  
 &/ Ibid., pp 331-362  
 &/ Ibid., p 336

4.2.- Disposiciones que Rigen la Transportación Aérea.

El transporte aéreo, al extender sus vuelos y sobre todo - cuando se realizan los de carácter internacional, ha permitido que exista una evolución concomitante para el desarrollo de este tipo de transporte. Como se sabe, el inicio de la aviación empezó con aviones monomotores, y hoy en día existen aeronaves multimotoras -- con turbina, asimismo se han formado aerolíneas, las cuales comunican con sus vuelos, a las más sobresalientes ciudades del mundo.

Dicha evolución trajo consigo la necesidad de toda una -- compleja reglamentación internacional. Para la creación de esta se han celebrado innumerables conferencias, en todos los países del mundo.

Para poder tener una idea de la reglamentación aérea, se - presenta en la siguiente página un cuadro que lo explica.



Seudónimo: Yacatecuhtli y Tonatiuh, La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica en México, Tomo I, 1979, p 36.

a) Convenios Internacionales que le afectan

. Convenios Multilaterales.

Se han celebrado bastantes convenios para regular la actividad de la navegación aérea, entre los más importantes vale la pena mencionar:

- La Convención Sobre la Regulación de la Navegación Aérea, celebrada en París en el año de 1919.

Consta de 40 artículos, "se estableció la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio atmosférico que cubre el territorio de todos los Estados partes, pero sin determinar la altura, ni la distancia de las aguas territoriales. Otra de las reglamentaciones que destacan es la libertad de tránsito inofensivo entre los Estados contratantes, la que se aplicaría también a otros Estados en tiempo de paz".<sup>153/</sup>

- Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea.

Se llevó a cabo en octubre de 1926 en la Ciudad de Madrid, España. En el Convenio solo intervinieron países latinoamericanos.

"Se mantenía el principio de la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico, pero sin fijar una altura. Se mencionaba también la libertad de paso inofensivo a los Estados partes en el Convenio, con lo que quedaba limitado el principio de soberanía".<sup>154/</sup>

- Convención Panamericana de Aviación Comercial firmada en la Habana, Cuba. En 1928 "se trataron la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo de cada Estado contratante, el paso inofensivo y -- las reglas para el comercio aéreo de las aeronaves privadas".<sup>155/</sup>
- Convenio de Varsovia. (Convenio para la Unificación de Ciertas Re -- las Relativas al Transporte Aéreo Internacional)

En Varsovia, Polonia, durante los meses de septiembre y octubre de 1929, se celebró este con el fin de unificar las diferentes disposiciones del transporte aéreo, referentes a responsabilidad y a tarifas.

<sup>154/</sup> Ibid, p 18

<sup>155/</sup> Ibid, p 22

- Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Auxilio y Salvamento de las Aeronaves o por las Aeronaves en el Mar. Se realizó en Bruselas en 1938. Participaron 35 países, el tema central era el de como prestar auxilio y salvamento, cuando una aeronave o embarcación se encontrara en peligro.
  
- Convención de Aviación Civil Internacional.

Esta convención se celebró en Chicago, durante los meses de noviembre y diciembre de 1944. Se compone de 22 capítulos y 96 artículos, divididos de la siguiente manera:

- . Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional
- . Convenio de Aviación Civil Internacional
- . Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales
- . Convenio Sobre Transporte Aéreo Internacional

Está compuesta por tres apartados fundamentales:

- . La primera parte que abarca lo relacionado a la navegación aérea --
- . La segunda, que se refiere al Organismo Internacional y
- . La tercera, al transporte aéreo y disposiciones finales.

En esta reunión participaron mas de cincuenta países, la -  
exposición de las conferencias comprende aspectos importantes para  
este amplio campo.

Cabe hacer mención, que uno de los objetivos principales -  
fue el de crear un organismo a nivel mundial sobre aviación civil,  
asignándosele el nombre de Organización de Aviación Civil Interna-  
cional (O.A.C.I.). Entre los diversos propósitos de esta organi-  
zación sobresale el de proponer ideas para los países pertenecien-  
tes, en lo que se refiere a el transporte aéreo para que sean segu-  
ros, regulares, eficientes y económicos.

- Convenio de la Haya o Convenio Sobre la Represión del Apoderamien-  
to Ilícito de Aeronaves

Su sede fue en la Haya, Holanda, el 20 de septiembre de -  
1955. Destaca por ser uno de los básicos ordenamientos, que con-  
tiene las indicaciones para la salvaguarda de las aeronaves amena-  
zadas de sabotaje.

- Convenio de Guadalajara o el Contrato de Fletamento.

En Guadalajara, Jal. , en el año de 1962, se continuó esta esta conferencia diplomática de Derecho Aéreo Internacional Privado, con el fin de diferenciar y establecer la responsabilidad del-transportista o porteador.

Entre los elementos que sobresalen de su contenido, están - algunos puntos de responsabilidad en el transporte aéreo interna - cional de pasajeros, de equipaje o de mercancías que se origina -- rían si una aeronave fletada con su equipo, o también en el caso - de que el transporte se haya realizado por una persona no incluida en el contrato.

Esta conferencia se le denominó con el nombre de:  
Proyecto de Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Rela - tivas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona - Diferente al Transportador Contratado.

- Conferencia de Guatemala en 1971.

El vertiginoso desarrollo de la aviación, trajo consigo múltiples conflictos, en lo relativo a la aplicación de los principios -- acordados en la Convención de Varsovia y en la de la Haya; dando lugar a que se celebrara una nueva conferencia en Guatemala, cuyo objetivo fundamental fue actualizar parte de los puntos ya establecidos.

- Convenio de Montreal de 1971.

Esta conferencia, que vino a ser la novena, (con anterioridad se habían celebrado las de: París en 1919, la de la Habana en 1928, -- la de Varsovia en 1929, la de Chicago en 1944, la de la Haya en 1955, la de Tokio en 1959, la de Guadalajara en 1962 y la de Guatemala en -- 1971. Todas dirigidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, a partir de la de Chicago) se tituló:

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de -- la Aviación Civil.

En ella se trataron temas relativos a la seguridad de las -- aeronaves, entre los cuales sobresalen los siguientes:

- . Sobre actos de violencia por personas, que puedan ser un peligro para la seguridad de la aeronave.
- . Cuando se dé el caso de destrucción de una aeronave en servicio u -- otro acto que le afecte para el vuelo.

. Convenios Bilaterales

Los vuelos efectuados por líneas aéreas extranjeras en el país, se autorizan por medio de acuerdos, que México establece con otros países, los cuales son conocidos como Convenios Bilaterales. Su aplicación resulta difícil, ya que requieren la armonización de los intereses de cada país para la aceptación de una ruta.

La ubicación geográfica de la República Mexicana permite que sea un punto de escala estratégica, para comunicar con todo el Continente, por lo mismo esto influye para que exista un incremento en el establecimiento de Convenios Bilaterales.<sup>156/</sup>

Con la existencia de Convenios Bilaterales, se colabora a aumentar "las corrientes turísticas, las rutas aéreas, canalizar el intercambio cultural y comercial";<sup>157/</sup> lográndose así estimular el desarrollo nacional.

Entre los Convenios Bilaterales establecidos por México destacan:

<sup>156/</sup> Ibid, p 255

<sup>157/</sup> Ibid, p 245

PAISES QUE HAN CELEBRADO CON MEXICO CONVENIOS BILATERALES.

PAIS	VIGENCIA	FECHA DE FIRMA	ENTRADA EN VIGENCIA POR CANJE DE NOTAS	NOMBRE DE LA LINEA AEREA	EQUIPO QUE SE UTILIZA
Alemania	Prórroga cada 3 años	8 de marzo de 1967	3 de noviembre de 1969	Lufthansa	DC-10
Argentina	Se renueva cada 3 años	14 de mayo de 1969		Aerolíneas Argentinas	Boeing 707-367/B/C
Bélgica	Prórroga cada 3 años	Modificado el 26 de noviembre de 1971	14 de mayo de 1975	Sabena	Boeing 707 y 747
Brasil	Prórroga cada 3 años	20 de noviembre de 1970		Varig	Boeing 747
Canadá	Prórroga cada 3 años	modificado el 24 de marzo de 1971	6 de marzo de 1973	Canadian Pacific Airlines L.T.D.	DC-8-63
Colombia	Prórroga cada 3 años	9 de enero de 1976		Avianca	
Costa Rica	Prórroga cada 3 años	6 de septiembre de 1966	22 de enero de 1970	Lacsa	Jet Bac 111
Cuba	Prórroga cada 5 años	31 de julio de 1971	22 de octubre de 1974	Consolidada Cubana de Aviación	Turbo Prop
España	Renovado cada 4 años	21 de noviembre de 1976		Iberia	Boeing 747

PAISES QUE HAN CELEBRADO CON MEXICO CONVENIOS BILATERALES.

PAIS	VIGENCIA	FECHA DE FIRMA	ENTRADA EN VIGENCIA POR CANJE DE NOTAS	NOMBRE DE LA LINEA AEREA	EQUIPO QUE SE UTILIZA
Estados Unidos		Modificado el 20 de enero de 1976	20 de enero de 1978	American Airlines, Inc.	DC-10
				Braniff International, Inc.	Boeing 727-200
				Eastern Airlines, Inc.	B-3-103 B-35-132
				Pan American world Airways	Boeing 727 y 747
				Texas International Airways	DC-9
				western Airlines, Inc.	DC-10 B-720-B
Francia	Indefinida	Modificado el 7 de enero de 1954	7 de enero de 1954	Air France Compagnie Nationale	Boeing 747 y Concorde
Guatemala		22 de junio de 1972		Aviateca	
Israel	renovado cada 3 años	10 de noviembre de 1976	27 de abril de 1971	Línea Aérea Israelí LTD "ELAL"	Boeing 707
Japón	Cada 3 años	10 de marzo de 1972	2 de febrero de 1973	Japan Airlines	Boeing 747

PAISES QUE HAN CELEBRADO CON MEXICO CONVENIOS BILATERALES.

PAIS	VIGENCIA	FECHA DE FIRMA	ENTRADA EN VIGENCIA POR CANJE DE NOTAS	NOMBRE DE LA LINEA AEREA	EQUIPO QUE SE UTILIZA
México				Aeroméxico Mexicana de Aviación	DC-6, DC-9, DC-10 Boeing 727
Nicaragua		15 de diciembre de 1971		Lanica	
Países Bajos	Renovado cada 3 años	6 de diciembre de 1971	22 de enero de 1973	K.L.M. Cía. Real Holandesa de Aviación	Boeing 747-B
Panamá	Prórroga cada 3 años	25 de febrero de 1974	16 de agosto de 1976	Air Panama	DC-6
Perú	Prórroga cada 3 años	16 de julio de 1969		Aero-Perú	
Unión de repúblicas Socialistas soviéticas	Renovado cada 3 años	2 de agosto de 1976	11 de marzo de 1977	Aeroflot	Ilyushin 62 M
Venezuela	Prórroga cada 3 años	26 de agosto de 1973	10 de septiembre de 1975	V I A S A Venezolana Internacional de Aviación, S.A.	DC-6

. Las Libertades del Aire.

Una vez establecida la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), se implantó una serie de convenios denominándoseles Libertades del Aire, mismas que en un principio tuvieron el carácter de provisionales, mientras se decidía ya en definitiva los derechos de operación.

Al terminar de cuestionar tales libertades, se determinó que fueran un total de ocho, las cuales se dividieron de la siguiente manera:

- . "Las dos primeras son de carácter técnico
- . De la tres a la cinco son de tipo comercial
- . Y de la seis a la ocho se les llama adicionales, por se complementarias a las anteriores"158/

- La Primera Libertad

Libertad de Paso Inofensivo o Derecho de Paso Inofensivo.- Se refiere a la autorización que un Estado emite a otro Estado, para -

158/ Tesis: Hagen Hernández, Volando Guillermo, La regulación del Transporte aéreo en México, U.N.A.M., Facultad de Derecho, 1975

volar sobre su territorio, pero sin aterrizar en el. No se requiere de permiso pues se supone que se dá tácitamente en los convenios.

- La Segunda Libertad.

Libertad de Escala Técnica.- Se permite aterrizar con fines no-comerciales, es decir no se puede bajar ni subir nada a la aeronave. Usualmente el otorgamiento de esta libertad es con el propósito de cargar combustible así como efectuar alguna reparación de emergencia que se requiera. El Estado que está de acuerdo con esta libertad, cobra un impuesto debido al uso del aeropuerto y por las ayudas a la navegación.

- La Tercera Libertad

Libertad de Tráfico entre el País al que pertenezca la Aeronave y otro Estado.- Aquí el Estado al que pertenezca el avión se le otorga el permiso de transportar tráfico (pasajeros, correo y carga) de su territorio para desembarcar en territorio de otro Estado. Se puede conceder o negar la autorización según convenga.

- La Cuarta Libertad

Libertad de Tráfico en Sentido Contrario a la Tercera Libertad.- El Estado a donde llega la aeronave, ahora transporta su tráfico

(pasajeros, correo y carga) al Estado a donde pertenece la aeronave anterior.

- La Quinta Libertad

Libertad Total de Comerciar entre Estados Contratantes.- Esta comprende lo que es la tercer libertad y la cuarta libertad, es decir el Estado al que pertenece la aeronave puede transportar tráfico (pasajeros, correo y carga) y desembarcar en otro Estado y este último Estado puede realizar la misma operación.

- La Sexta Libertad

Consiste en transportar tráfico (pasajeros, correo y carga) entre dos Estados extranjeros, pero entre estos dos existe otro Estado, el cual de acuerdo a su posición geográfica, es necesario pasar por el, para facilitar la ruta.

- La Séptima Libertad

Dá derecho para que una empresa de aviación, transporte internamente tráfico (pasajeros, correo y carga).

- La Octava Libertad

Que significa transportar de la ciudad principal a una adyacente. Todo esto se lleva a cabo dentro del mismo Estado.

b) Sus más importantes normas nacionales

La actuación del Gobierno Federal como autoridad en la rama del transporte aéreo se basa en diversos ordenamientos, los principales son:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.

La Constitución en un principio no se refería en ninguna norma para regular a la aeronáutica. Sino fue en fecha posteriores, por medio de reformas en 1934 para que la Carta Magna fuera la base de donde se partiera, y a su vez se considerara lo establecido en convenios así como conferencias internacionales, para elaborar otros ordenamientos para el ámbito nacional en materia de comunicaciones y en especial en aeronáutica.

- Ley sobre Aeronáutica Civil del 31 de diciembre de 1929.

Es el primer antecedente en el renglón de la legislación aeronáutica civil en México. Esta Ley contiene reglamentación acerca de la circulación, registro, tripulación, aerodromos, caducidad, inspección, derechos de la nación, responsabilidad y penas.

- Ley de Vías Generales de Comunicación del 19 de febrero de 1940

Esta Ley es una de las principales que rige a las comunicaciones aeronáuticas del país, asimismo gran parte de su contenido trata sobre este tipo de transporte. Está dividida de la siguiente manera:

"Libro Primero sobre Disposiciones Generales  
Libro Segundo sobre Comunicaciones Terrestres  
Libro Tercero sobre Comunicaciones por Agua  
Libro Cuarto sobre Comunicaciones Aeronáuticas  
Libro Quinto sobre Comunicaciones Eléctricas  
Libro Sexto sobre Comunicaciones Postales  
Libro Séptimo sobre Sanciones"

El Libro Cuarto sobre Comunicaciones Aeronáuticas fue modificado y publicado en el Diario Oficial en enero de 1950, debido al desarrollo que había tenido el sector aeronáutico y además tomar en cuenta las nuevas normas y observaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.); y lo tratado en las últimas conferencias sobre Aviación.

Los artículos de esta Ley que se considera los más sobresalientes son:

Art. 306.- El espacio situado sobre el territorio del país y el mar territorial está sujeto a la soberanía nacional.

Art. 307.- Explica que "la navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente Ley y sus Reglamentos"<sup>159</sup>/ A su vez también se aplicarán las otras leyes y reglamentos que existan en la materia.

Art. 308.- Para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil, toda aeronave civil que se encuentre en el país o vuele sobre el espacio aéreo del mismo, así como su tripulación, pasajeros y lo transportado quedará sujeto a la jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal.

El Poder Ejecutivo delegará sus facultades a las siguientes instituciones, las cuales son las que más destacan:

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, misma que efectúa la inspección técnica y administrativa

<sup>159</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación, p 139

- . Secretaría de Hacienda y Crédito Público, vigila la parte de - las aduanas y migración.
- . Aeropuertos y Servicios Auxiliares, tiene a su cargo varios - objetivos, generalizando su actividad es administrar los aeropuertos.

Art. 309.- Se someterán a las leyes mexicanas los siguientes -- acontecimientos:

- I.- Los hechos y actos jurídicos que ocurran en las aeronaves me xicanas durante el vuelo, tanto sobre territorio nacional co mo sobre extranjero.
  
- II.- Cuando se realice delictuosos ocurridos en alguna aeronave- que vuele sobre territorio extranjero, que afecten al terri torio nacional.
  
- III.- Los delitos que se intenten o se cometan en una aeronave, se apodere de la misma y se ejerza su control.
  
- IV.- Los actos delictivos contra la seguridad de la Aviación Civil en general como son:
  - . Que estén en peligro las personas, los bienes
  - . Que esté en peligro la aeronave

- . Que se coloque algún objeto o substancia que afecte a la aeronave, a las instalaciones, o a los servicios que se presten.
- . Dar informes falsos que exponga a la seguridad de la aeronave o a las personas.

V.- Los nacimientos y defunciones que sucedan a bordo de una aeronave en vuelos se registrarán por las disposiciones mexicanas.

Art. 310.- Serán responsables el propietario, poseedor, operador y comandante de la aeronave, por alguna violación que se cometa a esta Ley y a sus reglamentos.

Art. 311.- Esta Ley explica que una aeronave será cualquier vehículo que se pueda sostener en el aire, que pueda transportar personas o cosas, capaz de moverse en la atmosfera.

Art. 312.- La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles y las del Estado se rigen por las disposiciones siguientes:

I.- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en donde se les haya asignado la matrícula

II.- Ninguna aeronave podrá tener mas de una matrícula

III.- Toda aeronave que se use para la navegación internacional

deberá ostentar la bandera de su país y la matrícula

IV.- Las aeronaves que tengan matrícula de otro Estado podrán cambiar a la matrícula mexicana, siempre y cuando se cancele la extranjera

V.- Al inscribirse una aeronave en el Registro Aeronáutico de México, al adquirir la matrícula, tiene ya la nacionalidad mexicana

VI.- Para inscribir una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano, lo podrá efectuar el propietario, poseedor o quien tenga el título

Art. 326.- El tránsito aéreo funcionará bajo las siguientes condiciones:

I.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá a su cargo el Control del Tránsito Aéreo, los Servicios de Meteorología, de Telecomunicaciones Aeronáuticas y las Ayudas a la Navegación Aérea

II.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes delegará sus facultades al Organismo Servicios a la Navegación en el Espacio-

Aéreo Mexicano (SENEAM) para proporcionar los anteriores servicios.

III.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará tarifas y condiciones para que las aeronaves utilicen los servicios de Control de Tránsito Aéreo, de Telecomunicaciones Aeronáuticas, de Información Meteorológica y de Ayuda a la Navegación Aérea.

IV.- También la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá las medidas convenientes, para modificar las instalaciones de la navegación aérea cuando se requiera.

El organismo Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) elaborará programas para el desarrollo de los servicios

V.- Cuando las aeronaves militares se encuentren en las aerovías, en zonas de control de tránsito o en aeródromos civiles, se registrarán por normas especiales contenidas en esta Ley.

Art. 327.- Los aeródromos civiles se dividen en:

- . aeródromo de servicio público
- . aeródromo de servicio privado

Art. 328.- Para construir, explotar, administrar y operar aeropuertos, es necesario contar con una concesión expedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para el caso de los aeródromos de servicio privado también se requiere de la concesión respectiva autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Art. 329.- El servicio público de transporte aéreo nacional regular se basará:

- a) Obtener la concesión, contrato o permiso
- b) A itinerarios, frecuencias de vuelos, capacidad, equipo de aeronave y horarios, autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y transportes.
- c) La remuneración estará sujeta a ciertas tarifas, las cuales serán aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Art. 330.- El servicio público de transporte aéreo, no regular deberá cumplir con lo siguiente:

- a) Adquirir el permiso
- b) A efectuar los vuelos de acuerdo a los convenios establecidos por los usuarios del servicio
- c) La remuneración se basará a lo establecido en el inciso a, del artículo 336

- d) El tipo de publicidad deberá ser especial para no efectuar a los servicios regulares
- e) Existirán Convenios con las líneas aéreas

Art. 331.- Para obtener la concesión del servicio público de transporte aéreo regular o no regular, los solicitantes deberán comprobar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

- a) El servicio cubra una conveniencia pública
- b) Durante la ruta se comunique a zonas productoras y a zonas de consumo
- c) Se comunique con zonas poco comunicadas
- d) El interesado cuente con la capacidad, técnica y el financiamiento apropiado
- e) Y además otros requisitos que establece esta Ley.

Art. 336.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes estará facultada para:

- a) Autorizar permiso para efectuar vuelos especiales de transporte público, en los casos de que la empresa que posea la concesión del servicio, no cuente con los elementos para efectuar una determinada ruta.
- b) Expedir permisos por tres meses para realizar vuelos no explo-

rados, con el objeto de analizarlos si son convenientes para establecer los servicios.

Art. 337.- El servicio público de transporte aéreo internacional puede ser:

- a) Servicio Mexicano de Transporte Internacional Regular.- "Es -- aquel servicio aéreo realizado por una aeronave mexicana, destinada al transporte público de pasajeros, carga o correo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de mas de un Estado".160/
- b) Servicio Mexicano de Transporte Internacional no Regular.- "Es -- aquel servicio aéreo en el cual se compra la capacidad de una aeronave mexicana para transportar pasajeros o carga".160/
- c) Servicio Extranjero de Transporte Internacional Regular.- "Es -- aquel servicio aéreo realizado por una aeronave extranjera destinada al transporte público de pasajeros, carga o correo, que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de mas de un Estado".160/
- d) Servicio Extranjero de Transporte Internacional no Regular.- "Es aquel servicio aéreo en el cual se compra la capacidad de una aeronave extranjera para transportar pasajeros o carga".160/

Art. 338.- Para entrar y salir del territorio mexicano las aeronaves extranjeras deberán:

- I.- Seguir las vías aéreas fijadas y aterrizar en los aeropuertos internacionales establecidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- II.- Cubrir los requisitos de seguridad determinados

Cumplir las disposiciones de su país correspondiente que se refieren a marcas de nacionalidad, matrícula, peso, instrumentos, accesorios de seguridad y auxilio. También tener el certificado de aeronavegabilidad, licencias del personal y demás documentos requeridos.

III.- Obtener de la Dirección General de Aeronáutica Civil el permiso correspondiente

IV.- Las aeronaves extranjeras de servicio público internacional - en vuelo de tránsito sobre la República Mexicana, o que aterricen sin embarcar, y que tampoco desembarquen pasajeros, -- carga o correo; se deberá dar aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Art. 339.- Las aeronaves civiles mexicanas que se desee que lle --

guen algún territorio extranjero, se deberá solicitar permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Se excluirán a las empresas que realicen el servicio mexicano de transporte -- internacional.

Art. 340.- Serán aeronaves de servicio privado las que efectuen las siguientes actividades:

- a) Recreo y asuntos privados, sin remuneración
- b) Excursiones aéreas
- c) Carrera Aérea o evento deportivo
- d) Demostraciones de aeronaves
- e) El servicio particular de una empresa
- f) Trabajos aéreos como son: Aerofotografía, Aerotopografía, publicidad comercial; esto es por remuneración
- g) Las aeronaves que se dediquen a la fumigación, provocación - artificial de lluvias, por remuneración
- h) Escuelas aeronáuticas privadas, por remuneración
- i) Las que realicen escalas técnicas, sin desembarcar

Art. 358.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil investigará los accidentes de aeronaves civiles y de Estado, turnando el re-

sultado de la investigación a las autoridades judiciales.

Art. 359.- La búsqueda y salvamento en caso de accidentes de aeronaves civiles y de Estado se realizará de la siguiente forma:

- I.- La búsqueda y salvamento se efectuará bajo la dirección y control de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los gastos que se requieran para el rescate, serán cubiertos por la empresa de la aeronave.
- II.- La persona que conozca un accidente aéreo deberá de informar a la autoridad, misma que comunicará lo más rápido posible a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- III.- Los inspectores de aeronáutica o comandante del aeródromo -- más próximo acudirá a el lugar de los hechos, tomar las medidas apropiadas, informar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y por último elaborará una acta.
- IV.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes creará Centros - Coordinadores de Salvamento en toda la República.
- V.- Los dueños o quienes posean la aeronave, así como los pilotos - de la misma, estarán obligados a informar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de cualquier accidente.

VI.- La persona que haga uso de una aeronave sin tener la autorización, deberá pagar la indemnización, en el caso de existir un accidente.

VII.- Las líneas aéreas cuando se enteren de un accidente de sus aeronaves, proporcionarán un boletín a los interesados, el cual contendrá la información que se conozca.

- Ley Federal del Impuesto Sobre Portes y Pasajes del 27 de diciembre de 1954

Esta Ley crea un impuesto sobre portes y pasajes a las empresas que tengan que ver con el transporte terrestre, el que se realiza por mar y a los que se efectúan por aire. Se pagará este impuesto en base a la distancia recorrida.

En el caso del transporte aéreo, se refiere a los vuelos que se realicen a otros países, así como también los que lleguen del extranjero a México. Para decidir los requisitos aplicables a las importaciones y exportaciones, se señala que se tomarán en cuenta, principalmente los productos que estén próximos a la operación.

Se excluirán del pago a las empresas marítimas que transporten petróleo o sus derivados, los que hagan servicio de cabotaje y en el caso de que un Gobierno extranjero pague ciertos pasajes en reciprocidad.

Con el objeto de poder tener mayor control, las empresas afectadas con este impuesto, deberán elaborar cada mes un informe referente a los portes y pasajes.

- Decreto sobre Transportes Aerocomercial Internacional

Este decreto indica que el transporte comercial internacional por aeronaves, se llevará a cabo solo por medio de aerolíneas o empresas de servicios aéreos autorizados; quienes al mismo tiempo, se deberán inscribir con la autoridad aduanera y dar la fianza correspondiente.

Así mismo, señala que la entrada y salida del país de personas, así como de carga, se realizará solo en aeropuertos internacionales.

4.3.- Organizaciones Internacionales Sobre el Transporte Aéreo.

a) La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.)

En agosto de 1919 se formó esta asociación, está compuesta por 103 compañías aéreas, es el foro a donde se reúnen los representantes de las aerolíneas para establecer acuerdos que se refieren a sus operaciones.

Sus objetivos son:

- 1.- "Promover el transporte aéreo seguro, regular y económico en beneficio de los pueblos del mundo, desarrollar el comercio aéreo y estudiar los problemas pertinentes".
- 2.- "Proporcionar medios que permitan la colaboración entre las empresas de transporte aéreo que participan directa e indirectamente en los servicios internacionales de transportación".
- 3.- "Cooperar con la Organización de Aviación Civil Internacional y con los otros organismos internacionales".<sup>161/</sup>

<sup>161/</sup> Ibid, p 165

Esta Asociación concilia las opiniones de las líneas aéreas y - las de los gobiernos, determinándose las tarifas, el tipo de servicio, trámites y documentación, en base a los acuerdos bilaterales.

b) Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)

Esta Organización se llamó en un principio Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (O.P.A.C.I.). Posteriormente en 1944 se decidió modificar esta denominación, llamándose Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), que es como se conoce actualmente. Tiene sus oficinas en Montreal, Canadá principalmente, cuenta a su vez con oficinas auxiliares en México, Lima, París, Bangkok, el Cairo y Sakar. Esta Organización cuenta con 144 Estados-socios.162/

Los objetivos de esta Organización son:

- 1.- "Desarrollar principios y técnicas de navegación aérea, así como el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional".

162/ Ibid, p 139

- 2.- "Velar por el progreso de la Aviación Civil Internacional".
- 3.- "Fomentar la construcción y utilización de aeronaves para fines públicos".
- 4.- "Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea".
- 5.- "satisfacer las necesidades de seguridad del transporte aéreo".
- 6.- "Respetar los derechos de los Estados en la explotación de transporte aéreo internacional".
- 7.- "Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional".
- 8.- "Fomentar el desarrollo de la Aeronáutica Civil Internacional - en todos sus aspectos".103/

Los órganos básicos de la O.A.C.I. son la Asamblea y el Consejo.

103/ Ibid, p 143

La Asamblea.- Es un órgano ejecutivo que se compone de 1 miembro - por cada Estado, con derecho a un voto. Se requiere la presencia - de la mayoría de los Estados para tomar alguna decisión, puesto -- que es en base a los votos que existían. La Asamblea puede suspender el derecho de votar algún Estado.164/

El Consejo.- Los Estados que forman a este órgano son designados - por la Asamblea, "dicta normas obligatorias para los Estados y re- suelve las controversias que se presenten entre los Estados en ma- teria de aviación civil, sobre las resoluciones del Consejo.164/

c) La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.)

El reglamento que dió origen a la Comisión Latinoamericana de- Aviación Civil, se elaboró en México en diciembre de 1973, una vez que fue aprobado por la Cámara de Senadores, y con la presencia de representantes de los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil,

164/ Ibid, p 147

Colombia, Costa Rica, Chile, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Cada uno de estos países son los que actualmente forman esta Comisión, es decir la mayoría de los países de América del sur y central.

Los fines de esta Comisión son:

- 1) "Proveerá a las autoridades de aviación civil de una estructura adecuada para discutirse y planearse las medidas requeridas para la cooperación y coordinación en esta materia".
- 2) "La Comisión establecerá la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región, para la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica".
- 3) "Adoptar y propiciar acuerdos para el establecimiento de instalaciones y servicios de navegación aérea y otras especificaciones de los anexos de la O.A.C.I.". 7
- 4) "Establecer acuerdos de instrucción al personal de aviación civil, acuerdos colectivos de cooperación técnica en materia de aviación civil y utilizar los recursos positivos por el Programa

ma de las Naciones Unidas O.N.U. para el desarrollo".165/

Los órganos principales de la Comisión serán la Asamblea y - el comité Ejecutivo.

La Asamblea.- Estará formada por cada uno de los Estados que están presentes en ella, existiendo un voto por cada uno; sus reuniones - serán una vez cada dos años.

El Comité Ejecutivo.- Organiza la Secretaría conforme al reglamento de Comisión. El mismo Comité puede variar el presupuesto, siempre y cuando los Estados estén de acuerdo.

4.3.- Principales empresas públicas relacionadas con la aviación.

a) Organismos Descentralizados

o Aeropuertos y Servicios Auxiliares

Este organismo fue creado el 10 de junio de 1965, con la finalidad de que una sola empresa controlara las diferentes operaciones que se llevan a cabo en los aeropuertos del país.

Según el artículo 20 del decreto que le dió origen, se señala:

- . Deberá estar al cuidado de los aeropuertos, en el sentido de administrar, operar y conservar;
- . Controlar las cantidades pagadas por las líneas aéreas y por los usuarios;
- . Cuidar del arrendamiento de los locales en los aeropuertos;
- . Pagar los gastos de administración, operación, conservación; y
- . Efectuar actividades técnicas y administrativas necesarias para el cumplimiento de sus objetivos.

Los servicios que presta A.S.A. se podrían clasificar así:

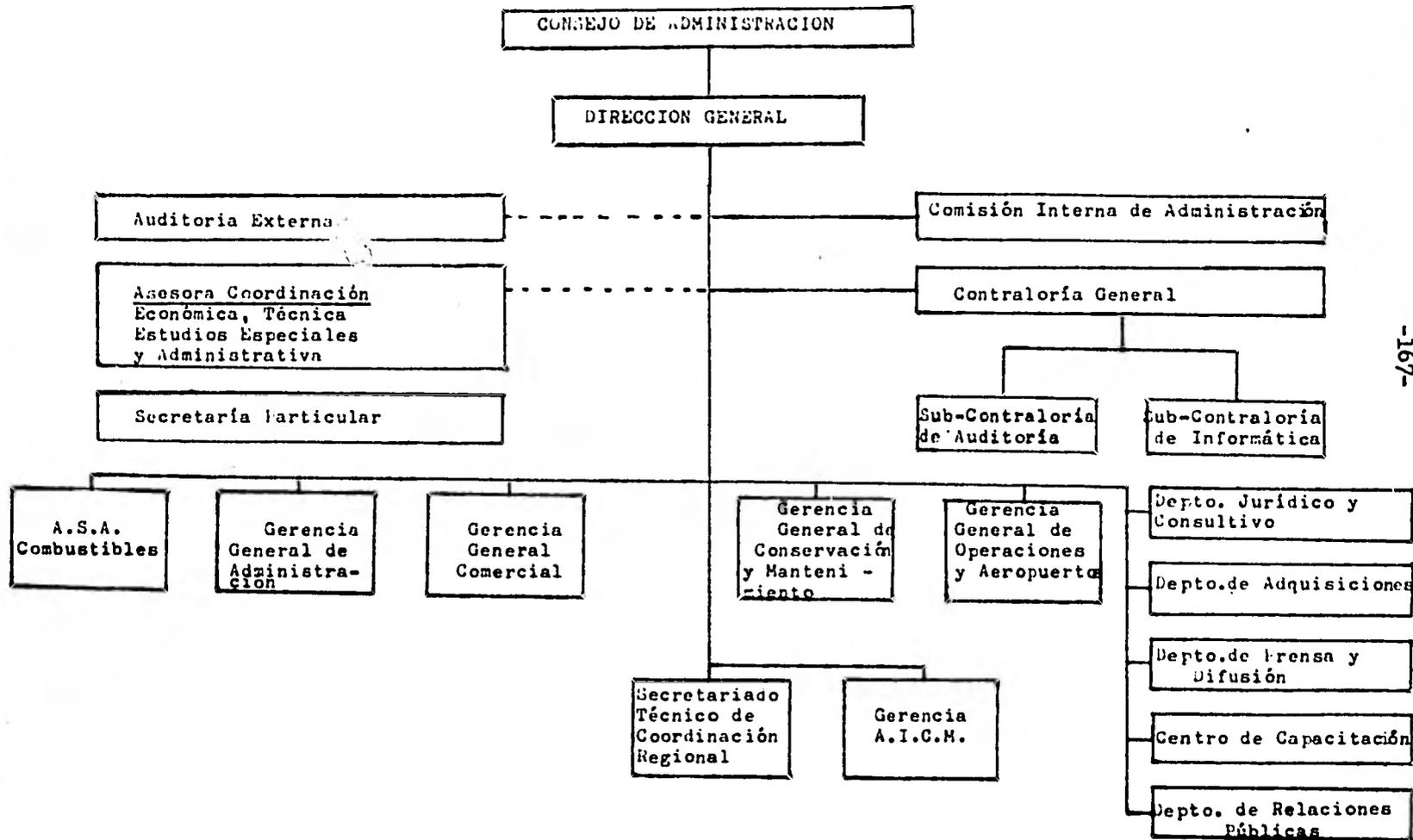
- aéreos
- auxiliares o complementarios
- especiales o servicios a terceros

Los servicios aéreos son los que ofrecen las líneas aéreas, en base a las disposiciones establecidas por este organismo.

Los servicios auxiliares o complementarios son los que se refieren a las instalaciones, dentro de un aeropuerto, que permiten a los usuarios permanecer con comodidad.

Los servicios a terceros comprenden una gran variedad, entre otros los que destacan: el trámite de documentos migratorios y aduanales, el movimiento de correo diplomático. A su vez este servicio es proporcionado por las diferentes líneas aéreas, que participan en el correo regular, express y carga.

La estructura orgánica de dicho organismo es la siguiente:



-167-

\* / Seudónimo: Yacatecuhtli y Tonatiuh, La administración pública y el desarrollo de la aeronáutica en México, Tomo II, 1979, p 239.

. Nacional de Combustibles de Aviación.

Organización recientemente unida a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, por razones de que A.S.A. controle uno mas, de -- los servicios de importancia que se proporcionan en los aeropuer -- tos. Por su parte NACOA ha logrado con sus actividades un mejor - control de la distribución de combustibles y lubricantes.

Petróleos Mexicanos fabrica el combustible, tomando co -- mo base las normas internacionales existentes para su preparación. Los lugares donde se prepara el combustible, es en las refinerías -- de Minatitlán, Ver., Azcapotzalco, D.F., Salamarca y Guanajuato, - distribuyéndose de aquí, a los diferentes aeropuertos por medio de carros tanque de ferrocarril y camiones tanques.

Ha operado en los aeropuertos principales y en los me -- nos importantes; realiza sus operaciones en aproximadamente 34 -- aeropuertos del país.

Son utilizados dos tipos de combustibles en la aviación principalmente, los cuales están considerados iguales a los mejo -- res del mundo, estos son:

- El gasavión para motores de turbohélice
- La turbosina para turborreactores

Todo el combustible que es distribuido, es antes revisado - y aprobado por el departamento de control.

Su personal que tiene que ver con la preparación del combustible, ha estado presente en varios aeropuertos internacionales, - con el propósito de asistir a seminarios de capacitación que se refieren a los servicios que se prestan.

Debido a lo anterior y a su actualización permanente en su organización y funcionamiento, se puede decir que el servicio que proporciona esta empresa, tiene niveles de eficiencia comparables a los que se prestan en los aeropuertos de todo el mundo.

o Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM).

Este organismo descentralizado fue creado en el acuerdo que apareció en el Diario Oficial del 11 de agosto de 1978; con su creación, substituyó a Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V. (RAMSA), la cual había sido formada en 1952, misma que en noviembre de 1966 pasa a ser una empresa de participación estatal mayoritaria.

En los días en que se conoció la mencionada substitución, se suscitaron una serie de protestas por parte del personal de RAMSA, las cuales fundamentalmente eran:

- . El Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana (SERAM), señala de que no era conveniente el dejar el control de tránsito aéreo a personal no especializado, puesto que podría provocar fallas, con resultados funestos para los vuelos comerciales.
- . Los trabajadores de RAMSA deseaban mantener vigente su contrato colectivo de trabajo y para no perderlo acordaron hacer uso de todas las armas legales, inclusive la huelga, para defenderlo.

Durante los meses de agosto, septiembre, octubre y noviembre de 1978, aproximadamente, suspendió sus actividades el personal de RAMSA, dado que no aceptaron la mencionada modificación, y en con

secuencia por falta de seguridad en los vuelos de las aerolíneas - que operan en el país, se tuvo que cerrar el transporte aéreo.

Por su parte el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes argumentó en favor de la necesidad de efectuar dicha modificación por las siguientes causas:

- . La empresa RAMSA se encontraba en un serio déficit lo que dio -- origen que en abril de 1979, 20 de sus accionistas renunciaran, 166/
- . Al darse por terminada, anticipadamente, la concesión que tenía RAMSA, a solicitud de sus accionistas y consejo de administración, quedaron los servicios que proporcionaba la empresa, a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- . "La concesión otorgada a RAMSA en 1952, vencía en 1982, y sus -- problemas financieros se agudizaron en 1976, cuando tuvo un déficit de 98 millones de pesos. El año de 1978 estaba previsto un faltante de 280 millones y para 1980, se estimaban pérdidas por 450 millones de pesos." 167/

166/ Periódico Excelsior, del 9 de agosto de 1978.

167/ Periódico Excelsior, del 9 de agosto de 1978.

Después de diversas reuniones que sostuvieron los líderes de la empresa RAMSA con las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, fue finalmente aceptada la substitución.

Con el propósito de dar mejor ubicación y claridad a este asunto, cabe mencionar que al principio de la aviación civil nacional, -- las mismas líneas aéreas establecían cada una sus ayudas para la navegación; al pasar el tiempo, debido a la duplicidad de instalaciones, se acordó que se formara una empresa que estaría al tanto de estas -- actividades, apareciendo primeramente en 1945 Aeronautical Radio de México, S.A. de C.V.; cambiándose consecuentemente el nombre en 1952, quedando como Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V.

Finalmente, como ya mencionamos, se creó el SENEAM; con la peculiaridad, de que ahora depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los servicios que se proporcionaban y los que actualmente se -- proporcionan a la ayuda de la navegación aérea, son en base a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.(OACI)

Las funciones que tiene a su cargo el SENEAM, son las de colaborar a la seguridad de los vuelos, teniendo que informar a cerca de la situación de la atmosfera y proporcionar a las aeronaves los siguientes servicios;

- . Control de Tránsito Aéreo
- . Comunicaciones
- . Radio Facilidades
- . Servicio de Meteorología

Existe también una nueva función que es la de formular a corto, mediano y largo plazo, programas para el desarrollo de los servicios, construcción de instalaciones e inversiones; función que desempeñaba la Subdirección de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

b) Empresa de Participación Estatal Mayoritaria:

o Aeronaves de México, S.A., hoy Aeroméxico.

Aeroméxico es una importante línea aérea que llega a 65 ciudades, tanto nacionales como internacionales, sirve anualmente a una aproximación de 5 millones de personas, proporciona empleo a más de 6,600 trabajadores y su sistema de transportación aérea contribuye al desarrollo regional del país, además promueve el turismo nacional y el extranjero, cubriendo en sus rutas una red de 27 045, 441 kilómetros. Por otro lado, con su servicio de transporte aéreo participa en las actividades de correo y carga.<sup>168/</sup>

En julio de 1959 es incorporada Aeroméxico al patrimonio nacional, con el carácter de Empresa de Participación Estatal Mayoritaria.

Además de pertenecer al Estado, esta línea aérea es la que únicamente presta servicio al Gobierno Federal; tal disposición lo contiene el acuerdo publicado en el Diario Oficial del 24 de octubre de 1968, que designa a esta línea, para que en forma exclusiva preste servicio a las Secretarías, Departamentos de Estado, Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal. Además contribuye con su servicio de aerotransporte público.

<sup>168/</sup> Periódico "EL Universal", del 20 de abril de 1977.

Con el objeto de que fuera más accesible al público, en cuanto a pronunciación se adoptó el nombre comercial Aeroméxico en enero de 1972.

Aeroméxico es dentro de la especialidad del transporte --- aéreo nacional, una de las básicas Empresas de Participación Estatal de tipo mayoritario.

Sus fuentes de ingreso son:

- El público usuario en general, tanto el nacional como el internacional.
- Y como complemento, la colaboración del Gobierno Federal.

La utilidad que proporciona a el Estado y al turismo es importante, pero el provecho que ofrece a la economía del país no es muy satisfactorio. Debido a esto el Gobierno mexicano ejerce su participación mayoritaria principalmente con inversiones y con ciertos intereses, lo que nos muestra que la empresa no es autosuficiente, siendo sus ganancias buenas aunque no las adecuadas para cubrir sus gastos.

Es conveniente mencionar que Aeroméxico, ha sido la empresa

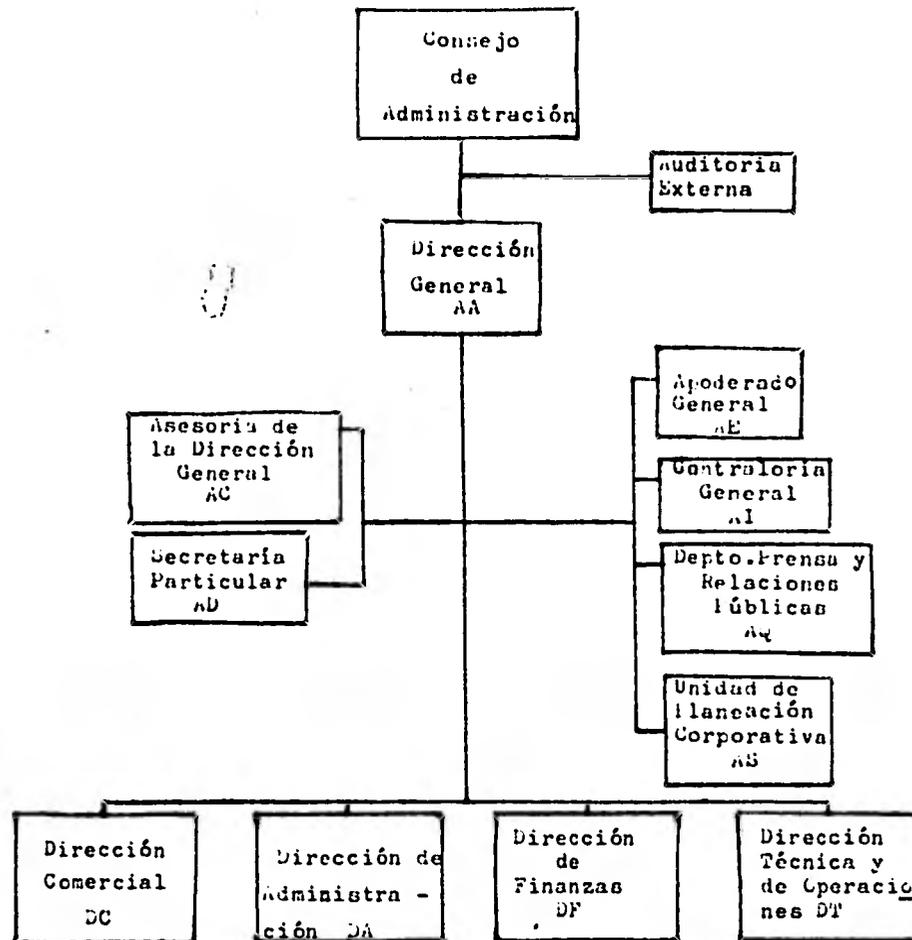
aérea que tiene a su cargo la responsabilidad de comunicar con ciudades de la República, cuyas rutas no son rentables, mas sin embargo sí son necesarias para el desarrollo del país. Lo cual puede constituir en términos generales una explicación de su operación financiera deficitaria.

A continuación se presentan diversos datos que demuestran la situación de la empresa:

Evolución de Aeroméxico durante estos años:

DESCRIPCION	1977	1978
Kilómetros volados	56, 005, 451	58, 152, 539
Toneladas Km. ofrecidas	829, 362, 819	876, 042, 752
Toneladas Km. vendidas	462, 786, 358	530, 034, 196
Pasajeros Transportados	3, 609, 112	4, 007, 413
Asientos Km. ofrecidos	7,180, 460, 638	7, 520, 844, 654
Pasajeros Km. transportados	4,577, 835, 307	5, 220, 124, 474
Carga Transportada (Kgs)	25, 723, 596	29, 354, 525
Tons.Km. de Carga Transportada	48, 090, 096	57, 560, 522
Correo Transportado (Kgs)	1, 174, 438	1, 137, 525
Tons. Km. de Correo Transportado	2, 692, 909	2, 662, 470
Número de vuelos productivos	37, 405	37, 534
Horas voladas productivas	89, 089	91, 712
Número de estaciones servidas	42	40
Total de empleados	6, 670	6, 503
Ingresos de operación	3,836, 863, 452	4, 727, 436, 461
Otros ingresos	195, 399, 469	224, 996, 470
Ingresos Totales	4,032, 262, 921	4, 952, 432, 931

169/



• / Aeroméxico, Manual General de Administración, p: sin número

c) Empresa de Participación Estatal Minoritaria,

o Cía. Mexicana de Aviación, S.A.

Como ya mencionamos, esta empresa se funda en Tampico, Tamps., el 20 de agosto de 1924, por George H. Rhil, con el objeto de dar solución a los problemas que ocasionaba el llevar el dinero, que correspondía a los sueldos de los empleados que laboraban en campos petroleros.

Esta línea aérea ocupa el sexto lugar mundial en antigüedad; siendo anterior a ella solo, K L M, Avianca, Qantas, Sabena y C Z A. El inicio de sus operaciones fue con un capital de \$ 50, 000 . 00

En 1944 su capital llega a sumar un total de doce millones y medio de pesos. Y para el año de 1955 su capital llega a la cantidad de 60 millones de pesos.

Durante el período de 1961 a 1967, en que todavía pertenecía a Pan American, se suscitaron conflictos laborales e incremento en los gastos, lo que vino a dar como resultado que se vendieran las acciones, las cuales fueron adquiridas principalmente por el ingeniero Cro -- en --

cio Ballesteros, quién hasta hoy es el presidente del Consejo de Administración. Esta modificación de propietarios trajo consigo una nueva-reorganización, así como la solución de los problemas existentes.

La presencia del tipo de avión Boeing 727-100, ha permitido que la empresa, volviera a un reajuste en su capital, usándolos a partir de 1967. En este año por ejemplo la compañía transportó 387,000 pasajeros, cantidad superior a los anteriores años.

Actualmente, la aerolínea utiliza también el tipo de aeronave Boeing 727-200 avanzado, con lo que se ha logrado, que hasta el año de 1976, se ha transportado una totalidad de 4, 490, 008 pasajeros. Con esta cantidad se ha alcanzado la cifra más alta de América Latina-en transportación aérea, colaborándose así a una recuperación de la -- compañía.

Los ingresos obtenidos en 1977 suman la cantidad de --- \$4, 266. 6 millones de pesos, lo que significa un incremento del 47 -- por ciento en sus vuelos nacionales y 70 por ciento en los internacionales.

Con estos ingresos, se dice que la aerolínea, a <sup>3</sup>ño ha --

logrado, el capital social de acuerdo a sus inversiones, que corresponden fundamentalmente a el equipo de vuelo.

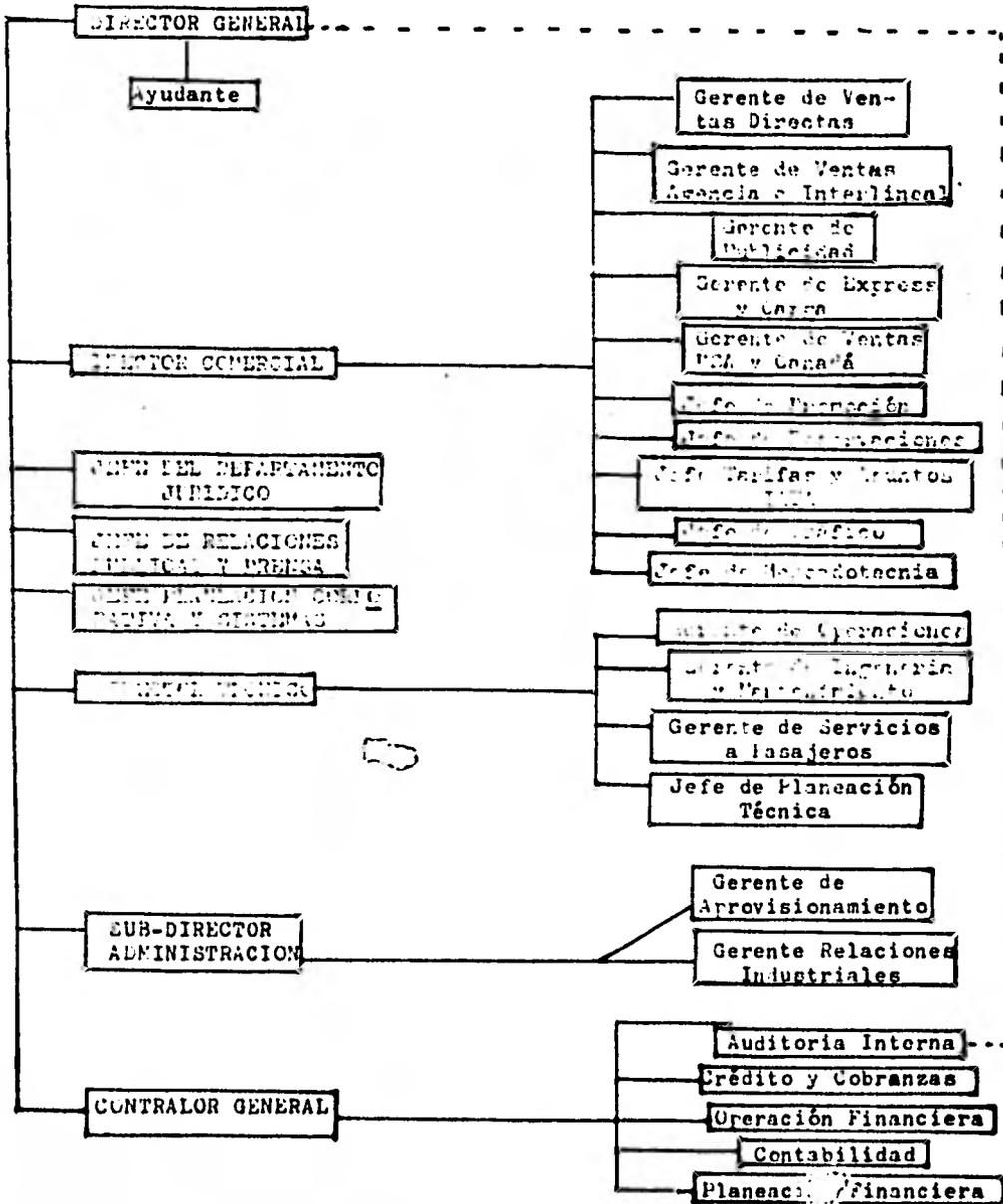
Hoy, en día en Mexicana de Aviación, existen la presencia de 5, 450 empleados y la distancia que recorren diariamente, sus jets es aproximadamente de 150, 000 kilómetros.

Evolución de la Cía. Mexicana de Aviación durante estos años.

	1977	1978
Egresos	\$ 4, 132. 003	\$ 5, 256. 600
Ingresos	\$ 4, 314. 928	\$ 5, 533. 100
Pilotos	503	
Sobrecargos	771	
Personal Sindicalizado	3, 623	
Personal de Confianza	745	
Personal en el Exterior	483	
Pasajeros Transportados	4, 491, 212	5, 323, 618
Horas de Horas	77, 660	85, 946
Toneladas Kilómetros		
Utilizadas	362, 429, 322	468, 612, 414
Disponibles	745, 991, 106	814, 775, 716

170/

ORGANOGRAMA DE LA COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION.



Consideraciones Generales Sobre el Capítulo IV.

Debido al grado de desarrollo alcanzado por nuestro país, el campo del transporte aéreo, constituye uno de los renglones de mayor importancia, por su grado de vinculación con las actividades económicas, tanto internas como externas.

En estas condiciones, es necesario que el Gobierno mantenga una intervención cuidadosa que le permita controlar su desarrollo y conservar el ejercicio de su soberanía nacional en este renglón.

Por lo tanto, las principales empresas que cubren esta actividad en México son empresas públicas (Aeroméxico y Mexicana de Aviación).

El desarrollo del capítulo, está orientado principalmente a explicar los antecedentes del transporte aéreo en nuestro país para poder conocer las formas en que llegaron a establecerse las empresas públicas en esta área.

También se señalan cuales son y como operan las más sobresalientes disposiciones internacionales y nacionales que rigen la -

transportación aérea por considerarse de gran importancia para la organización y funcionamiento de esta actividad. Finalmente se desprenden mediante el análisis del conjunto de empresas y organismos públicos que el Gobierno mexicano a generado en torno a esta actividad, el papel y la influencia determinante que la intervención estatal tiene.

De igual manera, el tratamiento del capítulo, permite detectar la problemática que el complejo de empresas y organismos estatales ha tenido que enfrentar. Todo esto con el propósito de poder ofrecer, desde el punto de vista de nuestra disciplina algunos planteamientos de solución de tipo general.

La existencia de estas empresas públicas en el transporte aéreo, al mismo tiempo que efectúan las operaciones aeronáuticas, también a su vez darán origen en el futuro, a que cada vez exista una mayor competencia del Estado mexicano en esta actividad. Porque debido al análisis efectuado, el Gobierno Federal ha ido incrementando al paso de los años la prestación de servicios hasta llegar a cubrirlo casi completamente por medio de la creación de organismos y empresas.

- Conclusiones.

- 1.- Las exigencias de la situación y las necesidades públicas tienden a multiplicarse, de tal forma que se requiere acelerar el proceso productivo con sentido social en todos aspectos. Luego entonces, la gran variedad de funciones que tiene a su cargo el Estado, le obligan a recurrir a las empresas públicas que le auxilian, entre otras alternativas, a satisfacer las necesidades económicas del país. Sobre esta base, las empresas estatales han resultado ser el instrumento más apropiado para que el Gobierno Federal efectúe actividades económicas, comerciales e industriales.
  
- 2.- La administración pública ha evolucionado a través de las épocas hasta llegar a revestir un alto grado de complejidad. Esta actividad se realiza en las dependencias del Gobierno, y tiene bajo su responsabilidad una infinita gama de funciones, como son: satisfacer intereses colectivos a través de la creación y fomento de los factores educativos, socioeconómicos, políticos y morales necesarios para el desarrollo integral de la comunidad. Otra sería mejorar las prácticas administrativas. C también estudiar y establecer la disposición funcional y jerárquica de las unidades que integran los órganos de gobierno, etcétera. En el cumplimiento de ellas, la empresa paraestatal juega un papel de importancia fundamental.

- 3.- El surgimiento y evolución del sector paraestatal nacional, no obedece a la elaboración de un plan, sino mas bien a circunstancias de índole política y social, por lo que hasta la actualidad, se puede observar que su expansión y desarrollo no reúne las características de organización que son de desear. A pesar de ello, ha demostrado ser factor positivo y un apoyo básico para el cumplimiento de las funciones del Gobierno.
  
- 4.- Las empresas paraestatales suman una cantidad aproximada de 900 entidades, número considerable puesto que les corresponde una buena parte de los egresos del Gobierno Federal. En vista de esto el mismo Estado ha seguido ciertas políticas con el propósito de no desviar sus inversiones.
  
- 5.- El sector paraestatal está formado por varios tipos de empresas, con determinadas características cada una. En su aspecto legal, tales tipos son: Organismos Descentralizados, Empresas de Participación Estatal, Instituciones Nacionales de Crédito, Instituciones Nacionales de Seguros y de Fianzas, y Fideicomisos.
  
- 6.- Las empresas públicas existentes en la actualidad, abarcan prácticamente la totalidad de las áreas de la economía nacional. Las ramas fundamentales en que pueden clasificarse son las siguientes: Aspecto Agropecuario y Pesquero, Fomento Industrial, Comercio Exterior y Turismo, Comunicaciones y Transportes, Asistencia y Seguridad Social, Construcción de Equipo de

Transporte, Fomento y Regulación de Actividades Económicas, Actividades de Desarrollo Regional e Instituciones Bancarias y Crediticias.

- 7.- De acuerdo a los actuales lineamientos de reforma administrativa - el Gobierno mexicano intenta dar una coherencia organizativa y programática a sus empresas públicas, contemplándolas con una visión global y de acuerdo a la coordinación de programas sectoriales, - con el propósito de lograr mayor eficacia y eficiencia basados en los objetivos nacionales y al mismo tiempo efectuar un control y - una vigilancia mas adecuados. Para esto se auxilia de las Secretarías y Departamentos de Estado, en su función de cabezas de sector, así como de ciertos mecanismos complementarios y ordenamientos legales.
- 8.- Analizando las empresas públicas que están presentes en el transporte aéreo, se puede concluir que nuestra aviación civil, se inició sin ninguna base que la soportara, y posteriormente se fue conformando e incrementando de acuerdo a las necesidades que lo solicitaban. Lo anterior, obligó al Estado mexicano a asumir una mayor participación en la prestación de este importante servicio.
- 9.- Las disposiciones que rigen al transporte aéreo están divididas en internacionales y nacionales. Para la creación de las internacionales han participado la mayoría de los países del mundo, celebrando

se múltiples convenciones en diferentes ciudades. Por su parte - las nacionales han sido elaboradas por las autoridades aeronáuticas y basadas en los reglamentos internacionales.

10.- El transporte aéreo comercial sujeto a itinerario en México, se inicia por los años 1927 y 1928, siendo el Departamento de la Navegación Aérea, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a quien correspondía el papel de autoridad en esta actividad.

Este tipo de transporte, al paso de los años ha influido en el desarrollo del país, debido a que traslada personas, mercancías y correo, en un lapso de tiempo corto. Ha destacado por tener un crecimiento rápido, sobre todo en el momento en que aparecieron aviones de turbina. Se considera como causas fundamentales que han originado su expansión:

- o El desarrollo técnico de las aeronaves
- o El crecimiento y evolución económica del país
- o El vertiginoso crecimiento de la población
- o La promoción de la industria turística nacional

Con el propósito de seguir conservando la soberanía nacional, actualmente el Estado mexicano interviene en el transporte aéreo de la siguiente forma:

- a) Organismos Descentralizados
  - o Aeropuertos y Servicios Auxiliares  
  . Nacional de Combustibles de Aviación
  - o Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
  
- b) Empresa de Participación Estatal Mayoritaria
  - o Aeronaves de México, S.A., actualmente Aeroméxico
  
- c) Empresa de Participación Estatal Minoritaria
  - o Cía. Mexicana de Aviación, S.A.

Se puede afirmar que en México el Estado tiene una participación casi completa en todo lo referente al transporte aéreo.

11.- Los beneficios que se logran con el transporte aéreo son entre -- otros:

- o El transporte aéreo apoya a los centros turísticos nacionales, - contribuyendo a aumentar el volumen de turismo del país y del extranjero.
  
- o Colabora al aumento de divisas para el país
  
- o Fomenta el comercio con el transporte aéreo de mercancías, que - tienden a descomponerse rápidamente, sobre todo cuando se exportan a otros países productos como: carne, la amplia variedad de flores, pieles, fresa, melón, mango, papaya, artesanías, semi -- llas, legumbres, etc.

- o Contribuye con la hotelería mexicana aumentando el número de turistas.
- o Facilita el conocimiento de costumbres y tradiciones de diversas regiones.
- o Apoya la formación de técnicos en aeronáutica y mecánica de aviación, tanto en la operación aérea como en la conservación y reparación de los aviones.
- o La aviación nacional proporciona buenos servicios y sus perspectivas se planean como las mismas de cualquier país.

- 12.- El análisis de la evolución, organización y funcionamiento permiten inferir que todas las anteriores empresas, juegan un papel fundamental en el desarrollo del transporte aéreo. Sin embargo los resultados de operación de algunas de estas empresas, sobre todo en el caso de Aeroméxico no son todo lo satisfactorio que eran de esperarse; lo cual constituye un indicador para señalar las siguientes deficiencias:
- a) Existen fallas en la planeación, programación y operación interna.

b) Aeroméxico ha tenido la responsabilidad de comunicar con ciudades de la República, cuyas rutas no son rentables, pero a pesar de ello, si son necesarias para el desarrollo del país. Lo cual constituye una explicación de su operación financiera deficitaria.

13.- El Gobierno Federal ha incrementado al paso de los años la prestación de este servicio hasta llegar a cubrirlo casi completamente por medio de la creación de organismos y empresas. Por lo que se encuentra en una ventajosa posición, puesto que con una adecuada planeación y operación se logrará paulatinamente el objetivo de punto de equilibrio financiero.

Por lo tanto, es posible desprender del análisis general, - que la intervención estatal mexicana en el campo de la transportación aérea, no ha sido posible hasta la fecha, hacer compatibles la prestación de un servicio de acuerdo a las necesidades económicas y sociales que nuestro país experimenta, con una situación financiera sana en sus empresas y organismos.

Desde el ángulo de nuestra disciplina, consideramos conveniente la realización de un análisis económico-administrativo, que permita un diagnóstico general de la organización y funcionamiento de sus empresas, con el propósito de elaborar un programa de operación integral que contemple sus actividades actuales en función de los requerimientos concretos del país; a fin de poder proyectar su

desarrollo equilibrado a corto mediano y largo plazo dentro del -  
marco económico-social que las características del desarrollo equi-  
librado de nuestro país imponen.

- BIBLIOGRAFIA.

- Acuerdo que creó al Sistema de Transporte Colectivo, del 29 de abril de 1967
- Aeroméxico, S.A., Manual General de Administración, 1974-1976
- AHMSA, Revista Avante, nov-dic, 1973
- Azuara Salas Eduardo, La Comisión del Río Grijalva, su contribución al Desarrollo Regional, Instituto Mexicano de Recursos Naturales Renovables, 1976
- Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., Labor Realizada de 1933 a 1968. Memoria de sus 35 años
- Borja Martínez Francisco, Orígenes del Banco de México, 1979
- Carrillo Castro Alejandro, Las empresas públicas en México, I.N.A.P., 1976
- Comisión Federal de Electricidad, Evolución del Sector Eléctrico en México, 1976
- Comisión Nacional de la Industria Azucarera, Estadísticas Azucareras, 1979
- Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Manual General de Organización, 1978
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, - 1975
- Cordero Salvador, Gómez Tagle Silvia, El Estado y los trabajadores de las Empresas Estatales en México, Revista Latinoamericana de Administración Pública, Número 8-9, 1979
- Cue de Duarte Irma, La Empresa Pública. Referencias Constitucionales y su inclusión...., Revista Latinoamericana de Administración Pública, Número 8-9, 1979
- Departamento del D.F., Revista sobre el Metro

- Diario Oficial del 29-sept-78, Secretaría de Programación y Presupuesto, Registro de la Administración Pública
- Dirección de Relaciones Públicas, Sahagún, 1976
- Domínguez C. Rodolfo, El papel de Petróleos Mexicanos en los Programas del Gobierno de México, Revista Latinoamericana de Administración Pública, Número 8-9, 1979
- Fertilizantes Mexicanos, S.A. Manual de Inducción, 1979
- Gerencia de Relaciones Públicas, ¿Qué es Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos?, 1976
- González Cosío Arturo, Una Empresa Estatal de Comercialización en México (COMASUFO), Revista Latinoamericana de Administración Pública, Número 8-9, 1979
- Guerrero Omar, Teoría Administrativa de la Ciencia Política, -- F.C.P. y S., U.N.A.M., 1976
- Información de la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros (Subdirección de Instituciones Nacionales)
- Instituto Mexicano del Seguro Social, Ley del Seguro Social, 1977
- Ley de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, 29-diciembre-1970
- Ley General de Instituciones de Seguros, Ediciones Andrade, 1968, Tomo II
- Ley General de Sociedades Mercantiles, Ediciones Andrade, 1959
- Ley del Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1976
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 29 de diciembre de 1976
- Ley de Vías Generales de Comunicación, 19 de febrero de 1940
- Martínez Serratos Patricia y Castillo Rojas Alfredo, La Importancia Económica y Administrativa de los Organismos y Empresas del Estado, I.S.S.S.T.E.
- Max Weber, Economía y Sociedad, F.C.E.

- Mexicana de Aviación, Revista "Mexicana", Informe anual de 1977
- Muñoz Amato Pedro, Introducción a la Administración Pública, -- F.C.E., Tomo I
- Nacional de Combustibles de Aviación, S.A., Memoria de Actividades, 1964-1970
- Nasre M. Gamen, Evolución Histórica de la Industria Azucarera Mexicana, México, 1967
- Nueva Ley Federal de Instituciones de Fianzas, Ediciones Andrade, 1968, Tomo II
- Orta Nonantzise Victoria, Apuntes de Psicología Social de las Organizaciones, F.C.P. y S., U.N.A.M., 1974
- Ortiz Herman Sergio, Los Ferrocarriles de México, Secretaría de - Comunicaciones y Transportes, 1973
- Patronato del Ahorro Nacional, Ley del Ahorro Nacional, 1978
- Soriano Villaláz José Jesús, Apuntes de Planificación para el Desarrollo, F.C.P. y S., U.N.A.M., 1975
- Tesis: Hageman Hernández Rolando Guillermo, La Regulación del -- Transporte Aéreo en México, 1975
- Tesis: Moreno Ocaña Andrés, La Seguridad Social, orígenes, desa - rrollo y proyección, Universidad del Valle de México, 1972
- Tesis Seudónimo: Yacatecutli y Tonatiuh, La Administración Pú - blica y el Desarrollo de la Aeronáutica en México, Tomo I y II, 1979
- Tesis: Zapata Walker Rebeca y Beltrán Hernández Eduardo, La im -- plantación del Sistema de Presupuesto por Programas en el Sector - Paraestatal Mexicano, F.C.P. y S., U.N.A.M., 1977
- Villagordoa Lozano José Manuel, Doctrina General del Fideicomiso, Asociación de Fideicomisarios de México, 1976
- Villagordoa Lozano José Manuel, El Fideicomiso en México, Cuader - nos del I.N.A.P., 1977
- Villela Gómez José, Breve Historia de la Aviación en México, 1971

